



Bruxelles, den 19.3.2018
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EU) nr. 168/2013 for så vidt angår anvendelsen af Euro 5-trinnet ved typegodkendelse af to- eller trehjulede køretøjer samt quadricykler

DA

DA

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Betegnelsen "køretøjer i klasse L" dækker en lang række forskellige lette køretøjstyper med to, tre eller fire hjul, f.eks. pedalcykler med elektrisk hjælpemotor, to- og trehjulede knallerter, to- og trehjulede motorcykler, motorcykler med sidevogn og firehjulede køretøjer (quadricykler), som f.eks. on-road-quads, terrængående køretøjer og quadrikøretøjer.

Kravene til typegodkendelse af "køretøjer i klasse L" gældende fra den 1. januar 2016 er fastlagt i forordning (EU) nr. 168/2013 og dennes fire delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter¹.

Kommissionen har på grundlag af en omfattende undersøgelse² af miljømæssige konsekvenser udarbejdet en rapport til Parlamentet og Rådet i henhold til artikel 23, stk. 4, i forordning (EU) nr. 168/2013. I rapportens konklusioner blev der fremsat anbefalinger til forbedringer af såvel forordning (EU) nr. 168/2013 som Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 44/2014 og Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 134/2014 om supplerende regler til forordning (EU) nr. 168/2013. Anbefalingerne, der fremgår af artikel 1, stk. 1 og 2, i denne forordning, vedrører ændringer af artikel 21 og 23 i forordning (EU) nr. 168/2013.

Da typegodkendelseskravene i forordning (EU) nr. 168/2013 allerede har fundet anvendelse på et obligatorisk grundlag siden den 1. januar 2016, foreslås denne retsakt vedtaget snarest muligt, og den indeholder — i modsætning til de fleste typegodkendelsesretsakter — ikke en særskilt anvendelsesdato.

Forordning (EU) nr. 168/2013 begrænsede alle Kommissionens beføjelser til at vedtage delegerede retsakter til en periode på fem år, som udløber den 21. marts 2018. Da der løbende er behov for at tilpasse elementer af typegodkendelsesretsakterne til den tekniske udvikling eller indføre andre ændringer i overensstemmelse med beføjelserne, indeholder udkastet til forslaget også ændringer af artikel 75, stk. 2, i forordning (EU) nr. 168/2013 med henblik på at fastsætte bestemmelser om en beføjelsesperiode på endnu fem år med mulighed for stiltiende forlængelse.

¹ EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler. Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 134/2014 af 16. december 2013 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 for så vidt angår krav til miljøpræstationer og fremdriftsydelse og ændring af bilag V hertil (EUT L 53 af 21.2.2014, s. 1). Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 44/2014 af 21. november 2013 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 for så vidt angår køretøjskonstruktion og generelle krav for godkendelse af to- eller trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 25 af 28.1.2014, s. 1). Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 3/2014 af 24. oktober 2013 om supplerende bestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 om krav vedrørende køretøjers funktionelle sikkerhed med henblik på typegodkendelse af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 7 af 10.1.2014, s. 1–12).

² Rapporten om undersøgelsen: "Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles", EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Retsgrundlaget for denne retsakt er det samme som i den ændrede retsakt, jf. artikel 114 i TEUF.

• Proportionalitet

Forordning (EU) nr. 168/2013, der indeholder forskrifterne for EU-typegodkendelse, bygger på princippet om fuldstændig harmonisering. Derfor er de ændringer, der som følge af resultaterne af den omfattende undersøgelse af de miljømæssige konsekvenser skal indføres i kravene i nævnte forordning, den bedste metode til at nå det mål, der er anført i betragtning 9 i forordning (EU) nr. 168/2013 for at opnå et højt niveau af miljøbeskyttelse.

• Valg af retsakt

Anvendelsen af en forordning anses for hensigtsmæssig, fordi den ændrer den gældende forordning.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDEEVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

• Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning

Kommissionen har på grundlag af en omfattende undersøgelse af de miljømæssige konsekvenser udarbejdet en rapport og sendt denne til Parlamentet og Rådet i henhold til artikel 23, stk. 4 og 5, i forordning (EU) nr. 168/2013. I overensstemmelse med konklusionerne i Kommissionens rapport og med henblik på at sikre en korrekt anvendelse af forordningerne bør de problemer, der er identificeret, tilføjes og præciseres i form af ændringer.

Det samlede resultat af undersøgelsen viser klart, at de begrænsninger, datoer og krav, der er fastsat i forordningen, er omkostningseffektive og teknisk gennemførlige for alle køretøjer i klasse L.

• Høring af interesserede parter

Kommissionens rapport fremsætter adskillige anbefalinger til forbedringer af forordning (EU) nr. 168/2013. Anbefalingerne er fremkommet på baggrund af høringer af interesserede parter, der er gennemført under hele undersøgelsen. Desuden blev der orienteret om status for undersøgelsen på møderne i arbejdsgruppen vedrørende motorcykler med deltagelse af relevante interessenter og repræsentanter for medlemsstaterne under mødeperioderne i maj, september og december 2016 og i marts og juni 2017.

Kommissionen har i marts 2017 fremlagt en første udgave af dokumentet og modtaget feedback fra interessenter fra industrien, godkendende myndigheder, tekniske tjenester og arbejdsmarkedets parter, som støtter vedlagte udkast.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**om ændring af forordning (EU) nr. 168/2013 for så vidt angår anvendelsen af Euro 5-trinnet ved typegodkendelse af to- eller trehjulede køretøjer samt quadricykler**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) På grundlag af Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om den omfattende undersøgelse af de miljømæssige konsekvenser af Euro 5-trinnet for køretøjer³ i klasse L i henhold til artikel 23, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013⁴ for så vidt angår Euro 5-emissionstrinnet, og under hensyntagen til de problemer, som de godkendende myndigheder og interessenterne har konstateret ved anvendelsen af nævnte forordning, bør der foretages visse ændringer og præciseringer i forordning (EU) nr. 168/2013 med henblik på at sikre en problemfri anvendelse.
- (2) Med hensyn til kravet om at installere et egendiagnosesystem (OBD), trin II, som sikrer overvågning og rapportering om svigt og forringelse af emissionsbegrænsningssystemet, konkluderede Kommissionen på grundlag af den omfattende undersøgelse af de miljømæssige konsekvenser, at der er tekniske begrænsninger med hensyn til overvågningen af katalysatorer for visse køretøjer, og at yderligere udvikling er påkrævet for at sikre, at denne gennemføres korrekt. Overvågningen af katalysatorer forventes ikke klar i første runde af Euro 5-emissionstrinnet, men burde være klar i 2025. Artikel 21 i forordning (EU) nr. 168/2013 bør derfor indeholde bestemmelser om den periode, der kræves til sikring af korrekt gennemførelse af kravet om OBD II-system.
- (3) Det er nødvendigt at præcisere undtagelsen for knallerter (klasse L1e og L2e) fra kravet om OBD II-system og udvide denne undtagelse til lette quadricykler (klasse L6e) og motorcykelunderklasserne enduro (L3e-AxE) og trial (L3e-AxT).
- (4) Da knallerter i køretøjsklasse L1e og L2e allerede er undtaget fra kravet om OBD II-system, bør køretøjerne i klasse L6e, som er konstrueret og bygget op omkring

³ Rapporten om undersøgelsen: "Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles", EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52).

knallertspecifikationer og produceret i forholdsvis små mængder, også undtages fra dette krav.

- (5) Enduro- og trialmotorcykler har en kort levetid og har med hensyn til karakteristik og anvendelse stor lighed med tunge terrængående quadricykler (L7e-B), som er undtaget fra kravet om OBD II-system. Undtagelsen bør derfor udvides til at omfatte enduro- og trialmotorcykler.
- (6) Kommissionen konkluderede i sin rapport til Europa-Parlamentet og Rådet på grundlag af den omfattende undersøgelse af de miljømæssige konsekvenser, at proceduren for matematisk varighed, jf. artikel 23, stk. 3, litra c), i forordning (EU) nr. 168/2013, hvor køretøjerne prøves efter 100 km, ikke afspejler den reelle forringelse af det emissionsbegrænsende system i et køretøj i løbet af dets levetid. Denne metode bør ikke længere anvendes, og den bør derfor være udfaset senest i 2025 for at give interessenterne tilstrækkelig tid til at tilpasse sig. For perioden indtil 2025 bør det krævede antal kørte kilometer for køretøjet, inden det prøves, forhøjes for at sikre, at prøvningsresultaterne er pålidelige.
- (7) Den teknologi, der er nødvendig for at opfylde Euro 5-grænseværdierne, er allerede tilgængelig, men Kommissionen konkluderede i sin rapport til Europa-Parlamentet og Rådet på grundlag af den omfattende undersøgelse af de miljømæssige konsekvenser, der er gennemført i henhold til artikel 23, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013, for så vidt angår Euro 5-emissionstrinnet, at ikrafttrædelsesdatoen for Euro 5-emissionsgrænserne for visse køretøjer i klasse L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT og L3e-AxE) bør udsættes fra 2020 til 2022 for at tilgodese forholdet mellem resultater og omkostninger i forhold til basislinjen. Desuden kræver fabrikanterne af disse køretøjer, som hovedsagelig er SMV'er, mere tid til at sikre, at overgangen hen imod emissionsfrie drivaggregater, såsom elektrificering, kan opnås på en omkostningseffektiv måde.
- (8) Visse uoverensstemmelser mellem datoen for anvendelsen af grænseværdierne for støjniveau for Euro 5 i bilag IV til forordning (EU) nr. 168/2013 bør præciseres for at sikre, at de eksisterende grænser (Euro 4) forbliver gældende, indtil de nye grænseværdier for Euro 5 kan etableres.
- (9) Forordning (EU) nr. 168/2013 tillagde Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i en periode på fem år, som udløber den 21. marts 2018. Da der er behov for at tilpasse elementer af typegodkendelseslovgivningen til den tekniske udvikling eller indføre andre ændringer i overensstemmelse med beføjelserne, bør artikel 75, stk. 2, i nævnte forordning ændres med henblik på at fastsætte bestemmelser om en beføjelsesperiode på endnu fem år med mulighed for stiltiende forlængelse.
- (10) Af hensyn til retssikkerheden bør tillæggelsen af beføjelser til Kommissionen i forordning (EU) nr. 168/2013 til at vedtage delegerede retsakter vedrørende de tekniske krav, der er forbundet med egendiagnosesystemer gøres klarere og mere præcis.
- (11) Da denne forordning ændrer forordning (EU) nr. 168/2013 uden at udvide dens retlige indhold, og da målene i denne forordning ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne, men på grund af deres omfang og virkninger bedre kan nås på EU-plan, kan Unionen vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I

overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(12) Forordning (EU) nr. 168/2013 bør derfor ændres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 168/2013 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 21 affattes således:

"Artikel 21

Generelle krav til egendiagnosesystemer (OBD)

1. Køretøjer i klasse L skal med undtagelse af L1e-, L2e- og L6e-køretøjer være udstyret med et OBD-system, der opfylder de funktionelle krav og prøvningsprocedurer, der er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til stk. 8, fra de anvendelsesdatoer, som er angivet i bilag IV.
2. Fra de datoer, der er angivet i punkt 1.8.1 i bilag IV, skal køretøjer i (under)klasse L3e, L4e, L5e-A og L7e-A være udstyret med et OBD I-system, der overvåger enhver fejl i strømkredsene og elektronikken i emissionsbegrænsningssystemet og rapporterer om fejl, der medfører, at emissionsgrænseværdierne i bilag VI (B1) overskrides.
3. Fra de datoer, der er angivet i punkt 1.8.2 i bilag IV, skal køretøjer i (under)klasse L3e, L4e, L5e og L7e være udstyret med et OBD I-system, der overvåger enhver fejl i strømkredsene og elektronikken i emissionsbegrænsningssystemet, og som reagerer, hvis emissionsgrænseværdierne i bilag VI (B1) overskrides. OBD I-systemer for disse (under)klasser af køretøjer rapporterer også, hvis der opstår en driftsform, der i væsentlig grad reducerer motorens drejningsmoment.
4. Fra de datoer, der er angivet i punkt 1.8.3 i bilag IV, skal køretøjer i (under)klasse L3, L4e, L5e og L7e være udstyret med et OBD I-system, der overvåger enhver fejl i strømkredsene og elektronikken i emissionsbegrænsningssystemet, og som reagerer, hvis emissionsgrænseværdierne i bilag VI (B2) overskrides. OBD I-systemer for disse (under)klasser af køretøjer rapporterer også, hvis der opstår en driftsform, der i væsentlig grad reducerer motorens drejningsmoment.
5. Fra de datoer, der er angivet i punkt 1.8.4 i bilag IV, skal køretøjer i (under)klasse L3e, L4e, L5e-A og L7e-A yderligere være udstyret med et OBD II-system, der overvåger og rapporterer om fejl i og forringelser af emissionsbegrænsningssystemet, med undtagelse af overvågningen af katalysator, der medfører, at de OBD-emissionsgrænseværdier, der er fastlagt i bilag VI (B1), overskrides.
6. Fra de datoer, der er angivet i punkt 1.8.5 i bilag IV, skal køretøjer i (under)klasse L3e, L4e, L5e-A og L7e-A yderligere være udstyret med et OBD II-system, der overvåger og rapporterer om fejl i og forringelser af emissionsbegrænsningssystemet, der medfører, at de OBD-emissionsgrænseværdier, der er fastlagt i bilag VI (B2), overskrides.
7. Stk. 5 og 6 finder ikke anvendelse på enduromotorcykler i klasse L3e-AxE og trialmotorcykler i klasse L3e-AxT.

8. Med henblik på at harmonisere OBD-systemet, der rapporterer om fejl i den funktionelle sikkerhed eller emissionsbegrænsningssystemet, og for at fremme en effektiv reparation af et køretøj tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 vedrørende de detaljerede tekniske krav til egendiagnose med hensyn til køretøjskategorierne i bilag II, C1 – Krav til køretøjskonstruktionen og til generel typegodkendelse, række 11, herunder funktionelle OBD-krav og prøvningsprocedurer for de emner, der er opført i stk. 1-7 i denne artikel, og vedrørende de detaljerede tekniske krav i forbindelse med prøvningstype VIII som omhandlet i bilag V."
- 2) Artikel 23, stk. 3, litra c), affattes således:
- "c) procedure for matematisk varighed:
- For hver emissionsbestanddel gælder indtil den 31. december 2024, at produktet af multiplikationen af forringelsesfaktoren som fastsat i bilag VII (B) og resultatet af miljøprøvningen for et køretøj, der har kørt mindst 100 km efter den første start ved produktionslinjens ophør, skal give et resultat, der er lavere end de prøvningsgrænser for miljøpræstationer, der er fastsat i bilag VI (A).
- For nye typer køretøjer fra den 1. januar 2020 og for eksisterende typer køretøjer fra den 1. januar 2021 til den 31. december 2024 gælder, uanset første afsnit, at for hver emissionsbestanddel skal produktet af multiplikationen af forringelsesfaktoren som fastsat i bilag VII (B) og resultatet af miljøprøvningen for et køretøj, som har kørt over 2 500 km med en maksimal hastighed på < 130 km/h og over 3 500 km for et køretøj med en maksimal hastighed på \geq 130 km/h, efter den første start ved produktionslinjens ophør, give et resultat, der er lavere end de prøvningsgrænser for miljøpræstationer, der er fastsat i bilag VI (A)."
- 3) Artikel 75, stk. 2, affattes således:
- "2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter jf. artikel 18, stk. 3, artikel 20, stk. 2, artikel 21, stk. 8, artikel 22, stk. 5 og 6, artikel 23, stk. 6 og 12, artikel 24, stk. 3, artikel 25, stk. 8, artikel 32, stk. 6, artikel 33, stk. 6, artikel 50, stk. 4, artikel 54, stk. 3, artikel 57, stk. 12, artikel 65 og artikel 74 tillægges Kommissionen for en periode på ti år fra den 22. marts 2013. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af fem år, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest 22. juni 2022 og ni måneder inden udløbet af hver følgende femårsperiode."
- 4) Bilag IV ændres som angivet i bilaget til denne forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.
Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand