

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EU) nr. 253/2014

2019/EØS/42/20

av 26. februar 2014

om endring av forordning (EU) nr. 510/2011 for å definere metodene for å nå målet om å redusere CO₂-utslipp fra nye lette nyttekjøretøyer innen 2020^(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 192 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosedyren⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I henhold til artikkel 13 nr. 1 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011⁽³⁾ skal Kommisjonen, under forutsetning av at det bekreftes at dette kan gjennomføres, vurdere metodene for å oppnå målet om 147 g CO₂/km innen 2020, inkludert formlene fastsatt i vedlegg I til nevnte forordning og unntakene fastsatt i artikkel 11. Denne forordning bør være så konkurransemessig nøytral, sosialt rettferdig og bærekraftig som mulig.
- 2) På grunn av sammenhengen mellom CO₂-utslipp og drivstofforbruk kan det å definere metoder for å redusere CO₂-utslipp fra lette nyttekjøretøyer også bidra til å redusere drivstofforbruk og relaterte kostnader for eiere av slike kjøretøyer på en kostnadseffektiv måte.

^(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 84 av 20.3.2014, s. 38, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 av 16. juni 2017 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 37 av 7.6.2018, s. 14.

⁽¹⁾ EUT C 44 av 15.2.2013, s. 109.

⁽²⁾ Europaparlamentets holdning av 14. januar 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 11. februar 2014.

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 av 11. mai 2011 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye lette kjøretøyer som del av Unionens integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer (EUT L 145 av 31.5.2011, s. 1).

3) Med henblikk på å verifisere overholdelsen av målet om 147 g CO₂/km bør det klargjøres at CO₂-utslipp fortsatt bør måles i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007⁽⁴⁾ og dens gjennomføringsiltak samt innovative teknologier.

4) I henhold til den tekniske analysen som ble utført i forbindelse med konsekvensvurderingen, er teknologiene som kreves for å oppfylle målet på 147 g CO₂/km, tilgjengelige, og de nødvendige reduksjonene kan oppnås ved lavere kostnader enn det som er beregnet i tidligere tekniske analyser før vedtakelsen av forordning (EU) nr. 510/2011. I tillegg har avstanden mellom de nåværende gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene fra nye lette nyttekjøretøyer og målet på 147 g CO₂/km minsket. Det er derfor bekreftet at det er mulig å nå dette målet innen 2020.

5) For å ta hensyn til de uforholdsmessig store konsekvensene for de minste produsentene dersom de skal overholde målene for spesifikke utslipp fastsatt på grunnlag av kjøretøyets nytte, den store administrative byrden i forbindelse med unntaksprosedyren og den marginale fordelene i form av lavere CO₂-utslipp fra kjøretøyer som selges av disse produsentene, bør produsenter som er ansvarlige for færre enn 1 000 nye lette nyttekjøretøyer registrert i Unionen hvert år, unntas fra målene for spesifikke utslipp og overtredelsesgebyret.

6) Framgangsmåten for å gi unntak til små produsenter bør forenkles for å gi økt fleksibilitet med hensyn til når slike produsenter skal framlegge søknad om unntak og når Kommisjonen skal innvilge en slik søknad.

7) For at bilindustrien skal kunne satse på langsiktige investeringer og innovasjon, er det ønskelig å gi indikasjoner på hvordan forordning (EU) nr. 510/2011 bør endres for perioden etter 2020. Slike indikasjoner bør være basert på en vurdering av hvor raskt reduksjonen bør skje i henhold til Unionens langsiktige klimamål og konsekvensene for utvikling av kostnadseffektiv CO₂-reduserende teknologi for lette nyttekjøretøyer. Kommisjonen bør innen 2015 gjennomgå slike faktorer og legge fram en rapport om funnene for Europaparlamentet og Rådet. Rapporten bør, der det er relevant, inneholde forslag til endring av forordning (EU) nr. 510/2011 i forbindelse med

⁽⁴⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6) og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer (EUT L 171 av 29.6.2007, s. 1).

- fastsettelse av mål for CO₂-utslipp for nye lette nyttekjøretøyer etter 2020, inkludert en mulig fastsettelse av et realistisk og oppnåelig mål for 2025, basert på en omfattende konsekvensvurdering som tar hensyn til fortsatt konkurransevne i bilindustrien og tilknyttede industrier, og samtidig følger en klar plan for utslippsreduksjon som er i overensstemmelse med Unionens langsiktige klimamål. Når slike forslag utarbeides, bør Kommisjonen sikre at forslagene er så konkurransemessig nøytrale, sosialt rettferdige og bærekraftige som mulig.
- 8) Utslipp av klimagasser knyttet til energiforsyning samt produksjon og avhending av kjøretøyer utgjør en vesentlig del av CO₂-avtrykket fra veitransport og vil sannsynligvis øke betydelig i framtiden. Det bør derfor iverksettes politiske tiltak som får produsentene til å velge optimale løsninger som særlig tar hensyn til klimagassutslipp fra produksjon av energi til kjøretøyer, for eksempel elektrisitet og alternative drivstoffer, og som sikrer at slike oppstrømsutslipp ikke uthuler fordelene ved kjøretøyenes forbedrede energibruk ved drift, som forordning (EF) nr. 510/2011 tar sikte på.
- 9) I henhold til artikkel 13 nr. 3 i forordning (EU) nr. 510/2011 skal Kommisjonen offentliggjøre en rapport om tilgjengeligheten av data om avtrykk og nyttelast og deres bruk som nytteparametre for å fastsette mål for spesifikke CO₂-utslipp som uttrykt ved formlene fastsatt i vedlegg I til forordning (EU) nr. 510/2011. Selv om disse dataene er tilgjengelige og deres potensielle bruk er vurdert i konsekvensvurderingen, er det konkludert med at det er mer kostnads-effektivt å fortsatt benytte masse i driftsferdig stand som nytteparameter for 2020-målet for lette nyttekjøretøyer.
- 10) Det er hensiktsmessig å beholde metoden med å fastsette målet på grunnlag av et lineært forhold mellom det lette nyttekjøretøyets nytte og dets mål for CO₂-utslipp som uttrykt i formlene fastsatt i vedlegg I til forordning (EF) nr. 510/2011, ettersom dette gjør det mulig å beholde mangfoldet i markedet for lette nyttekjøretøyer og produsentenes evne til å i møtekomme ulike forbrukerbehov, slik at urettmessig konkurransevridning unngås. Metoden bør imidlertid oppdateres for å ta hensyn til de siste tilgjengelige dataene om registreringer av nye lette nyttekjøretøyer.
- 11) I sin konsekvensvurdering vurderte Kommisjonen tilgjengeligheten av avtrykksdata og bruken av avtrykk som nytteparameter i formlene fastsatt i vedlegg I til forordning (EF) nr. 510/2011. På grunnlag av denne vurderingen har Kommisjonen konkludert med at masse skal benyttes som nytteparameter i formelen for 2020.
- 12) I henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009⁽¹⁾ skal Kommisjonen utføre en konsekvensanalyse for å gjennomgå prøvingsmetodene med sikte på å gjenspeile bilenes faktiske CO₂-utslipp. Forordning (EU) nr. 510/2011 utvider gjennomgåelsen av prøvingsmetodene til å omfatte lette nyttekjøretøyer. Det er behov for å endre den gjeldende «New European Driving Cycle» (NEDC) for å sikre at den er representativ for de faktiske kjøreforholdene og for å unngå en undervurdering av faktiske CO₂-utslipp og faktisk drivstofforbruk. En ny og mer realistisk og pålitelig prøvingsmetode bør avtales så raskt som mulig. Arbeidet i denne retningen fortsetter gjennom utviklingen av en globalt harmonisert prøvingsmetode for lette kjøretøyer (WLTP) innenfor rammene av De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa, men har ennå ikke blitt fullført. For å sikre at spesifikke CO₂-utslipp som er angitt for nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer, stemmer bedre overens med de utslippene som faktisk genereres under normal bruk, bør WLTP få anvendelse snarest mulig. I lys av dette fastsettes i vedlegg I til forordning (EF) nr. 510/2011 utslippsgrenser for 2020 målt i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007 og vedlegg XII til kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008⁽²⁾. Når prøvingsmetodene er endret, bør grensene angitt i vedlegg I til forordning (EU) nr. 510/2011 justeres for å sikre likeverdige krav for produsenter og kjøretøyklasser. Derfor bør Kommisjonen utføre en grundig korrelasjonsundersøkelse mellom NEDC og de nye WLTP-prøvings-syklusene for å sikre at den er representativ for de faktiske kjøreforhold.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 av 23. april 2009 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye personbiler som del av Fellesskapets integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer (EUT L 140 av 5.6.2009, s. 1).

⁽²⁾ Kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 av 18. juli 2008 om gjennomføring og endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6), og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer (EUT L 199 av 28.7.2008, s. 1).

13) For å sikre at de faktiske globale utslippene avspeiles korrekt, og at de målte CO₂-verdiene er direkte sammenlignbare, bør Kommissjonen sikre at de elementene i prøvingsmetoden som har en betydelig virkning på målte CO₂-utslipp, er tydelig definerte for å forhindre at produsentene utnytter prøvingsmetodens fleksibilitet. Avvikene mellom typegodkjente CO₂-utslippsverdier og utslipp fra kjøretøy som legges ut for salg, bør undersøkes, herunder ved å vurdere en framgangsmåte for samsvarsprøving av kjøretøyer i bruk, samt måter å undersøke tilfeller av betydelige avvik mellom undersøkelsen og de opprinnelige typegodkjente CO₂-utslippene.

14) Ettersom målet for denne forordning, som er å definere vilkårene for å nå målet om redusert CO₂-utslipp fra nye lette nyttekjøretøyer innen 2020, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av dets omfang bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.

15) Forordning (EU) nr. 510/2011 bør derfor endres.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

I forordning (EU) nr. 510/2011 gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 1 skal nr. 2 lyde:

«2. Fra og med 2020 fastsetter denne forordning et mål for gjennomsnittlige CO₂-utslipp på 147 g CO₂/km for nye lette nyttekjøretøyer som er registrert i Unionen, som målt i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007 og vedlegg XII til forordning (EF) nr. 715/2007 og dens gjennomføringstiltak, samt ved bruk av innovative teknologier.»

2) I artikkel 2 skal nytt nummer lyde:

«4. Artikkel 4, artikkel 8 nr. 4 bokstav b) og c), artikkel 9 og artikkel 10 nr. 1 bokstav a) og c) får ikke anvendelse for en produsent som, sammen med alle sine tilknyttede foretak, er ansvarlig for færre enn 1 000 nye lette nyttekjøretøyer som er registrert i Unionen i det foregående kalenderår.»

3) I artikkel 11 nr. 3 utgår siste punktum.

4) I artikkel 12 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. På anmodning fra en leverandør eller produsent skal det tas hensyn til CO₂-reduksjoner som oppnås ved bruk av innovative teknologier eller en kombinasjon av innovative teknologier («innovative teknologipakker»).

Det samlede bidraget fra slike teknologier til reduksjon av en produsents mål for spesifikke utslipp kan være på høyst 7 g CO₂/km.»

b) I nr. 2 skal innledningen lyde:

«2. Kommissjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta nærmere bestemmelser om en prosedyre for godkjenning av de innovative teknologiene eller innovative teknologipakkene nevnt i nr. 1 innen 31. desember 2012. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 14 nr. 2 i denne forordning. Disse nærmere bestemmelsene skal være i samsvar med bestemmelsene fastsatt i henhold til artikkel 12 nr. 2 i forordning (EF) nr. 443/2009, og skal bygge på følgende kriterier for innovative teknologier:»

5) I artikkel 13 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Innen 31. desember 2015 skal Kommissjonen gjennomgå målene for spesifikke utslipp og metodene som er fastsatt i denne forordning, samt øvrige aspekter ved denne forordning, for å fastsette målene for CO₂-utslipp for nye lette nyttekjøretøyer for perioden etter 2020. I den forbindelse skal vurderingen av den nødvendige reduksjonstakten være i overensstemmelse med Unionens langsiktige klimamål og konsekvensene for utvikling av kostnadseffektiv CO₂-reducerende teknologi for lette nyttekjøretøyer. Kommissjonen skal framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet med resultatet av denne gjennomgåelsen. Rapporten skal inneholde alle relevante forslag til endringer av denne forordning, inkludert en mulig fastsettelse av et realistisk og oppnåelig mål på grunnlag av en omfattende konsekvensvurdering som tar hensyn til fortsatt konkurranseevne i industrien for lette nyttekjøretøyer og tilknyttede industrier. Når slike forslag utarbeides, skal Kommissjonen sikre at de er så konkurransemessig nøytrale som mulig, sosialt rettferdige og bærekraftige.»

b) I nr. 6 gjøres følgende endringer:

i) Annet ledd oppheves.

ii) Fjerde ledd skal lyde:

«Kommissjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter fastsette de korrelasjonsparametere som er nødvendige for å gjenspeile eventuelle endringer i den påbudte prøvingsmetoden for måling av spesifikke CO₂-utslipp nevnt i forordning (EF) nr. 715/2007 og kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008(*). Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 14 nr. 2 i denne forordning.

Kommissjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 15 og med forbehold for vilkårene fastsatt i artikkel 16 og 17 for å tilpasse formlene fastsatt i vedlegg I ved hjelp av metoden vedtatt i henhold til første ledd, samtidig som det sikres at det fastsettes reduksjonskrav med likeverdig styrke for produsenter og kjøretøyer med ulik nyttelast under både de nye og gamle prøvingsmetodene.

(*) Kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 av 18. juli 2008 om gjennomføring og endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6), og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer (EUT L 199 av 28.7.2008, s. 1).»

6) I artikkel 14 skal nytt nummer lyde:

«2a. Dersom komiteen nevnt i nr. 1 ikke avgir uttalelse,

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 26. februar 2014.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

President

skal Kommissjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.»

7) I vedlegg I nr. 1 skal ny bokstav lyde:

«c) fra 2020:

Veiledende spesifikke utslipp av
CO₂ = 147 + a · (M – M₀)

der:

M = kjøretøyets masse i kilo (kg)

M₀ = den vedtatte verdien i henhold til artikkel 13 nr. 5

a = 0,096.»

Artikkel 2

Denne forordning trer i kraft den tredje dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

For Rådet

D. KOURKOULAS

Formann