

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. 253/2014

af 26. februar 2014

om ændring af forordning (EU) nr. 510/2011 for at fastsætte de nærmere bestemmelser for at nå 2020-målet om at nedbringe CO₂-emissionerne fra nye lette erhvervskøretøjer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions
funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

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 ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til artikel 13, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 ⁽³⁾ skal Kommissionen under forudsætning af, at det bekræftes, at dette kan lade sig gøre, revidere de nærmere bestemmelser for inden år 2020 at nå målet på de 147 g CO₂/km, herunder også formlerne i bilag I til nævnte forordning og undtagelserne i artikel 11 heri. Denne forordning bør ud fra et konkurrencesynspunkt være så neutral som muligt, social retfærdig og bæredygtig.

(2) Henset til sammenhængen mellem CO₂-emissioner og brændstofforbrug vil en fastsættelse af de nærmere bestemmelser for at nedbringe CO₂-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer også kunne bidrage til på en omkostningseffektiv måde at nedbringe brændstofforbruget og de dermed forbundne omkostninger for ejere af sådanne køretøjer.

(3) Det er hensigtsmæssigt at præcisere, at CO₂-emissioner med henblik på at kontrollere opfyldelsen af målet på 147 g CO₂/km fortsat bør måles i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 ⁽⁴⁾ og gennemførelsesforanstaltningerne hertil samt innovative teknologier.

(4) Ifølge den tekniske analyse, der er foretaget i forbindelse med konsekvensanalysen, kan de teknologier, der er nødvendige for at nå målet på 147 g CO₂/km, og de krævede reduktioner nås med lavere omkostninger end anslået i den foregående tekniske analyse, der er foretaget inden vedtagelsen af forordning (EU) nr. 510/2011. Herudover er afstanden mellem de nuværende gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer og målet på 147 g CO₂/km også blevet mindre. Det er derfor bekræftet, at det er muligt at nå dette mål inden 2020.

(5) I erkendelse af de uforholdsmæssig store konsekvenser for de mindste fabrikker, hvis de skal overholde de specifikke emissionsmål, der fastlægges på grundlag af køretøjets nytte, de store administrative byrder i forbindelse med undtagelsesproceduren og de resulterende marginale fordele i form af lavere CO₂-emissioner fra de køretøjer, som sælges af disse fabrikker, bør fabrikker, som årligt står for mindre end 1 000 nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i Unionen, undtages fra anvendelsesområdet for de specifikke emissionsmål og fra afgifterne for emissionsoverskridelser.

(6) Proceduren for indrømmelse af en undtagelse til fabrikker af små mængder bør forenkles for at skabe mere fleksibilitet med hensyn til, hvornår sådanne fabrikkers ansøgning om en undtagelse skal indgives, og hvornår Kommissionen skal indrømme en sådan undtagelse.

(7) For at bilindustrien kan gennemføre investeringer på lang sigt og skabe innovation bør det angives, hvordan forordning (EU) nr. 510/2011 bør ændres for perioden efter 2020. Sådanne angivelser bør baseres på en vurdering af den nødvendige reduktionstakt i overensstemmelse med Unionens langsigtede klimamål og virkningerne for udviklingen af omkostningseffektiv CO₂-reducerende teknologi til lette erhvervskøretøjer. Kommissionen bør senest i 2015 vurdere sådanne aspekter og

⁽¹⁾ EUT C 44 af 15.2.2013, s. 109.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets holdning af 14.1.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 11.2.2014.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1).

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med resultatet af denne vurdering. Den nævnte rapport bør, hvor det er hensigtsmæssigt, omfatte forslag til ændring af forordning (EU) nr. 510/2011 i forbindelse med fastsættelse af mål for nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner efter 2020, herunder en eventuel fastsættelse af et realistisk og opnåeligt mål for 2025, baseret på en samlet konsekvensanalyse, der tager hensyn til den fortsatte konkurrenceevne i industrien og de heraf afhængige erhvervsgrøner og samtidig følger en klar linje for nedbringelsen af CO₂-emissionerne i overensstemmelse med Unionens langsigtede klimamål. Kommissionen bør, når den udarbejder sådanne forslag, sikre, at de er så neutrale som muligt ud fra et konkurrencesynspunkt og er socialt retfærdige og bæredygtige.

- (8) Drivhusgasemissioner, der stammer fra energiforsyning samt fremstilling og bortskaffelse af køretøjer, tegner sig for en væsentlig del af det nuværende samlede CO₂-fodafttryk fra vejtransport og vil sandsynligvis få en væsentlig større betydning i fremtiden. Der bør derfor iværksættes politiske tiltag, der får fabrikanterne til at vælge optimale løsninger, hvor der tages højde for især drivhusgasemissioner, der er forbundet med produktion af energi til køretøjer såsom elektricitet og alternative brændstoffer, og som sikrer, at disse emissioner i de tidligere faser af produktionsprocessen ikke udhuler fordelene ved køretøjers forbedrede operationelle energiuudnyttelse, som forordning (EU) nr. 510/2011 tager sigte på.
- (9) I henhold til artikel 13, stk. 3, i forordning (EU) nr. 510/2011 skal Kommissionen offentliggøre en rapport om tilgængeligheden af data om fodafttryk og nyttelast og deres anvendelse som nytteparametre til at fastsætte specifikke emissionsmål som udtrykt ved formlerne i bilag I til forordning (EU) nr. 510/2011. Skønt dataene foreligger, og deres potentielle anvendelse er vurderet som led i konsekvensanalysen, er konklusionen dog, at det er mere omkostningseffektivt at fastholde masse i køreklar tilstand som nytteparameter for 2020-målet for lette erhvervskøretøjer.
- (10) Det er hensigtsmæssigt at fastholde en tilgang til fastsættelse af mål, der bygger på et lineært forhold mellem det lette erhvervskøretøjs nytte og dets mål for CO₂-emissioner som udtrykt ved formlerne i bilag I til forordning (EU) nr. 510/2011, da det gør det muligt at bevare diversiteten på markedet for lette erhvervskøretøjer og fabrikanternes evne til at imødekomme forskellige forbrugerbehov, hvorved uberettigede konkurrenceforvridninger undgås. Det er dog hensigtsmæssigt at

ajourføre denne tilgang, så den tager højde for de seneste foreliggende data om registreringer af nye lette erhvervskøretøjer.

- (11) Kommissionen vurderede i sin konsekvensanalyse de disponible data om fodafttryk og anvendelsen af fodafttryk som nytteparameter i formlerne i bilag I til forordning (EU) nr. 510/2011. Kommissionen har på grundlag af denne vurdering konkluderet, at masse bør anvendes som nytteparameter i formlen for 2020.
- (12) I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009⁽¹⁾ skal Kommissionen foretage en konsekvensanalyse for at revidere prøvningsprocedurerne, så de på passende vis afspejler bilernes faktiske CO₂-emissionsmønstre. Forordning (EU) nr. 510/2011 udvider revisionen af prøvningsprocedurerne, så den omfatter lette erhvervskøretøjer. Det er nødvendigt at ændre den nye europæiske kørselscyklus (New European Driving Cycle — NEDC), der anvendes i øjeblikket, for at sikre, at den er repræsentativ for de reelle kørselsforhold, og undgå, at de reelle CO₂-emissioner og det reelle brændstofforbrug undervurderes. Der bør så hurtigt som muligt opnås enighed om en ny mere realistisk og pålidelig prøvningsprocedure. Dette arbejde er i gang via udvikling af en verdensomspændende harmoniseret prøvningsprocedure for lette køretøjer (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure — WLTP) inden for rammerne af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa, men det er endnu ikke afsluttet. For at sikre, at de specifikke CO₂-emissioner, der er angivet for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, bringes mere på linje med de emissioner, der rent faktisk genereres under normale kørselsforhold, bør WLTP anvendes så snart som muligt. På denne baggrund fastsætter bilag I til forordning (EU) nr. 510/2011 emissionsgrænser for 2020 målt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 og bilag XII til Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008⁽²⁾. Når prøvningsprocedurerne ændres, bør de grænser, der er fastsat i bilag I til forordning (EU) nr. 510/2011, tilpasses for at sikre lige strenge krav for fabrikanter og køretøjsklasser. I overensstemmelse hermed bør Kommissionen gennemføre en solid sammenlignende undersøgelse mellem NEDC og de nye WLTP-prøvningscykluser for at sikre, at den er repræsentativ i forhold til reelle kørselsforhold.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1).

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).

(13) For at sikre, at de faktiske emissioner på verdensplan afspejles på passende vis, og at de målte CO₂-værdier er umiddelbart sammenlignelige, bør Kommissionen sørge for, at de elementer i prøvningsproceduren, der har væsentlig indflydelse på de målte CO₂-emissioner, er klart defineret for at forhindre, at fabrikanterne udnytter testcyklussens fleksibilitet. Afgørelserne mellem typegodkendelsens CO₂-emissionsværdier og emissioner fra køretøjer, der sættes til salg, bør undersøges, bl.a. ved at overveje en procedure for overensstemmelsesprøvning efter ibrugtagning, som bør sikre en uafhængig prøvning af et repræsentativt udvalg af køretøjer, der er til salg, samt metoder til at tackle tilfælde af en væsentlig påvist forskel mellem undersøgelsen og den oprindelige typegodkendelses CO₂-emissioner.

(14) Målet for denne forordning, nemlig at fastsætte de nærmere bestemmelser for at nå 2020-målet om at nedbringe CO₂-emissionerne fra nye lette erhvervskøretøjer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor 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 dette mål.

(15) Forordning (EU) nr. 510/2011 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 510/2011 foretages følgende ændringer:

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

»2. Fra og med 2020 fastsættes der i denne forordning et mål på 147 g CO₂/km for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Unionen, målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil samt innovative teknologier.«

2) I artikel 2 tilføjes følgende stykke:

»4. Artikel 4, artikel 8, stk. 4, litra b) og c), artikel 9 og artikel 10, stk. 1, litra a) og c), finder ikke anvendelse på en fabrikant, som med alle sine sammenhørende virksomheder er ansvarlig for mindre end 1 000 nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i Unionen i det foregående kalenderår.«

3) Artikel 11, stk. 3, sidste punktum, udgår.

4) I artikel 12 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Efter anmodning fra en leverandør eller en fabrikant skal der tages hensyn til CO₂-besparelser opnået ved anvendelse af innovative teknologier eller en kombination af innovative teknologier (»innovative teknologipakker«).

Det samlede bidrag fra disse teknologier til nedbringelse af det gennemsnitlige specifikke emissionsmål for en fabrikant kan være op til 7 g CO₂/km.«

b) Stk. 2, indledningen, affattes således:

»2. Kommissionen vedtager senest den 31. december 2012 ved gennemførelsesretsakter nærmere bestemmelser om en procedure til godkendelse af de i stk. 1 omhandlede innovative teknologier eller innovative teknologipakker. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2, i denne forordning. Disse nærmere bestemmelser skal være i overensstemmelse med bestemmelserne fastsat i henhold til artikel 12, stk. 2, i forordning (EF) nr. 443/2009 og være baseret på følgende kriterier for innovative teknologier:«.

5) I artikel 13 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Senest den 31. december 2015 reviderer Kommissionen denne forordning, navnlig de specifikke emissionsmål og de nærmere bestemmelser fastsat i denne forordning for at fastlægge mål for CO₂-emissionerne fra nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter 2020. Vurderingen af den nødvendige reduktionstakt skal i den forbindelse være i overensstemmelse med Unionens langsigtede klimamål og konsekvenserne for udviklingen af omkostningseffektiv CO₂-reducerende teknologi til lette erhvervskøretøjer. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med resultatet af denne vurdering. Den nævnte rapport skal, hvor det er hensigtsmæssigt, omfatte forslag til ændring af denne forordning, herunder en eventuel fastsættelse af et realistisk og opnåeligt mål, baseret på en samlet konsekvensanalyse, der tager hensyn til den fortsatte konkurrenceevne i industrien for lette erhvervskøretøjer og de heraf afhængige erhvervsgrøner. Kommissionen sikrer, når den udarbejder sådanne forslag, at de er så neutrale som muligt ud fra et konkurrencesynspunkt og er socialt retfærdige og bæredygtige.«

b) Stk. 6 affattes således:

i) Andet afsnit udgår.

ii) Fjerde afsnit erstattes af følgende to afsnit:

»Kommissionen fastsætter ved gennemførelsesretsakter de nødvendige sammenligningsparametre for at afspejle eventuelle ændringer af den forskriftsmæssige afprøvningsprocedure til måling af specifikke CO₂-emissioner, der er omhandlet i forordning (EF) nr. 715/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (*). Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2, i denne forordning.

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15 og med forbehold af de i artikel 16 og 17 fastsatte betingelser med henblik på tilpasning af formlerne i bilag I, under anvendelse af den metode, der fastlægges i medfør af første afsnit, samtidig med at det sikres, at der fastsættes reduktionskrav af tilsvarende stregthed for fabrikanten og køretøjet af forskellig nytte under de gamle og de nye afprøvningsprocedurer.

(*) Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervs køretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).«

6) I artikel 14 tilføjes følgende stykke:

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 26. februar 2014.

På Europa-Parlamentets vegne
M. SCHULZ
Formand

På Rådets vegne
D. KOURKOULAS
Formand

»2a. Afgiver det i stk. 1 omhandlede udvalg ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes.«

7) I punkt 1 i bilag I indsættes følgende litra:

»c) Fra 2020:

Vejledende specifikke
CO₂ – emissioner = 147 + a · (M – M₀)

hvor

M = køretøjets masse i kilogram (kg)

M₀ = værdien fastlagt i henhold til artikel 13, stk. 5

a = 0,096.«.

Artikel 2

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