



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 31.1.2014
COM(2014) 28 final

2014/0012 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt
angår nedbringelse af forurenende emissioner fra vej køretøjer**

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2014) 32 final}

{SWD(2014) 33 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Formålet med dette forslag er at indføre en række ændringer af forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår nedbringelse af forurenende emissioner fra vej køretøjer. I dette udkast fokuseres der på de områder, hvor markedssvigt og reguleringsmæssige problemer hindrer en indsats over for de overordnede udfordringer, der ligger inden for rammerne af EU's målsætninger for luftkvalitet og dagsordenen for bedre lovgivning.

2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

Foranstaltningerne er afbalancerede med hensyn til deres miljømæssige virkning og byrde for virksomhederne. Foranstaltningernes omkostningseffektivitet bekræftes af den ledsagende konsekvensanalyse.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

Formålet med dette forslag er at indføre en række ændringer af forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår nedbringelse af forurenende emissioner fra vej køretøjer.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår nedbringelse af forurenende emissioner fra vej køretøjer

(EØS-relevant tekst)

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 Udvalg¹,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at begrænse omfanget af unødvendige byrder for køretøjsfabrikanterne i forbindelse med typegodkendelse af køretøjsplatforme, der eventuelt er omfattet af lovgivningen for både lette og tunge køretøjer, bør det være muligt at godkende visse tunge køretøjer i overensstemmelse med kravene for lette køretøjer for så vidt angår forurenende emissioner uden at sænke miljøbeskyttelsesniveauet i Unionen.
- (2) Selv om emissioner af methan ikke vides at have skadelige virkninger for menneskers sundhed, er methan en kraftig drivhusgas. Derfor bør Kommissionen i overensstemmelse med sin meddelelse om gennemførelsen og den fremtidige udvikling af fællesskabslovgivningen om lette køretøjers emissionsniveau og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (Euro 5 og Euro 6)² og med artikel 14, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007³ overveje at lade methanemissioner indgå i beregningen af CO₂-emissioner.
- (3) For at lette indførelsen af naturgasdrevne køretøjer bør den nuværende emissionsgrænse for de samlede carbonhydrider (THC) hæves, og virkningen af methanemissioner bør tages i betragtning og udtrykkes som CO₂-ækvivalenter med henblik på lovgivning og forbrugerinformation.
- (4) Den store og stadigt stigende mængde emissioner fra moderne dieselskøretøjer af NO₂ som andel af de samlede NO_x-emissioner blev ikke taget i betragtning, da forordning (EF) nr. 715/2007 blev vedtaget. De fleste luftkvalitetsproblemer i byområder synes

¹ EUT C af , , s. .

² EUT C 182 af 19.7.2008, s. 17.

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20.6.2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

relateret direkte til NO₂-emissioner. Derfor bør der indføres en passende emissionsgrænse.

- (5) De nuværende emissionsgrænser for CO og for de samlede carbonhydrider (THC) efter koldstart ved lav temperatur er overført fra Euro 3-kravene, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/69/EF⁴, som synes at være forældede på baggrund af eksisterende køretøjsteknologi og luftkvalitetsbehov. Desuden tyder luftkvalitetsproblemer og målinger af køretøjsemissioner på, at der er behov for at indføre en passende grænse for NO_x/NO₂-emissioner. Derfor bør der indføres ændrede emissionsgrænser i henhold til artikel 14, stk. 5, i forordning (EF) nr. 715/2007.
- (6) Den emissionsgrænse, der er fastsat for NH₃ i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009⁵, er et krav, der skal begrænse ammoniakudslippet fra NO_x-efterbehandlingsteknologier, der anvender urea som reagens til begrænsning af NO_x. NH₃-grænseværdien bør derfor kun anvendes på disse teknologier, og ikke på motorer med styret tænding.
- (7) For at nå EU's mål for luftkvalitet og for at sikre en kontinuerlig indsats til nedbringelse af køretøjsemissioner bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) under hensyntagen til de detaljerede regler for anvendelse af forordning (EF) nr. 715/2007 på køretøjer i klasse M₁, M₂, N₁ og N₂ med en referencemasse på over 2 610 kg og en tilladt totalmasse på højst 5 000 kg, de særlige procedurer, prøvninger og forskrifter for typegodkendelser, forskrifterne for gennemførelse af forbuddet mod anvendelse af manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet, de foranstaltninger, der er nødvendige for gennemførelsen af fabrikantens forpligtelse til at give adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, erstatningen af information om CO₂-emissioners masse i typeattesten med information om CO₂-emissionækvivalenters samlede masse, hævnningen eller fjernelsen af grænseværdien for de samlede carbonhydridemissioner for køretøjer med styret tænding, ændringen af forordning (EF) nr. 715/2007 med henblik på justering af de partikelmassebaserede grænseværdier og indførelse af partikelantalbaserede grænseværdier, som i store træk korrelerer med massegrænseværdierne for benzin- og dieselmotorer, vedtagelsen af en ændret måleprocedure for partikler og en partikelantalgrænseværdi, en grænseværdi for NO₂-emissioner og grænseværdier for udstødningsemmissioner ved lave temperaturer for køretøjer, der er godkendt som værende i overensstemmelse med Euro 6-emissionsgrænserne. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (8) Lissabontraktaten gav mulighed for, at lovgiveren kan delegere beføjelser til Kommissionen til at vedtage almengyldige ikke-lovgivningsmæssige retsakter, der

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/69/EF af 13. oktober 1998 om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF (EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1).

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).

supplerer eller ændrer visse ikke-væsentlige bestemmelser i en lovgivningsmæssig retsakt. De foranstaltninger, der kan være omfattet af delegeringer af beføjelser som omhandlet i artikel 290, stk. 1, i TEUF, svarer i princippet til dem, der er omfattet af forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i Rådets afgørelse 1999/468/EF⁶. Det er derfor nødvendigt at tilpasse bestemmelserne i forordning (EF) nr. 715/2007, som foreskriver benyttelse af forskriftsproceduren med kontrol, til artikel 290 i TEUF.

- (9) Tilpasning til artikel 290 i TEUF af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 715/2007, som indeholdt bestemmelser om anvendelsen af forskriftsproceduren med kontrol gennemført ved nævnte forordning, bør ikke berøre igangværende procedurer, hvor udvalget allerede har afgivet sin udtalelse i henhold til artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF, inden ikrafttrædelsen af nærværende forordning.
 - (10) For at sikre ensartede vilkår for gennemførelsen af artikel 4, stk. 2 og 3, i forordning (EF) nr. 715/2007 bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁷.
 - (11) Forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 bør derfor ændres —
- VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 715/2007 foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 2, stk. 2, affattes således:

"2. Efter offentliggørelsen af de delegerede retsakter, der er vedtaget i overensstemmelse med andet afsnit, og på fabrikantens anmodning finder denne forordning anvendelse på køretøjer i klasse M₁, M₂, N₁ og N₂ som defineret i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF* med en referencemasse på over 2 610 kg og en tilladt totalmasse på højst 5 000 kg.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 14a om de nærmere regler for anvendelsen af denne forordning på køretøjer i klasse M₁, M₂, N₁ og N₂ som defineret i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF med en referencemasse på over 2 610 kg og en tilladt totalmasse på højst 5 000 kg. De delegerede retsakter skal navnlig sikre, at der tages tilstrækkeligt hensyn til køretøjets faktiske operationelle masse ved prøvninger på chassisdynamometer ved bestemmelsen af ækvivalent inertie og andre standardparametre vedrørende effekt og belastning.

* EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1."

- 2) Artikel 4, stk. 4, affattes således:

"Kommissionen fastlægger de specifikke procedurer og forskrifter for gennemførelsen af stk. 2 og 3. Disse gennemførelsesretsakter vedtages i

⁶ Rådets afgørelse 1999/468/EØF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen (EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23).

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

overensstemmelse med den undersøgelsesprocedure, der er omhandlet i artikel 15, stk. 2."

- 3) Artikel 5, stk. 3, første punktum affattes således:

"Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 14a med henblik på at udvikle de specifikke procedurer, prøvninger og forskrifter for typegodkendelsen, der er fastsat i dette stykke, såvel som forskrifterne for gennemførelsen af stk. 2."

- 4) Artikel 8 affattes således:

"Artikel 8

Delegerede retsakter om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 14a med henblik på gennemførelse af artikel 6 og 7. Dette omfatter definition og opdatering af de tekniske specifikationer for, hvordan OBD-systemer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer skal stilles til rådighed, under særlig hensyntagen til SMV'ers specifikke behov."

- 5) I artikel 14 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 1, 2 og 3 affattes således:

"1. Uden at sænke miljøbeskyttelsesniveauet i Unionen bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 14a om:

- a) erstatning af informationen om CO₂-emissioners masse i typeattesten som omhandlet i artikel 18 i direktiv 2007/46/EF med information om CO₂-emissionsækvivalenter samlede masse, som skal være summen af massen af CO₂-emissioner og methanemissioner, udtrykt som massen af CO₂-ækvivalente emissioner for så vidt angår drivhusvirkninger
- b) hævnning eller fjernelse af grænseværdien for emissioner af de samlede carbonhydrider (THC) for køretøjer med styret tænding.

2. Når FN/ECE's program om partikelmåling, som gennemføres i regi af Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter, er afsluttet, og senest ved ikrafttrædelsen af Euro 6, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 14a med henblik på vedtagelsen af følgende foranstaltninger uden at sænke miljøbeskyttelsesniveauet i Unionen:

- a) ændring af denne forordning med henblik på justering af de partikelmassebaserede grænseværdier, som er angivet bilag I, og indførelse af partikelantalbaserede grænseværdier i nævnte bilag, således at de i store træk korrelerer med massegrænseværdierne for benzin- og dieselskøretøjer
- b) vedtagelse af en ændret procedure for måling af partikler og en grænseværdi for partikelantal.

3. Kommissionen vurderer løbende de procedurer, prøvninger og forskrifter, som er nævnt i artikel 5, stk. 3, samt de prøvningscyklusser, der anvendes til emissionsmåling. Hvis det af denne vurdering fremgår, at disse procedurer, prøvninger, forskrifter og prøvningscyklusser ikke længere er tilstrækkelige

eller ikke længere afspejler de faktiske emissioner i praksis, skal Kommissionen træffe dispositioner i henhold til artikel 5, stk. 3, med henblik på tilpasning af disse, så de reelt afspejler de emissioner, der frembringes ved faktisk kørsel på vej."

b) I stk. 4 tilføjes følgende afsnit:

"Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 14a med henblik på ud over den eksisterende grænseværdi for de samlede NO_x-emissioner at fastsætte en grænseværdi for NO₂-emissioner for køretøjer, der er godkendt som værende i overensstemmelse med Euro 6-emissionsgrænserne i tabel 2 i bilag I. NO₂-emissionsgrænsen skal fastsættes på grundlag af en konsekvensanalyse, tage hensyn til, hvad der er teknisk muligt, og afspejle de mål for luftkvalitet, der er opstillet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EF) nr. 2008/50*.

* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1)."

c) Stk. 5 affattes således:

"5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14a for at ændre og supplere tabel 4 i bilag I med henblik på at fastsætte grænser for udstødningsemissioner ved lave temperaturer for køretøjer, der er godkendt som værende i overensstemmelse med Euro 6-emissionsgrænserne i tabel 2 i bilag I. Emissionsgrænserne for NO_x og NO₂ skal fastsættes på grundlag af en konsekvensanalyse, skal tage hensyn til, hvad der er teknisk muligt, og skal afspejle de mål for luftkvalitet, der er opstillet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EF) nr. 2008/50."

6) Som artikel 14a indsættes:

"Artikel 14a

Udøvelse af delegationen

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 2, stk. 2, artikel 5, stk. 3, artikel 8 og artikel 14, stk. 1-5, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra den [...] *Publications Office, please insert the exact date of entry into force*.
3. Den i artikel 2, stk. 2, artikel 5, stk. 3, artikel 8 og artikel 14, stk. 1-5, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 2, stk. 2, andet afsnit, artikel 5, stk. 3, artikel 8 og artikel 14, stk. 1-5, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ."

7) Artikel 15 affattes således:

"Artikel 15

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen består af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.
Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes."

Artikel 2

I forordning (EF) nr. 595/2009 foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 2, stk. 2, affattes således:

"Denne forordning finder ikke anvendelse på køretøjer, på hvilke fabrikanten har valgt at anvende forordning (EF) nr. 715/2007 i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, første afsnit, i nævnte forordning."

- 2) I bilag I, i tabellen "Euro VI-emissionsgrænser", affattes linjen for indgangen "WHTC (PI)" således:

"WHTC (PI)	4 000		160	500	460	-	10	(3)".
---------------	-------	--	-----	-----	-----	---	----	---------

Artikel 3

Denne forordning berører ikke igangværende procedurer i henhold til artikel 5, stk. 3, artikel 8 og artikel 14, stk. 2, og 3, i forordning (EF) nr. 715/2007, hvor et udvalg allerede har afgivet sin udtalelse i overensstemmelse med artikel 5a i afgørelse nr. 1999/468/EF.

Artikel 4

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