



EUROOPAN UNIONI

EUROOPAN PARLAMENTTI

NEUVOSTO

Bryssel, 5. joulukuuta 2018
(OR. en)

2018/0065 (COD)

PE-CONS 65/18

ENT 208
MI 850
ENV 772
CODEC 2020

SÄÄDÖKSET JA MUUT VÄLINEET

Asia: EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS asetuksen (EU) N:o 168/2013 muuttamisesta kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten tyyppihyväksyntään sovellettavan Euro 5 -vaiheen osalta

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON
ASETUS (EU) 2018/...,**

annettu ... päivänä ...kuuta ...,

**asetuksen (EU) N:o 168/2013 muuttamisesta
kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten
tyyppihyväksyntään sovellettavan Euro 5 -vaiheen osalta**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka
ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 114 artiklan,
ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,
sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,
ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,
noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä²,

¹ EUVL C 367, 10.10.2018, s. 32.

² Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 29. marraskuuta 2018 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Kun otetaan huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013¹ 23 artiklan 4 kohdan nojalla toteutetusta luokan L ajoneuvoihin sovellettavaa Euro 5 -päästöluokkaa koskevasta kattavasta ympäristövaikutustutkimuksesta (jäljempänä 'vaikutustutkimus') Euroopan parlamentille ja neuvostolle esitetty komission kertomus sekä hyväksyntäviranomaisten ja sidosryhmien havaitsemat ongelmalliset seikat kyseisen asetuksen soveltamisessa, asetukseen (EU) N:o 168/2013 olisi tehtävä tiettyjä muutoksia ja selvennyksiä, jotta sen sujuva soveltaminen voidaan varmistaa.
- (2) Siltä osin kuin on kyse vaatimuksesta asentaa ajoneuvon sisäinen toisen sukupolven valvontajärjestelmä (OBD II), joka seuraa päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintahäiriöitä ja heikkenemistä ja ilmoittaa niistä, komissio päätteli vaikutustutkimuksen perusteella, että tietyissä ajoneuvoissa on katalysaattorin valvontaan liittyviä teknisiä rajoituksia ja että kehittämistyötä on tarpeen jatkaa, jotta vaatimusta voidaan soveltaa asianmukaisesti. Katalysaattorin valvonnan ei odoteta valmistuvan Euro 5 -päästöluokan ensimmäiseen vaiheeseen vaan vuodeksi 2025. Sen vuoksi asetuksen (EU) N:o 168/2013 21 artiklassa olisi säädettävä riittävästä ajasta, joka on tarpeen toisen sukupolven OBD-järjestelmää koskevan vaatimuksen soveltamiseksi asianmukaisesti.
- (3) Koska ajoneuvoluokkiin L1e ja L2e kuuluvat ajoneuvot on jo vapautettu vaatimuksesta, joka koskee varustamista ensimmäisen sukupolven OBD-järjestelmällä, myös luokan L6e ajoneuvot, jotka on suunniteltu ja rakennettu mopospesifikaatioiden pohjalta ja joita valmistetaan melko pieniä määriä, olisi vapautettava kyseisestä vaatimuksesta.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52).

- (4) On tarpeen selkeyttää ajoneuvoluokkiin L1e ja L2e kuuluvia ajoneuvoja koskevaa poikkeusta vaatimuksesta, joka koskee varustamista toisen sukupolven OBD-järjestelmällä, ja laajentaa kyseinen poikkeus koskemaan myös kevyitä nelipyöriä (luokka L6e) sekä enduro-moottoripyörien (L3e-AxE) ja trial-moottoripyörien (L3e-AxT) alaluokkia.
- (5) Enduro- ja trial-moottoripyörillä on lyhyt käyttöaika, ja ne ovat luonteeltaan ja käyttötarkoitukseltaan hyvin samanlaisia kuin maastomönkijät (L7e-B), jotka on vapautettu vaatimuksesta, joka koskee varustamista toisen sukupolven OBD-järjestelmällä. Kyseinen poikkeus olisi sen vuoksi laajennettava koskemaan myös enduro- ja trial-moottoripyöriä.
- (6) Komissio totesi vaikutustutkimuksessa, että asetuksen (EU) N:o 168/2013 23 artiklan 3 kohdan c alakohdassa vahvistettu matemaattinen kestävyysmenetelmä, jossa ajoneuvot testataan 100 ajokilometrin jälkeen, ei vastaa ajoneuvon päästöjenrajoitusjärjestelmän todellista heikkenemistä sen käyttöaikana. Kyseistä menetelmää ei pitäisi enää käyttää, ja siitä olisi luovuttava vaiheittain vuoteen 2025 mennessä, jotta sidosryhmillä on riittävästi aikaa sopeutua muutokseen. Vuoteen 2025 saakka olisi nostettava vaadittua ajoneuvon kulkemaa matkaa ennen testausta, jotta testitulosten luotettavuus voidaan varmistaa.

- (7) Euro 5 -raja-arvojen saavuttamisen edellyttämä teknologia on jo saatavilla. Komissio totesi kuitenkin vaikutustutkimuksessa, että tiettyjä luokan L ajoneuvoja (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT ja L3e-AxE) koskevien Euro 5 -päästörajojen soveltamisen aloituspäivää on tarpeen lykätä vuodesta 2020 vuoteen 2024, jotta kustannus-hyötysuhdetta voidaan parantaa perustasoon nähden. Lisäksi kyseisten ajoneuvojen valmistajat, jotka ovat enimmäkseen pk-yrityksiä, tarvitsevat enemmän aikaa varmistaakseen, että siirtyminen päästöttömiin, esimerkiksi sähköisiin, voimalaitteisiin sujuu kustannustehokkaasti.
- (8) Asetuksen (EU) N:o 168/2013 30 artiklassa säädetään, että EU-tyyppihyväksyntätodistuksessa on oltava liitteenä testien tulokset. Selkeyden vuoksi kyseistä säännöstä olisi muutettava sen selventämiseksi, että tässä tarkoitetaan testausselostesivua.
- (9) Joitain asetuksen (EU) N:o 168/2013 liitteessä IV olevien Euro 5 -päästörajojen melutason raja-arvojen soveltamista koskevien aloitusaikojen epäjohdonmukaisuuksia olisi selkeytettävä sen varmistamiseksi, että voimassa olevia raja-arvoja (Euro 4) sovelletaan edelleen siihen saakka, kun uudet Euro 5 -päästörajat voidaan vahvistaa.
- (10) Asetuksessa (EU) No 168/2013 komissio valtuutettiin antamaan delegoituja säädöksiä viiden vuoden ajan 21 päivään maaliskuuta 2018 saakka. Koska jatkuvasti on tarve mukauttaa tyyppihyväksyntälainsäädännön osia tekniseen kehitykseen tai tehdä muita valtuuksien mukaisia muutoksia, kyseistä asetusta olisi muutettava, jotta valtuutusta voitaisiin jatkaa vielä viidellä vuodella ja sitä olisi sen jälkeen mahdollista jatkaa ilman eri toimenpiteitä.

- (11) Oikeusvarmuuden vuoksi olisi selkeytettävä ja täsmennettävä asetuksessa (EU) N:o 168/2013 komissiolle vahvistettua valtuutusta antaa ajoneuvon sisäisen valvontajärjestelmän teknisiä vaatimuksia koskevia delegoituja säädöksiä.
- (12) Koska tällä asetuksella muutetaan asetusta (EU) N:o 168/2013 laajentamatta sen lainsäädännöllistä sisältöä, jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, vaan ne voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (13) Asetus (EU) N:o 168/2013 olisi sen vuoksi muutettava vastaavasti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus (EU) N:o 168/2013 seuraavasti:

1) Korvataan 21 artikla seuraavasti:

"21 artikla

Ajoneuvon sisäistä valvontajärjestelmää koskevat yleiset vaatimukset

1. L-luokan ajoneuvot, lukuun ottamatta luokkien L1e, L2e ja L6e ajoneuvoja, on varustettava OBD-järjestelmällä, joka on 8 kohdassa tarkoitetuissa delegoiduissa säädöksissä vahvistettujen toimintavaatimusten ja testausmenetelmien mukainen, liitteessä IV vahvistetuista soveltamispäivistä alkaen.
2. Ajoneuvoluokkien ja alaluokkien L3e, L4e, L5e-A ja L7e-A ajoneuvot on liitteessä IV olevassa 1.8.1 kohdassa vahvistetuista päivämääristä alkaen varustettava ensimmäisen sukupolven OBD-järjestelmällä (OBD I), joka seuraa päästöjenrajoitusjärjestelmän virtapiirien ja elektroniikan toimintahäiriöitä ja ilmoittaa toimintahäiriöistä, joiden takia liitteessä VI olevassa B1 osassa säädetyt päästörajat ylittyvät.

3. Ajoneuvoluokkien ja alaluokkien L3e, L4e, L5e ja L7e ajoneuvot on liitteessä IV olevassa 1.8.2 kohdassa vahvistetuista päivämääristä alkaen varustettava ensimmäisen sukupolven OBD-järjestelmällä, joka seuraa päästöjenrajoitusjärjestelmän virtapiirien ja elektroniikan toimintahäiriöitä ja joka käynnistää ilmoituksen, kun liitteessä VI olevassa B1 osassa säädetyt päästörajat ylittyvät. Näiden ajoneuvoluokkien ja alaluokkien ensimmäisen sukupolven OBD-järjestelmien on myös ilmoitettava sellaisen toimintatilan käynnistymisestä, joka merkittävästi vähentää moottorin vääntömomenttia.
4. Ajoneuvoluokkien L3e, L4e, L5e ja L7e ajoneuvot on liitteessä IV olevassa 1.8.3 kohdassa vahvistetuista päivämääristä alkaen varustettava ensimmäisen sukupolven OBD-järjestelmällä, joka seuraa päästöjenrajoitusjärjestelmän virtapiirien ja elektroniikan toimintahäiriöitä ja joka käynnistää ilmoituksen, kun liitteessä VI olevassa B2 osassa säädetyt päästörajat ylittyvät. Näiden ajoneuvoluokkien ensimmäisen sukupolven OBD-järjestelmien on myös ilmoitettava sellaisen toimintatilan käynnistymisestä, joka merkittävästi vähentää moottorin vääntömomenttia.
5. Ajoneuvoluokkien ja alaluokkien L3e, L4e, L5e-A ja L7e-A ajoneuvot on liitteessä IV olevassa 1.8.4 kohdassa vahvistetuista päivämääristä alkaen varustettava myös toisen sukupolven OBD-järjestelmällä (OBD II), joka seuraa päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintahäiriöitä ja heikkenemistä sekä ilmoittaa niistä toimintahäiriöistä ja siitä heikkenemisestä – katalysaattorin valvontaa lukuun ottamatta – joiden takia liitteessä VI olevassa B1 osassa säädetyt OBD-järjestelmän päästörajat ylittyvät.

6. Ajoneuvoluokkien ja alaluokkien L3e, L4e, L5e-A ja L7e-A ajoneuvot on liitteessä IV olevassa 1.8.5 kohdassa vahvistetuista päivämääristä alkaen varustettava myös toisen sukupolven OBD-järjestelmällä, joka seuraa päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintahäiriöitä ja heikkenemistä sekä ilmoittaa niistä toimintahäiriöistä ja siitä heikkenemisestä, joiden takia liitteessä VI olevassa B2 osassa säädetty OBD-järjestelmän päästörajat ylittyvät.
7. Edellä olevia 5 ja 6 kohtaa ei sovelleta alaluokan L3e-AxE enduro-moottoripyöriin eikä alaluokan L3e-AxT trial-moottoripyöriin.
8. Toimintaturvallisuutta tai päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintahäiriöitä koskevien OBD-järjestelmän ilmoitusten yhdenmukaistamiseksi ja ajoneuvon tehokkaan korjauksen helpottamiseksi komissiolle siirretään 75 artiklan mukaisesti valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta säätämällä OBD-järjestelmään liittyvät yksityiskohtaiset tekniset vaatimukset niiden ajoneuvoluokkien ja -alaluokkien osalta, jotka luetellaan liitteessä II olevan C1 osan "Ajoneuvon rakennevaatimukset ja yleiset tyyppihyväksyntävaatimukset" rivillä Nro 11, mukaan lukien OBD-järjestelmän toimintavaatimukset ja testausmenetelmät tämän artiklan 1–7 kohdassa lueteltuja seikkoja varten, ja liitteessä V tarkoitettua testityyppiä VIII koskevien yksityiskohtaisten teknisten vaatimusten osalta."

2) Korvataan 23 artiklan 3 kohdan c alakohta seuraavasti:

"c) Matemaattinen kestävyysmenetelmä:

Kun kerrotaan keskenään liitteessä VII olevassa B osassa vahvistettu huononemiskerroin ja sellaisen ajoneuvon ympäristöominaisuuksia koskevan testin tulos, jolla on ajettu yli 100 km sen jälkeen, kun se ensimmäisen kerran käynnistettiin tuotantolinjan lopussa, tulon on 31 päivään joulukuuta 2024 saakka päästön kunkin ainesosan osalta oltava pienempi kuin liitteessä VI olevassa A osassa vahvistettu ympäristöominaisuuksia koskeva testiraja.

Sen estämättä, mitä ensimmäisessä alakohdassa säädetään, uusien ajoneuvotyyppien osalta 1 päivästä tammikuuta 2020 alkaen ja olemassa olevien ajoneuvotyyppien osalta 1 päivästä tammikuuta 2021 31 päivään joulukuuta 2024, kerrottaessa keskenään liitteessä VII olevassa B osassa vahvistettu huononemiskerroin ja joko sellaisen ajoneuvon ympäristöominaisuuksia koskevan testin tulos, jonka suurin rakenteellinen nopeus on alle 130 km/h jolla on ajettu yli 2 500 km sen jälkeen, kun se ensimmäisen kerran käynnistettiin tuotantolinjan lopussa, tai sellaisen ajoneuvon ympäristöominaisuuksia koskevan testin tulos, jonka suurin rakenteellinen nopeus on vähintään 130 km/h jolla on ajettu yli 3 500 km sen jälkeen, kun se ensimmäisen kerran käynnistettiin tuotantolinjan lopussa, tulon on päästön kunkin ainesosan osalta oltava pienempi kuin liitteessä VI olevassa A osassa vahvistettu pakokaasupäästöraja."

3) Korvataan 30 artiklan 1 kohdan b alakohta seuraavasti:

"b) testausselostesivu;"

4) Korvataan 44 artiklan 1 kohdan toinen alakohta seuraavasti:

"Ensimmäistä alakohtaa sovelletaan ainoastaan unionin alueella oleviin ajoneuvoihin, jotka valmistusaikanaan kuuluivat voimassa olevan EU-tyyppihyväksynnän piiriin mutta joita ei ollut rekisteröity eikä otettu käyttöön ennen mainitun EU-tyyppihyväksynnän voimassaolon päättymistä."

5) Korvataan 75 artiklan 2 kohta seuraavasti:

"2. Siirretään komissiolle 22 päivästä maaliskuuta 2013 viiden vuoden ajaksi 18 artiklan 3 kohdassa, 20 artiklan 2 kohdassa, 21 artiklan 8 kohdassa, 22 artiklan 5 ja 6 kohdassa, 23 artiklan 6 ja 12 kohdassa, 24 artiklan 3 kohdassa, 25 artiklan 8 kohdassa, 32 artiklan 6 kohdassa, 33 artiklan 6 kohdassa, 50 artiklan 4 kohdassa, 54 artiklan 3 kohdassa, 57 artiklan 12 kohdassa, 65 artiklassa ja 74 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä viiden vuoden pituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään 22 päivänä kesäkuuta 2022 ja yhdeksän kuukautta ennen kunkin seuraavan viiden vuoden kauden päättymistä."

6) Muutetaan liitteet II, IV, V ja VI tämän asetuksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty ...

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE

Muutetaan liitteet II, IV, V ja VI seuraavasti:

- 1) Liitteessä II olevan C1 osan rivillä Nro 11 oleva merkki "X" poistetaan alaluokista L6e-A ja L6e-B.
- 2) Muutetaan liitteen IV taulukko seuraavasti:
 - a) korvataan 1.1.2.1, 1.1.2.2 ja 1.1.2.3 kohta seuraavasti:

"1.1.2.1	Euro 4: liite VI, A1 osa	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020; luokat L2e-U ja L6e-B: 31.12.2024
1.1.2.2	Euro 4: liite VI, A1 osa	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020; luokat L3e-AxE ja L3e-AxT: 31.12.2024
1.1.2.3	Euro 5: liite VI, A2 osa	L1e-L7e	1.1.2020; luokat L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT ja L6e-B: 1.1.2024	1.1.2021; luokat L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT ja L6e-B: 1.1.2025	";

b) korvataan 1.8.1, 1.8.2 ja 1.8.3 kohta seuraavasti:

"1.8.1	OBD I -järjestelmän toimintavaatimukset	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
	OBD I -järjestelmän ympäristötestausmenetelmä (testityyppi VIII)				
	OBD I -järjestelmän ympäristötestikynnykset, liite VI, B1 osa				
1.8.2	OBD I -järjestelmän toimintavaatimukset, myös toimintatila, joka merkittävästi vähentää moottorin vääntömomenttia	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	OBD I -järjestelmän ympäristötestausmenetelmä (testityyppi VIII)				
	OBD I -järjestelmän ympäristötestikynnykset, liite VI, B1 osa				
1.8.3	OBD I -järjestelmän toimintavaatimukset, myös toimintatila, joka merkittävästi vähentää moottorin vääntömomenttia	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024	1.1.2025	";
	OBD I -järjestelmän ympäristötestausmenetelmä (testityyppi VIII)				
	OBD I -järjestelmän ympäristötestikynnykset, liite VI, B2 osa				

c) lisätään kohdat seuraavasti:

"1.8.4	OBD II -järjestelmän toimintavaatimukset lukuun ottamatta katalysaattorin valvontaa	L3e (paitsi L3e-AxE ja L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	OBD II -järjestelmän ympäristötestausmenetelmät (testityyppi VIII)				
	OBD II -järjestelmän ympäristötestikynnykset, liite VI, B1 osa				
1.8.5	OBD II -järjestelmän toimintavaatimukset	L3e (paitsi L3e-AxE ja L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024	1.1.2025	";
	OBD II -järjestelmän ympäristötestausmenetelmät (testityyppi VIII)				
	OBD II -järjestelmän ympäristötestikynnykset, liite VI, B2 osa				

d) korvataan 1.9.1 ja 1.9.2 kohta seuraavasti:

"1.9.1	Melutason testausmenetelmä ja raja-arvot, liite VI, D osa	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.9.2	Melutason testausmenetelmä ja raja-arvot ⁽³⁾ , liite VI, D osa	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	";

e) korvataan 1.9.4 kohta seuraavasti:

"1.9.4	E-säännöt nro 9, 41, 63 ja 92 sekä niihin liittyvät uudet raja-arvot, joita komissio ehdottaa	L1e-L7e			".
--------	---	---------	--	--	----

- 3) Liitteessä V olevan B osan ensimmäisen sarakkeen toisen rivin solu korvataan seuraavasti:
- "Testityyppi I (¹⁹) Hiukkasmassa (vain Euro 5)".
- 4) Muutetaan liite VI seuraavasti:
- a) B1 osassa ensimmäinen rivi, joka koskee ajoneuvoluokkaa "L6e-A" poistetaan;
- b) B2 osassa ensimmäisellä rivillä
- i) sanat "L3e-L7e (⁶)" korvataan sanoilla
- "L3e, L4e, L5e, L7e";
- ii) sanat "Kaikki L-luokan ajoneuvot lukuun ottamatta luokkia L1e ja L2e" korvataan sanoilla
- "Kaikki L-luokan ajoneuvot lukuun ottamatta luokkia L1e, L2e ja L6e".
-