

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om 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

(COM(2018) 137 final — 2018/0065 (COD))

(2018/C 367/06)

Ordfører: **Gerardo LARGHI**

Anmodning om udtalelse	Europa-Parlamentet, 16.4.2018 Rådet, 4.4.2018
Retsgrundlag	Artikel 114 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Sektionen for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug
Vedtaget i sektionen	7.6.2018
Vedtagelse på plenarforsamlingen	11.7.2018
Plenarforsamling nr.	536
Resultat af afstemningen (for/imod/hverken for eller imod)	125/0/1

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) tager positivt imod forslaget til forordning COM(2018) 137 final, som indeholder punktuelle ændringer til forordning (EU) nr. 168/2013 for at skabe en balance mellem behovet for udvikling af teknologier med en lav miljøpåvirkning (typegodkendelse med anvendelse af Euro 5-trinnet) og virksomhedernes reelle evne til at indføre dem til den fastsatte tid (*teknologisk gennemførlighed*). Med fritagelserne skulle man således kunne undgå at påvirke markedet og beskæftigelsen i negativ retning og samtidig sikre, at der hurtigt opnås bedre emissionsstandarder.

1.2. EØSU understreger, at de ændringer, Kommissionen foreslår, ligger på linje med anbefalingerne i EØSU's tidligere udtalelse om emnet⁽¹⁾. Blandt disse anbefalinger kan nævnes: gradvis og fleksibel anvendelse af forordningen under hensyntagen til kravenes teknologiske gennemførlighed, rimelige priser for virksomheder og forbrugere samt fritagelse af køretøjer i klasse L1 og L2 for anvendelsen af egendiagnosesystemet (OBD)⁽²⁾. Udvalget konstaterer også, at der er bred støtte til forslaget fra medlemsstaterne og alle berørte parter.

1.3. EØSU mener, at bestemmelserne vil kunne holde virksomhedernes omkostninger nede og dermed også forbrugerpriserne. Det skal i denne forbindelse understreges, at køretøjerne i klasse L spiller en social rolle på landet, hvor de ofte er et alternativ til manglende adgang til offentlig transport, og i byerne, hvor de bidrager til at mindske trafikbelastningen.

1.4. EØSU går ind for at forlænge Kommissionens beføjelsesperiode med endnu fem år. Udvalget mener, at dette er en afgørende forudsætning for i tide at kunne tilpasse de gældende bestemmelser til den løbende teknologiske udvikling og markedsudviklingen inden for denne sektor.

1.5. EØSU mener, at Kommissionens undersøgelse⁽³⁾ ikke tager hensyn til omkostningerne ved eller den tekniske gennemførlighed og reproducerbarhed af testningen af energiforbruget (prøvningstype VII) for typegodkendte elektrisk drevne cykler (klasse L1e-A) og typegodkendte pedalcykler med elektrisk hjælpemotor (klasse L1e-B). Den nævnte undersøgelse drejer sig kun om en analyse af køretøjer med forbrændingsmotor. Derfor opfordrer udvalget Kommissionen til hurtigst muligt at iværksætte en supplerende undersøgelse af energiforbruget for køretøjer i klasse L1e-A og L1e-B for at give virksomhederne i denne sektor sikre lovrammer.

⁽¹⁾ EUT C 84 af 17.3.2011, s. 30.

⁽²⁾ EUT C 84 af 17.3.2011, s. 30, punkt 4.1, 4.3, 5.3.

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

1.6. EØSU er enig i Kommissionens forslag om at udsætte ikrafttrædelsen af Euro 5-emissionsgrænserne for lette firehjulede køretøjer (minibil — L6e-B), trehjulede knallerter (L2e-U), trialmotorcykler (L3e-AxT) og motorcykelunderklasserne enduro (L3e-AxE). Dog foreslår EØSU at lade denne fritagelse gælde frem til 2024 som oprindeligt antaget i konsekvensanalysen, eftersom der er tale om en nicheproduktion⁽⁴⁾, som foregår i små og mellemstore virksomheder. En sådan foranstaltning skulle kunne give virksomhederne i sektoren mulighed for en mindre traumatisk overgang til gavn for opretholdelsen af beskæftigelsen.

2. Indledning

2.1. Sektoren for »køretøjer i klasse L« er kendetegnet ved en lang række forskellige lette køretøjstyper med to, tre eller fire hjul. Denne klasse omfatter syv køretøjskategorier: pedalcykler med elektrisk hjælpemotor, tohjulede (L1e) og trehjulede (L2e) knallerter, tohjulede (L3e) og trehjulede (L4e — sidevogn) motorcykler, trehjulede motorcykler (L5e) samt lette (L6e) og tunge (L7e — quads) quadricykler. Hver klasse er opdelt yderligere, så der i alt er 25 underklasser.

2.2. Med de mange forskellige fremdriftssystemer og anvendelser er klasse L en af de mest brogede og alsidige køretøjsklasser i sektoren. Det skønnes, at der er over 35 millioner køretøjer i klasse L i brug i EU.

2.3. Siden den 1. januar 2016 har kravene til typegodkendelse af »køretøjer i klasse L«⁽⁵⁾ været fastlagt i forordning (EU) nr. 168/2013 og dennes fire delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter⁽⁶⁾.

2.4. På baggrund af de problemer, der blev påpeget i undersøgelsen af de miljømæssige konsekvenser af Euro 5-trinnet for køretøjer i klasse L (»Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles«), foreslår Kommissionen, at visse artikler i forordning (EU) nr. 168/2013 ændres eller suppleres for at præcisere principperne og lette anvendelsen.

2.5. Dette forslag, som virksomhederne i sektoren selv har ønsket⁽⁷⁾, er udarbejdet efter den formelle høring af alle berørte parter (fabrikanter, typegodkendende myndigheder, arbejdsmarkedets parter).

3. Resumé af Kommissionens forslag

3.1. Egendiagnosesystem (OBD)

3.1.1. OBD⁽⁸⁾ overvåger køretøjets generelle funktionsmåde og advarer navnlig om fejl og funktionssvigt, som kan indvirke på emissionen af skadelige stoffer. Systemet fandtes allerede på Euro 4-trinnet, men vil blive yderligere udviklet med indførelsen af Euro 5. I henhold til bestemmelserne for Euro 5 er OBD forbundet med køretøjernes sensorer og aktuatorer, således at ikke alene motorens funktion, men også efterbehandlingen af udstødningen og katalysatorens funktion overvåges.

3.1.2. Kommissionen foreslår, at visse aspekter af den obligatoriske montering af OBD II-systemet, navnlig overvågningen af katalysatoren, udsættes til 2025. Denne foranstaltning er kun møntet på bestemte typer motorkøretøjer, eftersom det pågældende udstyr af tekniske grunde først vil være tilgængeligt i 2020. Ændringen af denne bestemmelse skulle kunne give virksomhederne mere tid til at opfylde kravet.

3.1.3. Kommissionen gør det også klart, at knallerter (klasse L1e og L2e) og lette quadricykler (klasse L6e) samt motorcykelunderklasserne enduro (L3e-AxE) og trial (L3e-AxT) er fritaget for OBD II-systemet.

⁽⁴⁾ Køretøjerne i disse underklasser udgør under 1 % af den samlede produktion af køretøjer i klasse L.

⁽⁵⁾ EUT L 60 af 23.2013, 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.

EUT L 53 af 21.2.2014, s. 1 — 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 25 af 28.1.2014, 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 7 af 10.1.2014, 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.

⁽⁶⁾ Se fodnote 3.

⁽⁷⁾ <https://www.acem.eu/newsroom/press-releases/329-stefan-pierer-acem-president-we-urgently-need-clarity-from-the-ec-regarding-the-implementation-of-euro-5>.

⁽⁸⁾ On board technology. Forordning (EU) nr. 168/2013, artikel 21 og bilag IV 1.8.1, 1.8.2, 1.8.3.

3.2. Emissionskontrolmetoden (proceduren for matematisk varighed)

3.2.1. Undersøgelsen af de miljømæssige konsekvenser af Euro 5 viser, at proceduren, hvor køretøjerne prøves efter 100 km's kørsel, ikke gør det muligt at vurdere den reelle forringelse af det emissionsbegrænsende system i et køretøj i løbet af dets levetid ⁽⁹⁾.

3.2.2. Kommissionen foreslår, at metoden udfases senest i 2025. I mellemtiden foreslås det at forhøje det krævede antal kørte kilometer for køretøjet, inden det prøves, for at sikre, at prøvningsresultaterne er pålidelige. Derfor indeholder forslaget bestemmelser om, at køretøjer, der indregistreres mellem den 1. januar 2020 og den 31. december 2024 skal miljøprøves efter 2 500 km (for køretøjer med en maksimal hastighed på < 130 km/h) og efter 3 500 km (for køretøjer med en maksimal hastighed på ≥ 130 km/h).

3.3. Ikrafttrædelsen af Euro 5-emissionsgrænserne

3.3.1. Undersøgelsen af Euro 5-trinnets konsekvenser har bekræftet, at den teknologi, der er nødvendig for at opfylde de nye miljøgrænseværdier, allerede er tilgængelig omend ikke for visse køretøjer i klasse L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT og L3e-AxE).

3.3.2. Kommissionen foreslår derfor at udsætte ikrafttrædelsen af disse grænseværdier for de nævnte underklasser fra 2020 til 2022. Denne foranstaltning vil gøre det muligt for fabrikanterne af disse køretøjer, som hovedsagelig er SMV'er, at overholde fristerne for overgangen hen imod emissionsfrie drivaggregater, hvilket også vil holde omkostningerne nede til gavn for forbrugerne.

3.3.3. Kommissionen finder endvidere, at grænseværdierne for støjniveau for Euro 5 bør præciseres nærmere. Den foreslår derfor, at de eksisterende grænser (Euro 4) forbliver gældende, indtil de nye grænseværdier for Euro 5 kan etableres.

3.4. Delegerede retsakter

3.4.1. Forordning (EU) nr. 168/2013 tillagde Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i en periode på fem år, som udløb den 21. marts 2018. Da der løbende er behov for at tilpasse bestemmelserne til den tekniske udvikling, anmoder Kommissionen om, at beføjelsesperioden forlænges med endnu fem år med mulighed for stiltiende forlængelse.

Bruxelles, den 11. juli 2018.

Luca JAHIER

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

⁽⁹⁾ Artikel 23, stk. 3, litra c).