

EUROPA-PARLAMENTET

2004



2009

Mødedokument

ENDELIG
A6-0145/2007

17.4.2007

*****II**

INDSTILLING VED ANDENBEHANDLING

om Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer ("rammedirektiv") (9911/3/2006 – C6-0040/2007 – 2003/0153(COD))

Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse

Ordfører: Malcolm Harbour

Tegnforklaring

- * Høringsprocedure
flertal af de afgivne stemmer
- **I Samarbejdsprocedure (førstebehandling)
flertal af de afgivne stemmer
- **II Samarbejdsprocedure (andenbehandling)
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre
den fælles holdning*
- *** Samstemmende udtalelse
*flertal blandt Parlamentets medlemmer undtagen i de tilfælde, der
omhandles i EF-traktatens artikel 105, 107, 161 og 300 og i EU-
traktatens artikel 7*
- ***I Fælles beslutningsprocedure (førstebehandling)
flertal af de afgivne stemmer
- ***II Fælles beslutningsprocedure (andenbehandling)
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre
den fælles holdning*
- ***III Fælles beslutningsprocedure (tredjebehandling)
flertal af de afgivne stemmer for at godkende det fælles udkast

(Den angivne procedure er baseret på det af Kommissionen foreslåede retsgrundlag)

Ændringsforslag til en lovgivningsmæssig tekst

I Parlamentets ændringsforslag markeres de tekstdele, der ønskes ændret, med fede typer og kursiv. Kursivering uden fede typer er en oplysning til de tekniske tjenestegrene om elementer i den lovgivningsmæssige tekst, der foreslås rettet med henblik på den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE.....	31
PROCEDURE.....	33

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

**om Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer ("rammedirektiv")
(9911/3/2006 – C6-0040/2007 – 2003/0153(COD))**

(Fælles beslutningsprocedure: andenbehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Rådets fælles holdning (9911/3/2006 – C6-0040/2007),
 - der henviser til sin holdning ved førstebehandling¹ til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2003)0418)²,
 - der henviser til Kommissionens ændrede forslag (KOM(2004)0738)³,
 - der henviser til EF-traktatens artikel 251, stk. 2,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 62,
 - der henviser til indstilling ved andenbehandling fra Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse (A6-0145/2007),
1. godkender den fælles holdning som ændret;
 2. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

Rådets fælles holdning

Ændringsforslag

Ændringsforslag 1
Betragtning 5, afsnit 1 a (nyt)

(5) For at give fabrikanterne mulighed for at tilpasse sig de nye harmoniserede procedurer, vil det være nødvendigt at fastsætte en tilstrækkelig lang frist, før en EF-typegodkendelse af køretøjer bliver obligatorisk for køretøjer af andre klasser end klasse M1, der bygges i ét trin.

(5) For at give fabrikanterne mulighed for at tilpasse sig de nye harmoniserede procedurer, vil det være nødvendigt at fastsætte en tilstrækkelig lang frist, før en EF-typegodkendelse af køretøjer bliver obligatorisk for køretøjer af andre klasser end klasse M1, der bygges i ét trin.

¹ EUT C 97 af 22.4.2004, s. 137-370.

² Endnu ikke offentliggjort i EUT.

³ Endnu ikke offentliggjort i EUT.

Køretøjer af andre klasser end klasse M1 bør, hvis de kræver en etapevis typegodkendelse, gives en længere frist, fordi karrosseribyggerne indgår i denne procedure, og det derfor er nødvendigt at indhente flere erfaringer på dette område, så de nødvendige procedurer kan gennemføres ordentligt.

Køretøjer af andre klasser end klasse M1 bør, hvis de kræver en etapevis typegodkendelse, gives en længere frist, fordi karrosseribyggerne indgår i denne procedure, og det derfor er nødvendigt at indhente flere erfaringer på dette område, så de nødvendige procedurer kan gennemføres ordentligt.

I betragtning af sikkerhedens betydning for køretøjer i klasse M2 og M3 er det dog nødvendigt, at disse køretøjer også i overgangsperioden, hvor den nationale typegodkendelse stadig er gældende med henblik på at give fabrikkerne mulighed for at indhente erfaringer med EF-typegodkendelse, overholder de tekniske krav i de harmoniserede direktiver.

Begrundelse

Hvad angår busser i klasse M2 og M3, er datoen for indførelse af EF-typegodkendelse i modstrid med den nuværende betragtning, idet der for disse klasser af køretøjer ikke er fastsat en frist for, hvornår anvendelsen af EF-typegodkendelsen bliver obligatorisk. Det foreslås, at anvendelse af de harmoniserede tekniske krav gøres obligatorisk også i overgangsperioden, hvor national typegodkendelse er tilladt, med henblik på at fjerne denne uoverensstemmelse og garantere sikkerheden i disse køretøjer.

Ændringsforslag 2 Betragtning 10, stk. 2

Dette indebærer, at nye UNECE-regulativer, som Fællesskabet måtte tiltræde i henhold til denne afgørelse, og ændringer af UNECE-regulativer, som Fællesskabet allerede har tiltrådt, bør indbygges i proceduren for EF-typegodkendelse enten som krav i forbindelse med EF-typegodkendelse af køretøjer eller som alternativ til gældende fællesskabsret. Navnlig hvor Fællesskabet ved en rådsafgørelse beslutter, at et UNECE-regulativ skal gøres til en del af proceduren for EF-typegodkendelse af et køretøj og erstatte gældende fællesskabsret, bør de nødvendige ændringer af dette direktiv **foretages efter proceduren i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni**

Dette indebærer, at nye UNECE-regulativer, som Fællesskabet måtte tiltræde i henhold til denne afgørelse, og ændringer af UNECE-regulativer, som Fællesskabet allerede har tiltrådt, bør indbygges i proceduren for EF-typegodkendelse enten som krav i forbindelse med EF-typegodkendelse af køretøjer eller som alternativ til gældende fællesskabsret. Navnlig hvor Fællesskabet ved en rådsafgørelse beslutter, at et UNECE-regulativ skal gøres til en del af proceduren for EF-typegodkendelse af et køretøj og erstatte gældende fællesskabsret, bør **Kommissionen have beføjelse til at gennemføre** de nødvendige ændringer af dette direktiv. **Da der er tale om generelle**

1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹.

foranstaltninger, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv eller at udbygge det med tilføjelse af nye ikke-væsentlige bestemmelser, bør de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF¹.

Begrundelse

Der bør henvises til den nye forskriftsprocedure med kontrol fastsat i artikel 5a i Rådets afgørelse 1999/468/EF, som ændret ved afgørelse 2006/512/EF.

Ændringsforslag 3 Betragtning 10 a (ny)

(10a) Af hensyn til målsætningen om bedre lovgivning og forenkling og for at undgå hele tiden at skulle ajourføre eksisterende fællesskabslovgivning vedrørende tekniske specifikationer bør det være muligt i dette direktiv eller i særdirektiver og forordninger at anvende henvisninger til internationale standarder og forskrifter uden at gengive dem i Fællesskabets regelværk.

Begrundelse

Denne betragtning støtter tilføjelsen af et nyt punkt 4 i artikel 34. På et område med løbende teknisk innovation er det ønskværdigt at skabe en tæt forbindelse mellem udviklingen af den tekniske og videnskabelige viden og lovgivningen for at undgå, at Fællesskabets tekniske lovgivning hele tiden skal ajourføres.

Ændringsforslag 4 Betragtning 13

(13) Disse foranstaltninger bør kun finde anvendelse på et begrænset antal dele **og** udstyr, **og der** bør udarbejdes en liste over disse dele **og** udstyr efter høring af de interesserede parter og det forskriftsudvalg, der er nævnt i dette direktiv. **Sådanne foranstaltninger bør sikre, at de**

(13) Disse foranstaltninger bør kun finde anvendelse på et begrænset antal dele **eller** udstyr. **Der** bør udarbejdes en liste over disse dele **eller** udstyr efter høring af de interesserede parter og det forskriftsudvalg, der er nævnt i dette direktiv. **Når listen udarbejdes, bør Kommissionen høre de**

pågældende dele eller udstyr ikke nedsætter køretøjets sikkerhed eller miljøpræstationer, og så vidt muligt samtidig opretholde konkurrencen på eftermarkedet.

interesserede parter på grundlag af en rapport og stræbe efter en rimelig afvejning mellem kravene om forbedring af trafiksikkerheden og miljøbeskyttelsen og forbrugernes, producenternes og distributørernes interesser i at opretholde konkurrencen på eftermarkedet.

Begrundelse

Gennemsigtighed i hele forskriftsudvalgsprocessen bør sikres, ikke bare for udarbejdelsen af listen over dele, i overensstemmelse med henstillingerne fra CARS 21-gruppen på højt plan om bedre lovgivning.

Ændringsforslag 5

Betragtning 14

(14) Listen over dele og udstyr, de væsentligste af de berørte systemer og prøvnings- og gennemførelsesforanstaltninger bør fastlægges efter proceduren i dette direktivs artikel 40, stk. 2.

(14) Listen over dele og udstyr, de væsentligste af de berørte systemer og prøvnings- og gennemførelsesforanstaltninger bør fastlægges efter proceduren i dette direktivs artikel 40, stk. 2. ***Da der er tale om generelle foranstaltninger, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv eller at udbygge det med tilføjelse af nye ikke-væsentlige bestemmelser, bør de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.***

Begrundelse

Der bør henvises til den nye forskriftsprocedure med kontrol fastsat i artikel 5a i Rådets afgørelse 1999/468/EF, som ændret ved afgørelse 2006/512/EF.

Ændringsforslag 6

Betragtning 17 a (nyt)

(17a) Det er også vigtigt, at fabrikanter beredvilligt stiller oplysninger til rådighed for uafhængige aktører for at sikre service og reparation af køretøjer på et fuldt ud konkurrencedygtigt marked. Disse oplysningskrav er hidtil blevet

indarbejdet i fællesskabslovgivningen og navnlig i forslaget til forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner (Euro 5 og 6) og om adgang til reparationsinformationer om køretøjer (KOM(2005)0683), på baggrund af at Kommissionen senest fire år efter denne forordnings ikrafttræden skal gennemgå disse artiklers effektivitet og som følge heraf eventuelt overveje, om det ville være hensigtsmæssigt at konsolidere alle bestemmelser om adgang til reparationsinformationer om køretøjer inden for rammerne af dette direktiv.

Begrundelse

Dette ændringsforslag sigter mod at sikre overensstemmelse mellem betragtning 17a (ny) og Euro 5-forordningen.

Ændringsforslag 7

Betragtning 18

(18) Med henblik på at forenkle og fremskynde proceduren bør foranstaltninger til gennemførelse af særdirektiverne eller forordningerne samt foranstaltninger til tilpasning af bilagene til dette direktiv og særdirektiverne eller forordningerne, navnlig til fremkomsten af ny videnskabelig og teknisk viden, vedtages i overensstemmelse med afgørelse 1999/468/EF.

(18) Med henblik på at forenkle og fremskynde proceduren bør foranstaltninger til gennemførelse af særdirektiverne eller forordningerne samt foranstaltninger til tilpasning af bilagene til dette direktiv og særdirektiverne eller forordningerne, navnlig til fremkomsten af ny videnskabelig og teknisk viden, vedtages i overensstemmelse med afgørelse 1999/468/EF. ***Da der er tale om generelle foranstaltninger, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv eller i særdirektiverne eller forordningerne eller at udbygge dem med tilføjelse af nye ikke-væsentlige bestemmelser, bør de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF. Den samme procedure bør gælde for de tilpasninger, der kræves til typegodkendelse af køretøjer til***

handicappede.

Begrundelse

Der bør være mulighed for at ændre rammedirektivet og særdirektiverne og forordningerne efter komitologiproceduren, så køretøjer tilpasset til handicappedes behov kan godkendes. Der bør henvises til den nye forskriftsprocedure med kontrol fastsat i artikel 5a i Rådets afgørelse 1999/468/EF, som ændret ved afgørelse 2006/512/EF.

Ændringsforslag 8

Betragtning 19

(19) Erfaringerne viser, at det kan være nødvendigt omgående at træffe passende foranstaltninger for at sikre en bedre beskyttelse af trafikanterne, når der er påvist mangler i den eksisterende lovgivning. I sådanne hastetilfælde vedtages de nødvendige ændringer til særdirektiver eller forordninger i overensstemmelse med afgørelse 1999/468/EF.

(19) Erfaringerne viser, at det kan være nødvendigt omgående at træffe passende foranstaltninger for at sikre en bedre beskyttelse af trafikanterne, når der er påvist mangler i den eksisterende lovgivning. I sådanne hastetilfælde vedtages de nødvendige ændringer til særdirektiver eller forordninger i overensstemmelse med afgørelse 1999/468/EF. ***Da der er tale om generelle foranstaltninger, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i særdirektiverne eller forordningerne eller at udbygge dem med tilføjelse af nye ikke-væsentlige bestemmelser, bør de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.***

Begrundelse

Der bør henvises til den nye forskriftsprocedure med kontrol fastsat i artikel 5a i Rådets afgørelse 1999/468/EF, som ændret ved afgørelse 2006/512/EF.

Ændringsforslag 9

Betragtning 23 a (ny)

***(23a) Kravene i dette rammedirektiv er i overensstemmelse med principperne i handlingsplanen, der gennem en ny koordineret strategi sigter mod at forenkle de lovgivningsmæssige rammer (KOM(2002)0278).
Det er særlig vigtigt, at fremtidige***

foranstaltninger foreslået på grundlag af dette direktiv eller procedurer, der skal gennemføres i medfør af det, følger disse principper, som er nævnt i Kommissionens meddelelse om en konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede (KOM(2007)0022).

Begrundelse

Det er hensigtsmæssigt, at den vigtige automobilforskrift sættes ind i en større sammenhæng i form af den integrerede tilgang, som Kommissionen, Parlamentet og Rådet har godkendt.

Ændringsforslag 10 Artikel 2, stk. 3

3. Typegodkendelse eller individuel godkendelse i henhold til dette direktiv er fakultativ for følgende køretøjer:

- a) køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til først og fremmest at blive anvendt på byggepladser, i stenbrud, i havneanlæg eller i lufthavne
- b) køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til anvendelse af hæren, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten
- c) mobile maskiner.

3. Typegodkendelse eller individuel godkendelse i henhold til dette direktiv er fakultativ for følgende køretøjer:

- a) køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til først og fremmest at blive anvendt på byggepladser, i stenbrud, i havneanlæg eller i lufthavne
- køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til anvendelse af hæren, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten *og*
- c) mobile maskiner,

i det omfang disse køretøjer opfylder kravene i dette direktiv. Sådanne fakultative godkendelser berører ikke anvendelsen af direktiv 2006/42/EF.

Ændringsforslag 11 Artikel 3, stk. 30

30. "kompetent myndighed" i artikel 42 enten en godkendende eller en **udpegende** myndighed eller et akkrediteringsorgan, der handler på deres vegne

30. "kompetent myndighed" i artikel 42 enten en godkendende **myndighed** eller en **udpeget** myndighed eller et akkrediteringsorgan, der handler på deres

vegne

Begrundelse

Med denne lille rettelse fastslås det, hvilke myndigheder i medlemsstaterne der har beføjelse til at vurdere de tekniske tjenesters færdigheder.

Ændringsforslag 12
Artikel 9, stk. 2, afsnit 1 a (nyt)

Etapevis typegodkendelse gælder også for nye køretøjer, der er ombygget eller ændret af en anden fabrikant.

Begrundelse

Da der er forskellige holdninger i medlemsstaterne til, hvordan køretøjer, der er ændret af en anden fabrikant inden deres første registrering, skal typegodkendes, har ændringsforslaget til formål at fastslå, at ombyggede eller ændrede køretøjer skal være typegodkendt i overensstemmelse med den etapevise godkendelsesprocedure. Som følge heraf skal ikke alle prøvninger gentages på de ombyggede eller ændrede køretøjer, men kun de, der er berørt af ændringerne.

Ændringsforslag 13
Artikel 20, stk. 1

1. Medlemsstaterne kan på fabrikantens anmodning udstede en EF-typegodkendelse for en type system, komponent eller separat teknisk enhed, hvori indgår teknologier eller principper, som er uforenelige med en eller flere af de retsakter, der er opført i bilag IV, del I, forudsat at Kommissionen giver bemyndigelse hertil efter proceduren i **artikel 40, stk. 2**.

1. Medlemsstaterne kan på fabrikantens anmodning udstede en EF-typegodkendelse for en type system, komponent eller separat teknisk enhed, hvori indgår teknologier eller principper, som er uforenelige med en eller flere af de retsakter, der er opført i bilag IV, del I, forudsat at Kommissionen giver bemyndigelse hertil efter proceduren i **artikel 40, stk. 2a**.

Begrundelse

Den forskriftsprocedure, der er fastsat i artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, bør følges ved Kommissionens vedtagelse af individuelle afgørelser (i modsætning til generelle foranstaltninger, hvor forskriftsproceduren med kontrol fastsat i artikel 5a i nævnte afgørelse finder anvendelse).

Ændringsforslag 14

Artikel 20, stk. 4, afsnit 1

I overensstemmelse med proceduren i **artikel 40, stk. 2** beslutter Kommissionen, om den pågældende medlemsstat skal gives tilladelse til at udstede en EF-typegodkendelse for den pågældende type køretøj.

I overensstemmelse med proceduren i **artikel 40, stk. 2a**, beslutter Kommissionen, om den pågældende medlemsstat skal gives tilladelse til at udstede en EF-typegodkendelse for den pågældende type køretøj.

Begrundelse

Den forskriftsprocedure, der er fastsat i artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, bør følges ved Kommissionens vedtagelse af individuelle afgørelser (i modsætning til generelle foranstaltninger, hvor forskriftsproceduren med kontrol fastsat i artikel 5a i nævnte afgørelse finder anvendelse).

Ændringsforslag 15
Artikel 21, stk. 2, afsnit 2

Hvis der ikke er taget de nødvendige skridt til at tilpasse retsakterne, kan gyldigheden af en undtagelse udvides efter anmodning fra den medlemsstat, som udstedte godkendelsen, gennem endnu en beslutning efter proceduren i **artikel 40, stk. 2**.

Hvis der ikke er taget de nødvendige skridt til at tilpasse retsakterne, kan gyldigheden af en undtagelse udvides efter anmodning fra den medlemsstat, som udstedte godkendelsen, gennem endnu en beslutning efter proceduren i **artikel 40, stk. 2a**.

Begrundelse

Den forskriftsprocedure, der er fastsat i artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, bør følges ved Kommissionens vedtagelse af individuelle afgørelser (i modsætning til generelle foranstaltninger, hvor forskriftsproceduren med kontrol fastsat i artikel 5a i nævnte afgørelse finder anvendelse).

Ændringsforslag 16
Artikel 30, stk. 1

1. Konstaterer en medlemsstat, som har udstedt en EF-typegodkendelse, at nye køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er ledsaget af en typeattest eller er forsynet med et godkendelsesmærke, ikke er i overensstemmelse med den type, den har godkendt, træffer den de foranstaltninger,

1. Konstaterer en medlemsstat, som har udstedt en EF-typegodkendelse, at nye køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er ledsaget af en typeattest eller er forsynet med et godkendelsesmærke, ikke er i overensstemmelse med den type, den har godkendt, træffer den de foranstaltninger,

herunder inddragelse af typegodkendelsen, der er nødvendige for, at de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der produceres, bringes i overensstemmelse med den godkendte type. Den godkendende myndighed i den pågældende medlemsstat underretter de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater om de trufne foranstaltninger.

herunder **om nødvendigt** inddragelse af typegodkendelsen, der er nødvendige for, at de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der produceres, bringes i overensstemmelse med den godkendte type. Den godkendende myndighed i den pågældende medlemsstat underretter de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater om de trufne foranstaltninger.

Begrundelse

For at give typegodkendelsesmyndigheder mulighed for at træffe de foranstaltninger, de finder hensigtsmæssige.

Ændringsforslag 17 Artikel 31, overskrift

Dele **og** udstyr, der **udgør** en betydelig risiko for væsentlige systemers korrekte funktion

Salg og ibrugtagning af dele **eller** udstyr, der **kan udgøre** en betydelig risiko for væsentlige systemers korrekte funktion

Ændringsforslag 18 Artikel 31, stk. 1

1. Medlemsstaterne **hindrer** salg, udbydelse til salg eller ibrugtagning af dele eller udstyr, der kan udgøre en betydelig risiko for den korrekte funktion af systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller miljøpræstationer, **medmindre de har fået tilladelse hertil** af en godkendende myndighed i overensstemmelse med stk. 4, 5 og 6.

En liste over sådanne dele og sådant udstyr fastsættes i bilag XIII efter proceduren i artikel 40, stk. 2, under hensyn til de tilgængelige oplysninger om:

1. Medlemsstaterne **tillader kun** salg, udbydelse til salg eller ibrugtagning af dele eller udstyr, der kan udgøre en betydelig risiko for den korrekte funktion af systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller miljøpræstationer, **hvis de pågældende dele eller det pågældende udstyr er godkendt** af en godkendende myndighed i overensstemmelse med stk. 4, 5 og 6.

1a. Dele eller udstyr, som skal godkendes i henhold til stk. 1, opføres på listen som fastsat i bilag XIII efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2.

En sådan beslutning skal bygge på en rapport og tage sigte på en rimelig

- **hvor alvorlig risikoen er** for køretøjernes sikkerhed eller miljøpræstationer, når de er monteret med de dele **og** det udstyr, der er tale om, og
- virkningerne for forbrugerne og fabrikkerne på eftermarkedet, hvis der stilles krav om en eventuel tilladelse til dele **og** udstyr som omhandlet i denne artikel.

afvejning mellem følgende elementer:

- **om der er risiko** for køretøjernes sikkerhed eller miljøpræstationer, når de er monteret med de dele **eller** det udstyr, der er tale om, og
- b) virkningerne for forbrugerne og fabrikkerne på eftermarkedet, hvis der stilles krav om en eventuel tilladelse til dele **eller** udstyr som omhandlet i denne artikel.**

Begrundelse

Klarere formulering af den procedure for opførelse på liste, der skal følges, og de mål, der skal nås.

Ændringsforslag 19
Artikel 31, stk. 2

2. Stk. 1 gælder ikke for originale dele **og** originalt udstyr og for dele eller udstyr, der er typegodkendt efter bestemmelserne i en af de retsakter, der er nævnt i bilag IV, medmindre **godkendelsen** vedrører andre aspekter end dem, der er omfattet af stk. 1. Der kan **dog** i givet fald vedtages bestemmelser om identifikation af sådanne dele **og** sådant udstyr ved markedsføring efter proceduren i artikel 40, stk. 2.

2. Stk. 1 gælder ikke for originale dele **eller** originalt udstyr, **der er omfattet af en typegodkendelse af et system med hensyn til et køretøj**, og for dele eller udstyr, der er typegodkendt efter bestemmelserne i en af de retsakter, der er nævnt i bilag IV, medmindre **disse godkendelser** vedrører andre aspekter end dem, der er omfattet af stk. 1. **Stk. 1 finder ikke anvendelse på dele eller udstyr, der udelukkende fremstilles til væddeløbskøretøjer, som ikke er beregnet til anvendelse på offentlig vej. Såfremt bilag XIII omfatter dele eller udstyr, som kan anvendes både til væddeløbs- og vejkørsel, må sådanne dele eller sådant udstyr ikke sælges eller udbydes til salg til den almindelige offentlighed med henblik på anvendelse i vejkøretøjer, medmindre de/det opfylder bestemmelserne i denne artikel.** Der kan i givet fald vedtages bestemmelser om identifikation af sådanne dele **eller** sådant udstyr ved markedsføring efter **forskriftsproceduren med kontrol** i artikel 40, stk. 2.

Ændringsforslag 20
Artikel 31, stk. 3

3. Den *liste*, der er nævnt i stk. 1, *kan ajourføres, og model- og nummereringssystemet i forbindelse med den attest, der er nævnt i stk. 4, samt aspekter vedrørende procedure, krav, mærkning, emballering og passende prøvninger* fastsættes efter proceduren i artikel 40, stk. 2, *i det omfang det er nødvendigt. Kravene* kan baseres på de retsakter, der er opført i bilag IV, eller kan bestå i, at der foretages en sammenligning mellem delen eller udstyret og det originale køretøjs eller i givet fald en hvilken som helst af dets deles præstationer. *I så fald skal kravene sikre, at delene eller udstyret ikke hæmmer funktionen af de systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller miljøpræstationer.*

3. Den *procedure og de krav til godkendelsesprocessen*, der er nævnt i stk. 1, *samt bestemmelser om efterfølgende ajourføring af listen*, fastsættes efter *forskriftsproceduren med kontrol* i artikel 40, stk. 2, *efter høring af de interesserede parter. Kravene skal omfatte forskrifter om sikkerhed, miljøbeskyttelse og, i det omfang det er nødvendigt, om prøvningsstandarder. De* kan baseres på de retsakter, der er opført i bilag IV, eller *udvikles i takt med den relevante sikkerheds-, miljø- og prøvningsteknologi, eller de* kan, *hvis dette ikke er muligt*, bestå i, at der foretages en sammenligning mellem delen eller udstyret og det originale køretøjs eller i givet fald en hvilken som helst af dets deles *miljømæssige eller sikkerhedsmæssige præstationer*

Begrundelse

Ændringsforslaget præciserer de mulige godkendelseskrav for dele i denne kategori.

Ændringsforslag 21
Artikel 31, stk. 4 a (nyt)

4a. Hver udstyrsdel, der er godkendt i henhold til denne artikel, skal være behørigt mærket.

Mærknings- og emballeringskrav samt model- og nummereringssystemet i forbindelse med den attest, der er nævnt i stk. 4, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2.

Begrundelse

Mærkning af godkendte dele er afgørende for forbrugeroplysning og for markedsovervågning. Rådets tekst er ikke klar, hvis godkendte dele altid skal mærkes.

Ændringsforslag 22
Artikel 31, stk. 8

8. Denne artikel finder ikke anvendelse, **før den i stk. 1 nævnte liste er udarbejdet**. Der fastsættes en rimelig overgangsperiode for enhver angivelse eller gruppe af angivelser **i dette bilag, hvor forbuddet i stk. 1 suspenderes**, så fabrikanten af delen eller udstyret kan ansøge om og få en tilladelse. Der kan i givet fald samtidig fastsættes en dato for at udelukke dele og udstyr, der er konstrueret til køretøjer, som er typegodkendt inden denne dato, fra anvendelsen af denne artikel.

8. Denne artikel finder ikke anvendelse **på en udstyrsdel**, før den **er opført i bilag XIII**. Der fastsættes en rimelig overgangsperiode for enhver angivelse eller gruppe af angivelser i **bilag XIII**, så fabrikanten af delen eller udstyret kan ansøge om og få en tilladelse. Der kan i givet fald samtidig fastsættes en dato for at udelukke dele og udstyr, der er konstrueret til køretøjer, som er typegodkendt inden denne dato, fra anvendelsen af denne artikel.

Begrundelse

Ændret formulering for at tilpasse den til ændringerne i artikel 31, stk. 1.

Ændringsforslag 23
Artikel 31, stk. 9

9. Så længe der ikke er truffet beslutning om, hvorvidt en del eller udstyr skal medtages i den i stk. 1 nævnte liste, kan medlemsstaterne opretholde nationale bestemmelser vedrørende dele **og** udstyr, der kan berøre den korrekte funktion af systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller miljøpræstationer.

Når der er truffet en **positiv eller negativ** beslutning, er de nationale bestemmelser vedrørende de pågældende dele eller det pågældende udstyr ikke længere gyldige.

9. Så længe der ikke er truffet beslutning om, hvorvidt en del eller udstyr skal medtages i den i stk. 1 nævnte liste, kan medlemsstaterne opretholde nationale bestemmelser vedrørende dele **eller** udstyr, der kan **udgøre en betydelig risiko for** den korrekte funktion af systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller miljøpræstationer.

Når der er truffet en **sådan** beslutning, er de nationale bestemmelser vedrørende de pågældende dele eller det pågældende udstyr ikke længere gyldige.

Begrundelse

Med dette ændringsforslag præciseres betingelserne for, at nationale krav fortsat er gyldige.

Ændringsforslag 24
Artikel 31, stk. 9 a (nyt)

9a. Fra og med datoen for dette direktivs ikrafttrædelse vedtager medlemsstaterne ikke nye bestemmelser om dele og udstyr, som kan berøre den korrekte funktion af systemer, der er væsentlige for køretøjets sikkerhed eller miljøpræstationer.

Begrundelse

Ændringsforslaget tager sigte på at undgå forvirring, efter at artikel 31 er trådt i kraft.

Ændringsforslag 25
Artikel 34, stk. 3 a (nyt)

3a. Der kan i dette direktiv eller i særdirektiverne eller forordningerne henvises direkte til internationale standarder og forskrifter, uden at de gengives i Fællesskabets regelværk.

Begrundelse

Af forenklingshensyn er det ønskværdigt, at der i et direktiv eller en forordning kan krydshenvises til tekniske krav i f.eks. et UNECE-regulativ. Hvor dette er relevant, kan sådanne henvisninger automatisk omfatte de seneste ændringer til et sådant regulativ. Princippet kan også anvendes på krydshenvisninger til internationale standarder som f.eks. CEN og ISO.

Ændringsforslag 26
Artikel 39, stk. 2

2. Ændringer af bilagene til dette direktiv eller af bestemmelser i de i del I i bilag IV nævnte særdirektiver eller forordninger, der er nødvendige for at tilpasse dem til ny videnskabelig eller teknisk viden, vedtages efter **proceduren** i artikel 40, stk. 2.

2. Ændringer af bilagene til dette direktiv eller af bestemmelser i de i del I i bilag IV nævnte særdirektiver eller forordninger, der er nødvendige for at tilpasse dem til ny videnskabelig eller teknisk viden **eller til handicappedes særlige behov**, vedtages efter **forskriftsproceduren med kontrol** i artikel 40, stk. 2.

Begrundelse

Ændringsforslaget tager sigte på at bemyndige Kommissionen til at vedtage de nødvendige tilpasninger af fællesskabslovgivningen for at lette typegodkendelse af køretøjer, der har undergået specifikke tekniske ændringer med henblik på handicappede.

Ændringsforslag 27
Artikel 39, stk. 3

3. Ændringer af dette direktiv, der er nødvendige for at anvende EF-typegodkendelsesordningen på *andre* køretøjer *end dem, der er udstyret med en forbrændingsmotor*, og for at fastlægge tekniske krav til køretøjer fremstillet i små serier, køretøjer godkendt efter proceduren med individuel godkendelse og køretøjer til særlig anvendelse, vedtages efter *proceduren* i artikel 40, stk. 2.

3. Ændringer af dette direktiv, der er nødvendige for at anvende EF-typegodkendelsesordningen på køretøjer og for at fastlægge tekniske krav til køretøjer fremstillet i små serier, køretøjer godkendt efter proceduren med individuel godkendelse og køretøjer til særlig anvendelse, vedtages efter *forskriftsproceduren med kontrol* i artikel 40, stk. 2.

Ændringsforslag 28
Artikel 39, stk. 7 a (nyt)

7a. Bilagene til dette direktiv kan ændres gennem forordninger.

Begrundelse

Afhensyn til forenkling, som er en af hjørnestenene i "bedre lovgivning", er det ønskværdigt, at de tekniske aspekter, der indgår i rammedirektivets bilag, kan gøres direkte gældende i medlemsstaterne, hvorved unødvendige forsinkelser undgås.

Ændringsforslag 29
Artikel 40, stk. 2

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes *artikel 5 og 7* i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes *artikel 5a, stk. 1-4*, og *artikel 7* i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

2a. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Begrundelse

Der bør henvises til den nye forskriftsprocedure med kontrol fastsat i artikel 5a i Rådets

afgørelse 1999/468/EF, som ændret ved afgørelse 2006/512/EF. Der synes at være enighed institutionerne imellem om, at angivelsen af perioden i artikel 5, stk. 6, ikke længere er nødvendig.

Ændringsforslag 30
Artikel 45, stk. 3 a (nyt)

3a. Efter anmodning fra fabrikanten og indtil de datoer, der er angivet i fodnote 1 og 2 i bilag XIX, udsteder medlemsstaterne fortsat nationale typegodkendelser som et alternativ til EF-typegodkendelse for køretøjer i klasse M_2 eller M_3 på betingelse af, at køretøjerne, deres systemer, komponenter og separate tekniske enheder er typegodkendt i overensstemmelse med de retsakter, der er opført i del I af bilag IV til dette direktiv.

Begrundelse

En sådan bestemmelse vil gøre det muligt at lade retsakterne finde anvendelse tidligere på obligatorisk basis og samtidig at mindske den administrative byrde for fabrikanter ved overgangen fra de nationale typegodkendelsessystemer til EF-typegodkendelsessystemet.

Ændringsforslag 31
Artikel 45, stk. 4

4. For så vidt angår motorkøretøjer finder stk. 1, 2 og 3 kun anvendelse på køretøjer med forbrændingsmotor. For så vidt angår disse bestemmelser, anses elhybridkøretøjer for at være udstyret med en forbrændingsmotor.

Begrundelse

Udeladelsen af dette stykke giver mulighed for typegodkendelse af køretøjer, der anvender andre teknologier end forbrændingsmotorer, f.eks. brændselscellekøretøjer.

Ændringsforslag 32
Artikel 46

Medlemsstaterne fastsætter regler for, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af bestemmelserne i dette direktiv og de retsakter, der er opført i bilag IV, del I, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til deres iværksættelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse regler senest den ... * og underretter den hurtigst muligt om alle senere ændringer.

Medlemsstaterne fastsætter regler for, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af bestemmelserne i dette **direktiv, herunder navnlig de forbud, der er omhandlet i eller afledt af artikel 31**, og af de retsakter, der er opført i bilag IV, del I, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til deres iværksættelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse regler senest den ... * og underretter den hurtigst muligt om alle senere ændringer.

Begrundelse

Denne ordlyd er enklere og i overensstemmelse med artikel 31, stk. 1, som ændret.

Ændringsforslag 33 Bilag II, sektion A, pkt. 5

5. Ved "køretøj til særlig anvendelse" forstås et køretøj **i klasse M, N eller O, som er bestemt til befordring af passagerer eller gods og til særlig anvendelse, som kræver særlig karrosseriform eller særligt udstyr.**

5. Ved "køretøj til særlig anvendelse" forstås et køretøj til anvendelse, som kræver særlig karrosseriform eller særligt udstyr. **Denne klasse omfatter køretøjer med adgang for kørestole.**

Begrundelse

Ændringsforslaget har til formål at inddrage køretøjer, der er fremstillet eller ombygget, så de kan anvendes af kørestolsbrugere, i klassen "køretøjer til særlig anvendelse". Dermed vil det være muligt at fastsætte specifikke tekniske bestemmelser for typegodkendelse af sådanne køretøjer på fællesskabsplan. Desuden er definitionen blevet forenklet.

Ændringsforslag 34 Bilag II, sektion A, pkt. 5, underpunkt 5.4 a (nyt)

5.4a. "Køretøj med kørestolsadgang" er et køretøj i klasse M₁, der er fremstillet eller ombygget, så det kan rumme en eller flere personer, som sidder i deres kørestole under kørslen.

Begrundelse

Ændringsforslaget sikrer en klar definition af et køretøj, der er ombygget med henblik på befordring af kørestolsbrugere, som sidder i deres egne kørestole. Definitionen vil sammen med det nye tillæg til bilag XI tillade, at der fastsættes specifikke tekniske bestemmelser for typegodkendelse af sådanne køretøjer på fællesskabsplan.

Ændringsforslag 35
Bilag II, sektion C, pkt. 5, led SG a (nyt)

SGa. "Køretøj med kørestolsadgang" (se bilag II, del A, punkt 5.4a)

Begrundelse

Ændringsforslaget hænger sammen med den nye definition i bilag II, del A, punkt 5.

Ændringsforslag 36
Bilag IV, del I, emne 31, 1. spalte

31. Sikkerhedsseler

31. Sikkerhedsseler **og fastholdelsesanordninger**

Begrundelse

Dette ændringsforslag har til formål at sikre overensstemmelse med indførelsen af et nyt krav til typegodkendelse af fastholdelsesanordninger til børn i henhold til direktiv 77/541/EØF.

Dette ændringsforslag bør også gælde for: bilag IV, del I, afsnit, punkt 31 - bilag IV, del II, punkt 31 - bilag VI, afsnit, punkt 31 - bilag XI, afsnit 1, punkt 31 - bilag XI, afsnit 2, punkt 31 - bilag XI, afsnit 3, punkt 31 - bilag XI, afsnit 4, punkt 31.

Ændringsforslag 37
Bilag V, tillæg 2, punkt 10.1. og 10.2., indledning, og litra a)

10.1. Den **kompetente** myndighed skal uden ubegrundet forsinkelse træffe afgørelse om, hvorvidt den skal tildele, bekræfte eller forlænge en udpegelse på grundlag af rapport(en)(erne) og andre relevante oplysninger.

10.2. Den **kompetente** myndighed skal udstede en attest til den tekniske tjeneste. Attesten skal indeholde følgende

10.1. Den **godkendende** myndighed skal uden ubegrundet forsinkelse træffe afgørelse om, hvorvidt den skal tildele, bekræfte eller forlænge en udpegelse på grundlag af rapport(en)(erne) og andre relevante oplysninger.

10.2. Den **godkendende** myndighed skal udstede en attest til den tekniske tjeneste. Attesten skal indeholde følgende

oplysninger:

a) den **kompetente** myndigheds identitet og logo

oplysninger:

a) den **godkendende** myndigheds identitet og logo

Ændringsforslag 38
Bilag VII, pkt. 1, del 1, led 19 og 34

19 for Rumænien

34 for Bulgarien

Begrundelse

Ændringsforslaget vedrører udvidelsen af EU.

Ændringsforslag 39
Bilag VII, tillæg, pkt. 1.1, led 19 og 34

19 for Rumænien

34 for Bulgarien

Begrundelse

Ændringsforslaget vedrører udvidelsen af EU.

Ændringsforslag 40
Bilag IX, del I, side 2, pkt. 47, række 1 og 7

Belgien: ... | Den Tjekkiske Republik: ...

Belgien: ... | **Bulgarien: ..**| Den Tjekkiske Republik: ...

Polen: ... | Portugal: ...

Polen: ... | Portugal: ..| **Rumænien: ..**

Begrundelse

Ændringsforslaget vedrører udvidelsen af EU.

Dette ændringsforslag bør gælde for færdigopbyggede eller etapevis færdigopbyggede køretøjer i klasse M₁, klasse M₂ og M₃, klasse N₁, N₂ og N₃ og klasse O₁, O₂, O₃ og O₄.

Ændringsforslag 41
Bilag IX, del II, side 2, pkt. 47, række 1 og 7

Belgien: ... | Den Tjekkiske Republik: ...

Belgien: ... | **Bulgarien: ..** | Den Tjekkiske Republik: ...

Polen: ... | Portugal: ...

Polen: ... | Portugal: ... | **Rumænien: ..**

Begrundelse

Ændringsforslaget vedrører udvidelsen af EU.

Dette ændringsforslag bør gælde for delvis opbyggede køretøjer i klasse M₁, klasse M₂ og M₃, klasse N₁, N₂ og N₃ og klasse O₁, O₂, O₃ og O₄.

Ændringsforslag 42
Bilag XI, tillæg 2 a

Parlamentets ændringsforslag

Tillæg 2a

Køretøjer med adgang for kørestole

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M₁
1	Støjniveau	70/157/EØF	X
2	Luftforurening	70/220/EØF	G + W ₁
3	Brændstofbeholdere/afskærmning bagtil	70/221/EØF	X + W ₂
4	Anbringelse af nummerplade bagtil	70/222/EØF	X
5	Styreapparat	70/311/EØF	X
6	Dørlåse og -hængsler	70/387/EØF	X
7	Lydsignalapparat	70/388/EØF	X
8	Anordninger til indirekte udsyn	2003/97/EØF	X
9	Bremser	71/320/EØF	X
10	Radiostøjdæmpning	72/245/EØF	X
11	Røgdudvikling fra biler med dieselmotor	72/306/EØF	X
12	Indvendigt udstyr	74/60/EØF	X

<i>Punkt</i>	<i>Emne</i>	<i>Retsaktens nummer</i>	<i>M₁</i>
13	<i>Tyverisikring og startspærre</i>	<i>74/61/EØF</i>	<i>X</i>
14	<i>Kollisionssikret styringsapparat</i>	<i>74/297/EØF</i>	<i>X</i>
15	<i>Sæder og sædeforankringer</i>	<i>74/408/EØF</i>	<i>X + W₃</i>
16	<i>Udragende dele</i>	<i>74/483/EØF</i>	<i>X + W₄</i>
17	<i>Hastighedsmåler (speedometer) og bakgear</i>	<i>75/443/EØF</i>	<i>X</i>
18	<i>Foreskrevne skilte</i>	<i>76/114/EØF</i>	<i>X</i>
19	<i>Sikkerhedsselers forankringer</i>	<i>76/115/EØF</i>	<i>X + W₅</i>
20	<i>Placering af lygter og lyssignaler</i>	<i>76/756/EØF</i>	<i>X</i>
21	<i>Refleksanordninger</i>	<i>76/757/EØF</i>	<i>X</i>
22	<i>Markeringslygter, positionslygter, baglygter, stoplygter, kørelsygter og sidemarkeringslygter</i>	<i>76/758/EØF</i>	<i>X</i>
23	<i>Retningsviserblinklygter</i>	<i>76/759/EØF</i>	<i>X</i>
24	<i>Bagnummerpladelygte</i>	<i>76/760/EØF</i>	<i>X</i>
25	<i>Forlygter (herunder pærer)</i>	<i>76/761/EØF</i>	<i>X</i>
26	<i>Tågeforlygter</i>	<i>76/762/EØF</i>	<i>X</i>
27	<i>Slæbeanordninger</i>	<i>77/389/EØF</i>	<i>X</i>
28	<i>Tågebaglygter</i>	<i>77/538/EØF</i>	<i>X</i>
29	<i>Baklygter</i>	<i>77/539/EØF</i>	<i>X</i>
30	<i>Parkeringslys</i>	<i>77/540/EØF</i>	<i>X</i>
31	<i>Sikkerhedsseler</i>	<i>77/541/EØF</i>	<i>X + W₆</i>
32	<i>Udsyn fremad</i>	<i>77/649/EØF</i>	<i>X</i>
33	<i>Identifikation af kontrollamper</i>	<i>78/316/EØF</i>	<i>X</i>
34	<i>Afdugning/afrimning</i>	<i>78/317/EØF</i>	<i>X</i>
35	<i>Forrudevisker/vasker</i>	<i>78/318/EØF</i>	<i>X</i>
36	<i>Varmeanlæg</i>	<i>2001/56/EF</i>	<i>X</i>
37	<i>Hjulafskærmning</i>	<i>78/549/EØF</i>	<i>X</i>
39	<i>CO₂-emission/brændstofforbrug</i>	<i>80/1268/EØF</i>	<i>X + W₇</i>
40	<i>Motoreffekt</i>	<i>80/1269/EØF</i>	<i>X</i>

<i>Punkt</i>	<i>Emne</i>	<i>Retsaktens nummer</i>	<i>M₁</i>
41	<i>Luftforurening fra dieselmotorer</i>	2005/55/EF	X
44	<i>Masse og dimensioner</i>	92/21/EØF	X + W ₈
45	<i>Sikkerhedsglad</i>	92/22/EØF	X
46	<i>Dæk</i>	92/23/EØF	X
50	<i>Tilkoblingsanordninger</i>	94/20/EF	X
53	<i>Frontalkollision</i>	96/79/EF	X + W ₉
54	<i>Sidekollision</i>	96/27/EF	X + W ₁₀
58	<i>Fodgængerbeskyttelse</i>	2003/102/EF	X
59	<i>Genvindelighed</i>	2005/64/EF	N/A
60	<i>System til frontal beskyttelse</i>	2005/66/EF	X
61	<i>Luftkonditioneringsanlæg</i>	2006/40/EF	X

Begrundelse

The amendment provides for a list of decisions to be applied for type-approving vehicles constructed or converted for the purposes of transporting wheel-chair users seated in their own wheel-chairs. The list applies not only for vehicles constructed for such purposes but also for converted vehicles which have been subject to an EC vehicle type-approval. In the first case, the 'normal' type-approval regime applies whilst in the latter, the 'multi-stage' approval regime is applicable. In both cases, a letter 'X' means that no exemption to the Community legislation in force is permitted while a letter 'W' provides for a reference to specific provisions; 'G' means requirements according to the category of the base/incomplete vehicle.

Ændringsforslag 43

Bilag XI, "forklaring på bogstavsymboler", efter bogstav V, bogstaverne W1 til W8 (ny)

W₁ Kravene skal overholdes, men ændring af udstødningssystemet er tilladt uden yderligere prøvninger, forudsat at emissionsbegrænsende anordninger, herunder evt. partikelfiltre, ikke påvirkes. Der kræves ingen ny fordampningsprøve for det ændrede køretøj, forudsat at fordampningsbegrænsningsanordninger bibeholdes som monteret af fabrikanten af basiskøretøjet.

En EF-typegodkendelse meddelt for det

mest repræsentative basiskøretøj forbliver gyldig, selv om referencemassen ændres.

W₂ Kravene skal overholdes, men ændring af brændstoftåningsrørets føring og længde, brændstofslinger og brændstofdampør er tilladt. Omplacering af den originale brændstoftank er tilladt.

W₃ En kørestolsplads betragtes som en siddeplads. Der skal være et areal, som er mindst 700 mm bredt og 1.000 mm langt, for hver kørestol. Det særlige områdes længdeplan skal være parallelt med køretøjets længdeplan.

Der stilles behørig oplysninger til rådighed for køretøjets ejer om, at en kørestol, der anvendes som sæde i køretøjet, skal kunne modstå de kræfter, der overføres af fastholdelsesmekanismen under de forskellige køreforhold.

Køretøjets sæder kan tilpasses hensigtsmæssigt, forudsat at deres forankringer, mekanismer og nakkestøtter garanterer et præstationsniveau, som svarer til det, der er fastsat i direktivet.

W₄ Indstigningshjælpemidler i hvileposition skal overholde direktivets bestemmelser.

W₅ Hver kørestolsplads skal være forsynet med en integreret fastholdelsesanordning, som består af en fastholdelsesanordning til kørestolen og en fastholdelsesanordning til kørestolsbrugeren.

Forankringer til fastholdelsesanordninger skal kunne modstå kræfter som foreskrevet i direktiv 76/115/EØF og i standard ISO 10542-1: 2001.

Gjorde og beslag til sikring af kørestolen (fastholdelsesmekanismer) skal opfylde kravene i direktiv 77/541/EØF og i de relevante dele af standard ISO 10542.

Prøvninger foretages af den tekniske tjeneste, der er blevet udpeget til prøvning

og kontrol i overensstemmelse med ovennævnte direktiver. Kriterierne er anført i disse direktiver. Prøvningerne foretages med en surrogatkørestol som den, der er beskrevet i standard ISO 10542.

W₆. Når forankringspunkter til sikkerhedsseler som følge af ombygning må flyttes uden for den tolerance, der er fastsat i punkt 2.7.8.1. i bilag I til direktiv 77/541/EØF, skal den tekniske tjeneste kontrollere, om ændringen udgør den mest ugunstige situation. Hvis det er tilfældet, skal prøvningen beskrevet i bilag VII til direktiv 77/541/EØF foretages. Der skal ikke udstedes nogen udvidelse af EF-typegodkendelsen.

W₇. En ny måling vedrørende CO₂-emissioner skal ikke foretages, når der ikke i henhold til bestemmelserne under W₁ skal udføres nye prøvninger af udstødningsemissioner.

W₈ I forbindelse med beregninger antages kørestolens vægt inklusive brugeren at være 100 kg. Vægten skal være koncentreret om den tredimensionale maskines H-punkt.

Den tekniske tjeneste skal også overveje muligheden af at bruge elektrisk(e) kørestol(e), hvis vægt inklusive brugeren antages at være 250 kg. Enhver begrænsning af passagerkapaciteten som følge af brug af elektrisk(e) kørestol(e) skal anføres i typegodkendelsesattesten, og et dertil hørende relevant sprog skal medtages i typeattesten.

W₉ Der kræves ingen ny prøvning af det ændrede køretøj, forudsat at chassissets forreste del placeret foran førerens R-punkt ikke er berørt af ombygningen af køretøjet, og ingen dele af det supplerende fastholdelsessystem (airbag(s)) er fjernet eller deaktiveret.

W₁₀ Der kræves ingen ny prøvning af det ændrede køretøj, forudsat at

sideforstærkningerne ikke er blevet ændret, og ingen dele af det supplerende fastholdelsessystem (sideairbag(s)) er fjernet eller deaktiveret.

Begrundelse

Ændringsforslaget indeholder en vejledning til typegodkendelse af køretøjer, der er fremstillet eller ombygget med henblik på befordring af kørestolsbrugere, som sidder i deres egne kørestole. Dette ændringsforslag fuldfører indførelsen af det nye tillæg 2 a til bilag XI.

Ændringsforslag 44
Bilag XIX, række 6

Rådets fælles holdning

Berørte klasser	Gennemførelsetidspunkt		
	Nye typer køretøjer Valgfrit	Nye typer køretøjer Obligatorisk	Eksisterende typer køretøjer Obligatorisk
Delvis færdigopbyggede og færdigopbyggede køretøjer i klasse M ₂ , M ₃	18 måneder efter ikrafttrædelsen	18 måneder efter ikrafttrædelsen	30 måneder efter ikrafttrædelsen

Ændringsforslag

Berørte klasser	Gennemførelsetidspunkt		
	Nye typer køretøjer Valgfrit	Nye typer køretøjer Obligatorisk	Eksisterende typer køretøjer Obligatorisk
Delvis færdigopbyggede og færdigopbyggede køretøjer i klasse M ₂ , M ₃	18 måneder efter ikrafttrædelsen	18 måneder efter ikrafttrædelsen ¹	36 måneder efter ikrafttrædelsen

¹Med henblik på anvendelse af artikel 45, stk. 3a, udsættes disse frister med 12 måneder

Ændringsforslag 45
Bilag XIX, række 9

Rådets fælles holdning

Berørte klasser	Gennemførelsestidspunkt*		
	Nye typer køretøjer Valgfrit	Nye typer køretøjer Obligatorisk	Eksisterende typer køretøjer (Obligatorisk)
Trinvis færdigopbyggede køretøjer i klasse M ₂ , M ₃	18 måneder efter ikrafttrædelsen	36 måneder efter ikrafttrædelsen	60 måneder efter ikrafttrædelsen

Ændringsforslag

Berørte klasser	Gennemførelsestidspunkt*		
	Nye typer køretøjer Valgfrit	Nye typer køretøjer Obligatorisk	Eksisterende typer køretøjer (Obligatorisk)
Trinvis færdigopbyggede køretøjer i klasse M ₂ , M ₃	18 måneder efter ikrafttrædelsen	30 måneder efter ikrafttrædelsen ¹	48 måneder efter ikrafttrædelsen

¹Med henblik på anvendelse af artikel 45, stk. 3a, udsættes disse frister med 12 måneder

BEGRUNDELSE

Forslaget er et rammedirektiv, der samler en lang række individuelle typegodkendelser - hvilket forklarer omfanget af de tekniske bilag - og repræsenterer et vigtigt fremskridt for gennemførelsen af det indre marked. Set i et historisk perspektiv er det overraskende, at det indre marked - med så meget harmoniseret lovgivning - endnu ikke har en fuldt ud integreret typegodkendelsesprocedure, der ville give fabrikanten af alle typer køretøjer og påhængskøretøjer mulighed for at drage fuld fordel af det. Mens personbiler har haft en enkelt typegodkendelse i mange år, tilvejebringer dette forslag først og fremmest en fuld harmonisering af prøvegodkendelsesprocedurerne. Forslaget integrerer også busdirektivet fuldt ud i typegodkendelsesproceduren, hvilket fører til bedre sikkerhedsstandarder for busser, og det indeholder bestemmelser om indarbejdelse af de relevante UNECE-regulativer i den samlede typegodkendelsesprocedure.

Under Parlamentets førstebehandling, som blev afsluttet i februar 2004, blev der især lagt vægt på forenkling af proceduren for lette køretøjer. Rådet foreslår nu tal, der er højere end i Kommissionens oprindelige forslag, men ikke matcher Parlamentets ændringsforslag fra førstebehandlingen. Ud fra en kompromissøgende indstilling foreslår ordføreren, at Rådets holdning godtages på dette område.

Det andet vigtige problem, som Parlamentet behandlede under førstebehandlingen, var formidling af tekniske oplysninger. Det har Kommissionen nu løst i sit Euro 5-forslag, som blev støttet i udtalelsen fra Udvalget om det Indre Marked udarbejdet af Weisgerber (2005/0282(COD)). På den baggrund anbefaler ordføreren, at disse ændringsforslag ikke genfremsættes, men han foreslår en kort betragtning med henvisning til Euro 5-afgørelsen.

I udkastet til indstilling ajourføres direktivet for det første, hvad angår den seneste udvidelse (Bulgariens og Rumæniens tiltrædelse), og der stilles de ændringsforslag, som er nødvendige for at bringe direktivet i overensstemmelse med afgørelsen om komitologi fra 2006, hvor den nye procedure med et "forskriftsudvalg med kontrol" indføres, når det er nødvendigt. Den yderligere gennemsigtighed, som afgørelsen om komitologi medfører, betragtes som særlig vigtig for ajourføringsforanstaltningerne i dette forslag.

For det andet omfatter udkastet til indstilling en vigtig klasse af ændrede køretøjer for handicappede (køretøjer med adgang for kørestole), som ikke er blevet anerkendt behørigt inden for klasserne af køretøjer til særlig anvendelse baseret på tunge biler eller varevogne. Med teknisk bistand fra Kommissionens tjenestegrene er der foreslået et nyt teknisk bilag og en dertil hørende artikel, som vil give dem mulighed for at drage fordel af det indre marked. På denne måde kan der fastsættes bestemmelser for godkendelse af den slags køretøjer til særlig anvendelse, som svarer til godkendelsesproceduren for ambulancer og rustvogne.

¹ Rådets afgørelse af 17. juli 2006 om ændring af afgørelse 1999/468/EF om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen; offentliggjort i EUT L 200 af 22.7.2006.

Kommissionens ændrede forslag indeholder en helt ny bestemmelse om godkendelse af reservedele (artikel 31), eftersom dele og udstyr, der sælges af uafhængige producenter, kunne udgøre en betydelig risiko for køretøjernes sikkerheds- og miljøsystemers korrekte funktion. Som følge heraf tilføjede Kommissionen en bestemmelse (som udsprang af den sideløbende diskussion om designbeskyttelse af *must match*-reservedele) for at sikre, at uafhængig produktion af disse specifikt identificerede dele er i overensstemmelse med de tekniske parametre, der er nødvendige for hele køretøjets sikre drift.

Det er vigtigt, at rammedirektivet afvejer forbruger- og producentinteresser, samtidig med at konkurrencen på eftermarkedet opretholdes. Ordføreren mener, at Kommissionen har tilvejebragt en stabil ramme, men foreslår ændringer for at gøre procedurerne klarere, mere effektive, mere gennemsigtige og i overensstemmelse med principperne for bedre lovgivning.

I denne forbindelse vil anvendelsen af komitologiproceduren være afgørende, fordi den vil være bestemmende for beslutningen om, hvilke dele der skal inddrages i hvilke klasser i en paneuropæisk typegodkendelse. Det vil være vigtigt at sikre, at de beslutninger, der bliver truffet, tager sigte på at opnå en rimelig afvejning af hensynene til sikkerhed, miljø, forbrugere og fabrikanter.

Alt i alt går ordføreren stærkt ind for dette forslag, og han mener, at det fuldfører EU-retten vedrørende det indre marked for en meget vigtig økonomisk sektor.

PROCEDURE

Titel	Bilindustrien: harmoniseret godkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer og systemer (omarbejdet direktiv)		
Referencer	09911/3/2006 - C6-0040/2007 - 2003/0153(COD)		
Dato for EP's førstebehandling - P[5]	11.2.2004	T5-0087/2004	
Kommissionens forslag	KOM(2003)0418 - C5-0320/2003		
Kommissionens ændrede forslag	KOM(2004)0738		
Dato for meddelelse på plenarmødet om modtagelse af den fælles holdning	18.1.2007		
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	IMCO 18.1.2007		
Ordfører(e) Dato for valg	Malcolm Harbour 31.8.2004		
Behandling i udvalg	23.1.2007	28.2.2007	20.3.2007
Dato vedtaget	12.4.2007		
Resultat af den endelige afstemning	+: -: 0:	39 0 0	
Til stede ved den endelige afstemning – medlemmer	Georgi Bliznashki, Charlotte Cederschiöld, Gabriela Crețu, Rosa Díez González, Martin Dimitrov, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Edit Herczog, Pierre Jonckheer, Alexander Lambsdorff, Kurt Lechner, Toine Manders, Arlene McCarthy, Bill Newton Dunn, Guido Podestà, Karin Riis-Jørgensen, Giovanni Rivera, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Ovidiu Ioan Silaghi, Alexander Stubb, Eva-Britt Svensson, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler		
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Wolfgang Bulfon, Jean-Claude Fruteau, Othmar Karas, Manuel Medina Ortega, Søren Bo Søndergaard, Gary Titley, Anja Weisgerber		
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 178, stk. 2	Struan Stevenson		