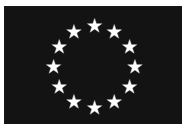


# EUROPA-PARLAMENTET

2004



2009

*Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed*

FORELØBIG  
2005/0282(COD)

5.5.2006

**\*\*\*I**

## **UDKAST TIL BETÆNKNING**

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner, om adgang til reparationsinformationer om køretøjer og om ændring af direktiv 72/306/EØF og direktiv.../EF  
(KOM(2005)0683 – C6–0007/2006 – 2005/0282(COD))

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

Ordfører: Mathias Grootte

"Rådgivende ordfører (\*): Anja Weisgerber

(\*) "Udvidet samarbejde mellem udvalg – forretningsordenens artikel 47"

### ***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 .....	29



## FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

**om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner, om adgang til reparationsinformationer om køretøjer og om ændring af direktiv 72/306/EØF og direktiv.../EF (KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))**

**(Fælles beslutningsprocedure: førstebehandling)**

*Europa-Parlamentet,*

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2005)0683)<sup>1</sup>,
  - der har fået forslaget forelagt af Kommissionen, jf. EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 95 (C6-0007/2006),
  - der henviser til forretningsordenens artikel 51,
  - der henviser til betænkning fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed og udtalelser fra Udvalget om Industri, Forskning, Energi og Transport- og Turismeudvalget og Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse (A6-0000/2006),
1. godkender Kommissionens forslag som ændret;
  2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre dette forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
  3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

Kommissionens forslag

---

Ændringsforslag

---

Ændringsforslag 1  
Betragtning 4

(4) I marts 2001 lancerede Kommissionen programmet ren luft i Europa (CAFE). De vigtigste elementer i dette program er beskrevet i en meddelelse. Dette har ført til vedtagelsen af en temastrategi om luftforurening. En af konklusionerne i temastrategien er, at der er behov for yderligere reduktioner i emissionerne fra **køretøjer** for at opfylde målsætningerne om luftkvaliteten i Europa.

(4) I marts 2001 lancerede Kommissionen programmet ren luft i Europa (CAFE). De vigtigste elementer i dette program er beskrevet i en meddelelse. Dette har ført til vedtagelsen af en temastrategi om luftforurening. En af konklusionerne i temastrategien er, at der er behov for yderligere reduktioner i emissionerne fra **transportsektoren (luft, vand og landbaseret transport) og fra erhvervssektoren (den**

---

<sup>1</sup> Endnu ikke offentliggjort i EUT.

**primærstofforarbejdende industri)** for at opfylde målsætningerne om luftkvaliteten i Europa. **Reduktionen af emissioner fra motorkøretøjer bør her medtages som led i en global strategi.**

#### *Begrundelse*

*I forbindelse med den tematiske strategi for luftkvalitet må det ikke glemmes, at der ud over motorkøretøjer også er andre sektorer, hvor emissionerne må reduceres drastisk.*

#### Ændringsforslag 2 Betragtning 5

(5) Når der fastsættes emissionsnormer, er det vigtigt at overveje, hvordan disse vil påvirke markederne og fabrikanternes konkurrenceevne, hvilke direkte og indirekte omkostninger virksomhederne påføres, og hvilke fordele der opstår i form af innovationsstimulering, forbedret luftkvalitet **og** nedbringelse af sundhedsudgifterne.

(5) Når der fastsættes emissionsnormer, er det vigtigt at overveje, hvordan disse vil påvirke markederne og fabrikanternes konkurrenceevne, hvilke direkte og indirekte omkostninger virksomhederne påføres, og hvilke fordele der opstår i form af innovationsstimulering, forbedret luftkvalitet, nedbringelse af sundhedsudgifterne **og opnåelse af flere leveår.**

#### *Begrundelse*

*Det drejer sig ikke kun om at sænke sundhedsudgifterne, men også om at opnå flere leveår. Kommissionens konsekvensanalyse taler om 20.500 reddede leveår i 2020.*

#### Ændringsforslag 3 Betragtning 6

(6) Det er nødvendigt, at der er ubegrænset og ensartet adgang til reparationsinformationer om køretøjer samt effektiv konkurrence på markedet for køretøjsreparationer og oplysningstjenester for at lette den frie bevægelighed for køretøjer i det indre marked. En stor del af disse informationer vedrører egendiagnosesystemer (OBD) og deres interaktion med andre systemer i køretøjet. Det er hensigtsmæssigt, at der fastsættes tekniske specifikationer, som fabrikanternes websteder skal opfylde.

*(Vedrører ikke den danske tekst)*

Ændringsforslag 4  
Betragtning 7

(7) Kommissionen bør nøje følge den teknologiske udvikling inden for emissionsbegrænsning og **i nødvendigt omfang** tilpasse forordningen til denne udvikling.

(7) Kommissionen bør nøje følge den teknologiske udvikling inden for emissionsbegrænsning og, **såfremt det kræves i forordningens tekst**, tilpasse forordningen til denne udvikling.

*Begrundelse*

*Ikke alt bør løses ved komitologi, og det bør sikres, at hovedlinjerne fastsættes ved fælles beslutningstagning.*

Ændringsforslag 5  
Betragtning 8

(8) Kommissionen bør løbende undersøge og i nødvendigt omfang lovgive om emissioner, for hvilke der endnu ikke er fastlagt regler, og som opstår som følge af den mere udbredte anvendelse af nye alternative brændstoffer, motorteknologier og emissionsbegrænsende systemer. **Dette bør omfatte en gennemgang af fordelene ved at gå bort fra en regulering af den samlede carbonhydridemission (THC) og i stedet anvende et system, som er baseret på henholdsvis andre carbonhydrider end methan (NMHC) og methan (CH<sub>4</sub>).**

(8) Kommissionen bør løbende undersøge og i nødvendigt omfang **forelægge Rådet og Parlamentet et forslag med henblik på at** lovgive om emissioner, for hvilke der endnu ikke er fastlagt regler, og som opstår som følge af den mere udbredte anvendelse af nye alternative brændstoffer, motorteknologier og emissionsbegrænsende systemer.

*Begrundelse*

*Der skal allerede nu tages hensyn til separate grænseværdier. Køretøjer, der kører på CNG, kan ikke overholde disse værdier.*

Ændringsforslag 6  
Betragtning 8 a (ny)

**(8a) For ikke at fortrænge gasdrevne køretøjer, der er et fremskridt med hensyn til lavere emissioner af NO<sub>x</sub> og partikler, fra markedet, og samtidig støtte fremskridt for benzindrevne køretøjer, indføres der i denne forordning separate grænseværdier for den samlede masse carbonhydrider og massen af andre carbonhydrider end methan (NMHC).**

## Begrundelse

CNG-drevne køretøjer bidrager væsentligt til reduktionen af emissionerne af NOx og partikler. De udleder langt mindre end tilsvarende benzindrevne personkøretøjer og bør derfor ikke fortrænges fra markedet på grund af grænseværdier, som det er teknisk umuligt at overholde.

### Ændringsforslag 7 Betragtning 9

(9) For at sikre, at emissionen af ultrafine partikler begrænses, bør Kommissionen også overveje at vedtage en tilgang til partikelemission, som er baseret på partikelantal som supplement til den aktuelt anvendte tilgang, som er baseret på partikelmasse.

(9) For at sikre, at emissionen af ultrafine partikler begrænses (**PM 2,5 og derunder**), bør Kommissionen **så hurtigt som muligt og senest med ikrafttrædelsen af andet trin (Euro 6)** også overveje som supplement til den aktuelt anvendte tilgang, som er baseret på partikelmasse, at vedtage en tilgang til partikelemission, som er baseret på partikelantal **på grundlag af resultaterne af FN/ECE's program for partikelmåling (Particulate Measurement Programme - PMP) og med opretholdelse af det eksisterende ambitiøse mål for miljøet.**

## Begrundelse

Med indførelse af grænseværdier for partikelantal sikres det, at ultrafine partikler, der beviseligt er særlig skadelige for sundheden, nu også kan omfattes af tilgangen baseret på partikelmasse. Reduktionen af partikelmassen er endnu ikke teknisk mulig, men indførelse af en målemetode, der måler partikelantal, garanterer ligeledes, at de ultrafine partikler begrænses.

### Ændringsforslag 8 Betragtning 10

(10) For at sikre øget repeterbarhed ved laboratoriemåling af **partikelmasseemission**, bør Kommissionen indføre en ny prøvningsprotokol. **Når det relevante forskningsprogram er afsluttet, vil det blive overvejet, om den nuværende målemetode skal erstattes af den nye tilgang.** Når den nye målemetode indføres, vil de i dette forslag angivne grænseværdier for partikelmasseemission blive justeret, eftersom den nye teknik kan registrere en mindre masseforekomst end

(10) For at sikre øget repeterbarhed ved laboratoriemåling af **partikelmasse- og partikelantalemission**, bør Kommissionen **så hurtigt som muligt og senest med ikrafttrædelsen af andet trin (Euro 6) på grundlag af resultaterne af FN/ECE's program for partikelmåling (Particulate Measurement Programme - PMP)** indføre en ny prøvningsprotokol. Når den nye målemetode indføres, vil de i dette forslag angivne grænseværdier for partikelmasseemission blive justeret,



den nuværende.

eftersom den nye teknik kan registrere en mindre masseforekomst end den nuværende.

#### *Begrundelse*

*Med indførelse af grænseværdier for partikelantal sikres det, at ultrafine partikler, der beviseligt er særlig skadelige for sundheden, nu også kan omfattes af tilgangen baseret på partikelmasse. Reduktionen af partikelmassen er endnu ikke teknisk mulig, men indførelse af en målemetode, der måler partikelantal, garanterer ligeledes, at de ultrafine partikler begrænses.*

#### Ændringsforslag 9 Betragtning 13 a (ny)

***(13a) Kommissionen bør i sit forslag til næste udstødningsgastrin (Euro 7) overveje også at indføre grænseværdier for CO<sub>2</sub>-emissioner ud over de normalt regulerede emissioner. Alternative brændstoffer som biobrændstoffer bør i den forbindelse støttes i særlig grad, da de på grund af deres positive CO<sub>2</sub>-balance forårsager ringe CO<sub>2</sub>-emissioner.***

#### *Begrundelse*

*For fremtiden bør også CO<sub>2</sub>-emissionerne begrænses i denne forordning i forlængelse af den proces, der blev indledt med CARS21 High Level Group, med henblik på at opstille lovregler for bilindustrien, og for at indkredse alle de miljørelevante emissioner, der forårsages af køretøjer ved forbrænding.*

*Biobrændstoffer bør udbredes yderligere. De er et økonomisk og økologisk bæredygtigt valg af renere køretøjer på Europas veje.*

#### Ændringsforslag 10 Betragtning 13 b (ny)

***(13b) For at opnå resultater med henblik på et renere miljø bør Kommissionen overveje ud over standarder for udstødningsgas at indføre regulering på andre områder som energieffektivitet i motorkøretøjssektoren.***

#### *Begrundelse*

*Man skal ikke kun sætte ind over for emissioner, men må også tage fat på køretøjernes energieffektivitet for at ramme problemets kerne. Med udgangspunkt i intelligente køretøjer*

*må der arbejdes på at sænke køretøjers forbrug elektronisk.*

Ændringsforslag 11  
Betragtning 13 c (ny)

***(13c) Kommissionen bør i sit forslag til næste udstødningsgastrin (Euro 7) undersøge, om opdelingen af køretøjsklasser i grupper stadig er nødvendig.***

*Begrundelse*

*Dette ville gøre det muligt at forenkle forordningen yderligere.*

Ændringsforslag 12  
Betragtning 16 a (ny)

***(16a) For at fjerne en uklarhed i lovgivningen bør Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/55/EF af 28. september 2005 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof<sup>1</sup> ændres således, at det dækker alle tunge køretøjer, og det klargøres, at denne forordning vedrører lette køretøjer.***

---

<sup>1</sup> EUT L 275 af 20.10.2005, s. 1. Direktiv som senest ændret ved Kommissionens direktiv 2005/78/EF (EUT L 313 af 29.11.2005, s. 1).

*Begrundelse*

*Med henblik på bedre lovgivning er det vigtigt, at anvendelsesområdet er klart defineret. Tunge benzinkøretøjer har indtil nu været omfattet af direktiv 70/220/EF. Selv om der kun er tale om et hypotetisk tilfælde, da der kun findes få tunge benzinkøretøjer, bør man igen afklare denne misforståelse for at skabe klarhed.*

Ændringsforslag 13  
Betragtning 17 a (ny)

*(17a) For at sikre en smidig overgang fra de nuværende direktiver til denne forordning bør man for at imødekomme specifikke sociale behov opretholde undtagelsen, hvorefter køretøjer i klasse M<sub>1</sub> over 2 500 kg kan godkendes som N<sub>1</sub>, gruppe II og III køretøjer. Denne undtagelse bør bortfalde, når Euro 6 trinnet træder i kraft.*

*Begrundelse*

*Ikke-tærrængående familiekøretøjer konstrueret til mere end seks passagerer ud over føreren eller køretøjer konstrueret til rednings-, nødhjælps- eller bjergningsopgaver, transport af handicappede eller til offentlig forsynings tjeneste, bør indtil Euro 6 fortsat have mulighed for at blive typegodkendt som N<sub>1</sub>, gruppe II og III køretøjer.*

Ændringsforslag 14  
Betragtning 18

(18) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse eller ændring af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen.

(18) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse eller ændring af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen, **såfremt dette er anført således i de pågældende artikler.**

*Begrundelse*

*Ikke alt bør løses ved komitologi, og det bør sikres, at hovedlinjerne fastsættes ved fælles beslutningstagning..*

Ændringsforslag 15  
Betragtning 19

(19) **Målet** med denne forordning, dvs. sikringen af det indre marked gennem indførelse af fælles tekniske krav for emissioner fra motorkøretøjer, **kan ikke** i tilstrækkelig grad opfyldes af de enkelte medlemsstater. **Da der er tale om et omfattende initiativ, kan målene** bedre nås

(19) **Da målet** med denne forordning, dvs. sikringen af det indre marked gennem indførelse af fælles tekniske krav for emissioner fra motorkøretøjer **og sikring af adgang til reparationsinformationer for uafhængige værksteder på lige fod med autoriserede forhandlere og værksteder,**

på fællesskabsplan. Fællesskabet kan **derfor** træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå det tilsigtede mål -

**ikke** i tilstrækkelig grad **kan** opfyldes af de enkelte medlemsstater **og derfor på grund af foranstaltningernes omfang og virkninger** bedre **kan** nås på fællesskabsplan, kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå det tilsigtede mål -

### *Begrundelse*

*Adgang til reparationsinformationer er nødvendig for den frie bevægelighed for køretøjer på det indre marked. Uafhængige værksteder må have mulighed for at tilbyde service og andre tjenester for at sikre et miljøskånende køretøjs erhverv.*

### Ændringsforslag 16 Artikel 1, stk. 1

I denne forordning fastlægges kravene til typegodkendelse af motorkøretøjer og udskiftningsdele, herunder **udskiftningskatalysatorer**, med hensyn til emission.

I denne forordning fastlægges kravene til typegodkendelse af motorkøretøjer og udskiftningsdele, herunder **emissionsbegrænsende udskiftningsanordninger**, med hensyn til emission.

### *Begrundelse*

*Der må benyttes et begreb, hvor ingen teknologi stilles ringe eller innovation hæmmes.*

### Ændringsforslag 17 Artikel 2

1. Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer **udstyret med:**

1. Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer **af klasse  $M_1$ ,  $M_2$  og  $N_1$  som defineret i [bilag II] til direktiv [XXXX/XX/EF] med en teknisk tilladelig totalmasse på højst 3 500 kg eller en referencemasse på højst 2 610 kg.**

**a) motorer med styret tænding**

**b) gasdrevne motorer med styret tænding af klasse  $M_1$  og  $N_1$  som defineret i [bilag II] til direktiv [XXXX/XX/EF] og**

**c) motorer med kompressionstænding af klasse  $M_1$  og  $N_1$  som defineret i [bilag II] til direktiv [XXXX/XX/EF].**

2. På fabrikantens anmodning kan denne forordning **også finde anvendelse på motorkøretøjer udstyret med motorer med kompressionstænding** af kategori  $M_2$  og  $N_2$  som defineret i [bilag II] til direktiv [XXXX/XX/EF], forudsat at disse køretøjer har en referencemasse på højst 2 840 kg og opfylder de betingelser, der er fastsat i denne forordning og i dens gennemførelsesforanstaltninger.

2. På fabrikantens anmodning kan **typegodkendelse efter** denne forordning **af motorkøretøjer af klasse  $M_1$ ,  $M_2$  og  $N_1$  udvides til køretøjer af klasse  $M_1$ ,  $M_2$  og  $N_2$**  som defineret i [bilag II] til direktiv [XXXX/XX/EF], forudsat at disse køretøjer har en referencemasse på højst 2 840 kg og opfylder de betingelser, der er fastsat i denne forordning og i dens gennemførelsesforanstaltninger.

#### Begrundelse

*For at undgå forvirring bør der sondres klart mellem regulering af lette erhvervskøretøjer og tunge erhvervskøretøjer. Det er derfor nødvendigt at ændre området. Det nye område er teknologisk neutralt, da det ikke refererer til motorer og brændstof. Ændringen af område i denne forordning hænger sammen med ændringsforslaget om at ændre området i direktiv 2005/55/EF, der for fremtiden vil omfatte alle tunge erhvervskøretøjer.*

Ændringsforslag 18  
Artikel 3, nr. 1 a (nyt)

**(1a) "Køretøjer konstrueret til at imødekomme specifikke sociale behov", enten ikke-tærrængående familiekøretøjer konstrueret til mere end seks passagerer ud over føreren eller køretøjer konstrueret til rednings-, nødhjælps- eller bjergningsopgaver, transport af handicappede eller til offentlig forsyningsstjeneste.**

#### Begrundelse

*For at sikre en smidig overgang fra de nuværende direktiver til denne forordning bør undtagelsen, hvorefter køretøjer i klasse  $M1$  over 2 500 kg kan godkendes som  $N1$ , gruppe II og III køretøjer opretholdes i Euro 5 trinnet for køretøjer konstrueret til at imødekomme specifikke sociale behov. Denne undtagelse bør bortfalde, når Euro 6 trinnet træder i kraft.*

Ændringsforslag 19  
Artikel 3, nr. 11

(11) "**Original katalysator**", en **katalysator eller katalysatorenhed**, som er omfattet af

(11) "**Originalt emissionsbegrænsende anordning**", en **emissionsbegrænsende**

den typegodkendelse, der er udstedt for motorkøretøjet

**anordning eller en kombination af sådanne anordninger**, som er omfattet af den typegodkendelse, der er udstedt for motorkøretøjet

#### *Begrundelse*

*Med henblik på klar lovgivning og det tekniske fremskridt er det bedre at benytte et bredt begreb end specifikke punkter for katalysatorer, dieselpartikelfiltre, NOx efterbehandlingssystemer og yderligere fremtidige teknisk mulige efterbehandlingssystemer. Der må benyttes et begreb, hvor ingen teknologi stilles ringe eller innovation hæmmes.*

#### Ændringsforslag 20 Artikel 3, nr. 12

(12) "**Udskiftningskatalysator**", **katalysator** eller **katalysatorenhed**, som er bestemt til at erstatte **en original katalysator**, og som kan godkendes som separat teknisk enhed jf. definitionen i direktiv [XXXX/XX/EF]

(12) "**Emissionsbegrænsende udskiftningsanordning**", **en emissionsbegrænsende udskiftningsanordning** eller **en kombination af sådanne anordninger**, som er bestemt til at erstatte **originale emissionsbegrænsende anordninger**, og som kan godkendes som separat teknisk enhed jf. definitionen i direktiv [XXXX/XX/EF]

#### *Begrundelse*

*Med henblik på klar lovgivning og det tekniske fremskridt er det bedre at benytte et bredt begreb end specifikke punkter for katalysatorer, dieselpartikelfiltre, NOx efterbehandlingssystemer og yderligere fremtidige teknisk mulige efterbehandlingssystemer. Der må benyttes et begreb, hvor ingen teknologi stilles ringe eller innovation hæmmes.*

#### Ændringsforslag 21 Artikel 3, nr. 13

(13) "Reparationsinformationer", alle de oplysninger, der er nødvendige til diagnosticering, service, syn, periodisk overvågning, reparation, omprogrammering eller re-initialisering af køretøjet, og som fabrikanterne stiller til rådighed for deres autoriserede forhandlere/værksteder, herunder alle efterfølgende ændringer og supplementter til sådanne oplysninger.

(13) "Reparationsinformationer", alle de oplysninger, der er nødvendige til diagnosticering, service, syn, periodisk overvågning, reparation, **indsætning af dele og anordninger**, omprogrammering eller re-initialisering af køretøjet, og som fabrikanterne stiller til rådighed for deres autoriserede forhandlere/værksteder, herunder alle efterfølgende ændringer og supplementter til sådanne oplysninger.

## Ændringsforslag 22

### Artikel 3, nr. 14

(14) "Uafhængig aktør", virksomheder, ud over de autoriserede forhandlere/værksteder, der er direkte eller indirekte involveret i reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, især reparatører, producenter af reparationsudstyr eller værktøjer, reservedelsforhandlere, tekniske forlag, automobilklubber, vejservicevirksomheder, virksomheder, der tilbyder inspektion og afprøvning, og virksomheder, der tilbyder undervisning af reparatører.

(14) "Uafhængig aktør", virksomheder, ud over de autoriserede forhandlere/værksteder, der er direkte eller indirekte involveret i reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, især reparatører, producenter **og selvstændige forhandlere** af reparationsudstyr eller værktøjer, reservedelsforhandlere, tekniske forlag, automobilklubber, vejservicevirksomheder, virksomheder, der tilbyder inspektion og afprøvning, og virksomheder, der tilbyder undervisning af reparatører.

## Ændringsforslag 23

### Artikel 4, stk. 2

2. Fabrikanten skal sikre, at typegodkendelsesprocedurerne for efterprøvning af produktionens overensstemmelse følges, og at kravene til de forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed og disses overensstemmelse efter ibrugtagning overholdes. Overensstemmelsen efter ibrugtagning skal kontrolleres for en periode på 5 år eller 100 000 km, afhængigt af, hvad der først indtræder. Den holdbarhedsprøvning af de forureningsbekæmpende anordninger, som foretages i forbindelse med godkendelsen, skal omfatte **160 000 km**.

2. Fabrikanten skal sikre, at typegodkendelsesprocedurerne for efterprøvning af produktionens overensstemmelse følges, og at kravene til de forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed og disses overensstemmelse efter ibrugtagning overholdes. Overensstemmelsen efter ibrugtagning skal kontrolleres for en periode på 5 år eller 100 000 km, afhængigt af, hvad der først indtræder. Den holdbarhedsprøvning af de forureningsbekæmpende anordninger, som foretages i forbindelse med godkendelsen, skal omfatte **200 000 km**.

### *Begrundelse*

*Det skal sikres, at også gamle køretøjer stadig har emissionsbegrænsende anordninger.*

## Ændringsforslag 24

### Artikel 5, stk. 4, litra i

i) referencebrændstof som f.eks. benzin, diesel, gas og biobrændstof.

*(Vedrører ikke den danske tekst).*

## Ændringsforslag 25

### Artikel 5, stk. 5

5. Kommissionen skal løbende overvåge de forurenende stoffer, som er genstand for de krav og prøvninger, som er nævnt i stk. 4, samt de prøvningscykluser, der anvendes til emissionsmåling, og **skal træffe de fornødne foranstaltninger**, hvis den konstaterer, at procedurerne eller prøvningerne ikke længere er tilstrækkelige eller ikke længere afspejler de faktiske emissioner.

5. Kommissionen skal løbende overvåge de forurenende stoffer, som er genstand for de krav og prøvninger, som er nævnt i stk. 4, samt de prøvningscykluser, der anvendes til emissionsmåling, og **foreslår Rådet og Parlamentet nødvendige ændringer**, hvis den konstaterer, at procedurerne eller prøvningerne ikke længere er tilstrækkelige eller ikke længere afspejler de faktiske emissioner, **eller det er hensigtsmæssigt at regulere emissionen af yderligere skadelige stoffer**.

### Begrundelse

*Spørgsmålet om revision af prøvningscykluser og indførelse af grænseværdier for yderligere skadelige stoffer bør reguleres ved fælles beslutningstagning.*

## Ændringsforslag 26

### Artikel 5, stk. 6

6. Kommissionen fastlægger i overensstemmelse med den procedure, som er beskrevet i artikel 37, stk. 2, i direktiv [XXXX/XX/EF], de specifikke procedurer, prøvninger og forskrifter, som vedrører gennemførelsen af stk. 2 til 5.

6. Kommissionen fastlægger i overensstemmelse med den procedure, som er beskrevet i artikel 37, stk. 2, i direktiv [XXXX/XX/EF], de specifikke procedurer, prøvninger og forskrifter, som vedrører gennemførelsen af stk. 2 til 4.  
**Gennemførelsesforanstaltningerne skal foreligge senest [seks måneder efter forordningens ikrafttræden].**

### Begrundelse

*Bilproducenterne er henvist til de tekniske detaljer i gennemførelsesforanstaltningerne. Derfor må der ikke være nogen længere udsættelse end seks måneder, så de nye grænseværdier også kan implementeres.*

## Ændringsforslag 27

### Artikel 6, stk. 1

1. Fabrikanten skal sikre, at uafhængige aktører har ubegrænset og standardiseret adgang til reparationsinformationer om

1. Fabrikanten skal sikre, at uafhængige aktører har ubegrænset og standardiseret adgang til reparationsinformationer om



køretøjer gennem umiddelbart tilgængelige websteder, således at uafhængige aktører ikke forskelsbehandles i forhold til autoriserede forhandlere og værksteder.

køretøjer gennem umiddelbart tilgængelige websteder, således at uafhængige aktører ikke forskelsbehandles i forhold til autoriserede forhandlere og værksteder.

***For bedre at omsætte dette mål skal informationerne forelægges i overensstemmelse med de tekniske krav i OASIS-standard. Fabrikanten stiller ligeledes uddannelsesmateriale til rådighed for uafhængige markedsdeltagere såvel som for autoriserede forhandlere og værksteder.***

#### *Begrundelse*

*OASIS-standard udarbejdedes i 2003 under Kommissionens ledelse i samarbejde med de forskellige industrigrene. Den muliggør en i praksis reelt forenklet adgang til reparationsinformationer. Der kræves også uddannelsesmateriale i gruppefritagelsesforordningen 1400/2002. For at sikre, at dette fortsat stilles til rådighed, bør der henvises dertil i forordningen.*

#### Ændringsforslag 28 Artikel 6, stk. 4

4. Reparationsinformationer om køretøjer skal altid være tilgængelige, når der bortses fra den nødvendige vedligeholdelse af informationssystemet.

*(Vedrører ikke den danske tekst)*

#### Ændringsforslag 29 Artikel 6, stk. 5

5. Med henblik på fremstilling og vedligeholdelse egendiagnose-kompatible udskiftnings- eller servicekomponenter samt diagnoseværktøj og prøveudstyr skal fabrikanten uden forskelsbehandling stille **reparationsinformationer** om køretøjet til rådighed for enhver interesseret fabrikant og/eller reparatør af komponenter, diagnoseværktøj eller prøveudstyr.

5. Med henblik på fremstilling og vedligeholdelse af egendiagnose-kompatible udskiftnings- eller servicekomponenter samt diagnoseværktøj og prøveudstyr skal fabrikanten uden forskelsbehandling stille **de relevante egendiagnose-informationer** om køretøjet til rådighed for enhver interesseret fabrikant og/eller reparatør af komponenter, diagnoseværktøj eller prøveudstyr.

#### *Begrundelse*

*Reparationsinformationer er ikke det samme som egendiagnose-informationer. For at*

genskabe logikken i dette stykke må der henvises specifikt til egendiagnose-informationer.

Ændringsforslag 30  
Artikel 8

Kommissionen fastlægger i overensstemmelse med den procedure, som er beskrevet i artikel 37, stk. 2, i direktiv [XXXX/XX/EF], de foranstaltninger, som er nødvendige for gennemførelsen af artikel 6 og artikel 7. Dette omfatter definitionen af de tekniske specifikationer for, hvordan *reparationsoplysninger* om køretøjer skal stilles til rådighed.

Kommissionen fastlægger i overensstemmelse med den procedure, som er beskrevet i artikel 37, stk. 2, i direktiv [XXXX/XX/EF], de foranstaltninger, som er nødvendige for gennemførelsen af artikel 6 og artikel 7. Dette omfatter definitionen af de tekniske specifikationer for, hvordan *reparations- og egendiagnose-informationer* om køretøjer skal stilles til rådighed.

*Begrundelse*

*Se begrundelsen til ændringsforslaget til artikel 6, stk. 5.*

Ændringsforslag 31  
Artikel 9, stk. 2 og 3

2. Med virkning fra **[18 måneder og en dag efter ikrafttrædelsesdatoen]** og, **hvis der er tale om** køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, gruppe II og III, fra **[30 måneder fra ikrafttrædelsesdatoen]** skal de nationale myndigheder med begrundelse i emissioner eller brændstofforbrug nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.

3. Med virkning fra **[36 måneder fra ikrafttrædelsesdatoen]** og, **hvis der er tale om** køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, gruppe II og III, **[48 måneder fra ikrafttrædelsesdatoen]** skal de nationale myndigheder for så vidt angår nye køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning eller dens gennemførelsesforanstaltninger,

2. Med virkning fra **1. juni 2009, bortset fra køretøjer i klasse M med en teknisk tilladelig totalmasse på højst 2 500 kg, som er konstrueret til at imødekomme specifikke sociale behov** og fra **1. juni 2010 for** køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, gruppe II og III **og de ovenfor anførte køretøjer i klasse M** skal de nationale myndigheder med begrundelse i emissioner eller brændstofforbrug nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger, **særlig med bilagene, bortset fra Euro 6 grænseværdierne i bilag I, tabel 1a.**

3. Med virkning fra **1. juni 2010, bortset fra køretøjer i klasse M med en teknisk tilladelig totalmasse på højst 2 500 kg, som er konstrueret til at imødekomme specifikke sociale behov** og fra **1. juni 2011 for** køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, gruppe II og III **og de ovenfor anførte køretøjer i klasse M** skal de nationale myndigheder for så

anse typeattester for at være ugyldige i forbindelse med [artikel 25] i direktiv [XXXX/XX/EF] og skal med begrundelse i emissioner og brændstofforbrug nægte registrering og forbyde salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer.

vidt angår nye køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning eller dens gennemførelsesforanstaltninger, **særlig med bilagene, bortset fra Euro 6 grænseværdierne i bilag I, tabel 1a**, anse typeattester for at være ugyldige i forbindelse med [artikel 25] i direktiv [XXXX/XX/EF] og skal med begrundelse i emissioner og brændstofforbrug nægte registrering og forbyde salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer.

### *Begrundelse*

*Under de forberedende drøftelser blev det klart, at det er nødvendigt og også teknisk muligt at reducere grænseværdierne yderligere. Ordføreren foreslår derfor at gå et skridt videre og samtidig med Euro 5 trinnet at indføre et yderligere Euro 6 trin med lavere grænseværdier i denne forordning. Dermed fastlægges der langsigtede reduktionsmål, der betyder planlægningsikkerhed for forskning og udvikling inden for udstødningsgasbegrænsende køretøjssystemer og dermed også investeringssikkerhed for fabrikkerne. Som i den tidligere Euro-standard bør der kun være en afstand af et år mellem typegodkendelse for nye køretøjstyper og nye køretøjer.*

### Ændringsforslag 32 Artikel 9, stk. 3 a og b (nye)

***3a. Med virkning fra 1. juni 2014 og fra 1. juni 2015, hvis der er tale om køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, gruppe II og III, skal de nationale myndigheder med begrundelse i emissioner og brændstofforbrug nægte at udstede EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for så vidt angår nye køretøjstyper, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger, særlig med bilagene, herunder Euro 6 grænseværdierne i bilag I, tabel 1a.***

***3b. Med virkning fra 1. juni 2015 og fra 1. juni 2016, hvis der er tale om køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, gruppe II og III, skal de nationale myndigheder for så vidt angår nye køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger, særlig med bilagene, bortset fra Euro 6 grænseværdierne i bilag I, tabel 1a, anse typeattester for at være ugyldige i***

**forbindelse med [artikel 25] i direktiv [XXXX/XX/EF] og skal med begrundelse i emissioner og brændstofforbrug nægte registrering og forbyde salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer.**

#### *Begrundelse*

*Første trin, Euro 5, skal træde i kraft den 1.6.2009 og andet trin, Euro 6, efter et interval på fem år, dvs. den 1.6.2014. Som i den tidligere Euro-standard bør der kun være en afstand af et år mellem typegodkendelse for nye køretøjstyper og nye køretøjer.*

#### Ændringsforslag 33

##### Artikel 10

1. For så vidt angår nye **udskiftningskatalysatorer** beregnet til montering på EF-godkendte køretøjer, som ikke er udstyret med egendiagnosesystemer (OBD), skal de nationale myndigheder nægte salg eller montering på køretøjer, hvis katalysatorerne ikke er omfattet af en typegodkendelse meddelt i overensstemmelse med denne forordning.

2. Uanset stk. 1 kan de nationale myndigheder fortsat meddele udvidelser af EF-typegodkendelser af **udskiftningskatalysatorer** på samme betingelser, som de oprindeligt blev meddelt på.

1. For så vidt angår nye **emissionsbegrænsende anordninger** beregnet til montering på EF-godkendte køretøjer, som ikke er udstyret med egendiagnosesystemer (OBD), skal de nationale myndigheder nægte salg eller montering på køretøjer, hvis katalysatorerne ikke er omfattet af en typegodkendelse meddelt i overensstemmelse med denne forordning.

2. Uanset stk. 1 kan de nationale myndigheder fortsat meddele udvidelser af EF-typegodkendelser af **emissionsbegrænsende anordninger** på samme betingelser, som de oprindeligt blev meddelt på.

#### *Begrundelse*

*Med henblik på en klar lovgivning og det tekniske fremskridt er det bedre at benytte et bredt begreb end specifikke punkter for katalysatorer, dieselpartikelfiltre, Nox efterbehandlingssystemer og yderligere fremtidige teknisk mulige efterbehandlingssystemer. Der må benyttes et begreb, hvor ingen teknologi stilles ringe eller innovation hæmmes.*

#### Ændringsforslag 34

##### Artikel 11, stk. 1, afsnit 2 og 3

Disse incitament er skal gælde for alle nye køretøjer, som udbydes til salg på en medlemsstats marked, og som er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger, forud for de i **artikel 9, stk. 3**, angivne

Disse incitament er skal gælde for alle nye køretøjer, som udbydes til salg på en medlemsstats marked, og som er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger, forud for de i **artikel 9** angivne datoer.

datoer.

Incitamenterne skal ophøre på de i **artikel 9, stk. 3**, angivne datoer.

Incitamenterne skal ophøre på de angivne datoer i:

**a) artikel 9, stk. 3, for så vidt angår incitament med henblik på overensstemmelse med grænseværdierne i bilag I, tabel 1**

**b) artikel 9, stk. 3, litra b), for så vidt angår incitament med henblik på overensstemmelse med grænseværdierne i bilag I, tabel 1a**

### *Begrundelse*

*Denne ændring hænger sammen med indførelsen af en totrinsmetode. Incitament for køretøjer, der er i overensstemmelse med Euro 5 grænseværdier, bør ophøre, når Euro 6 grænseværdierne træder i kraft.*

### Ændringsforslag 35 Artikel 13

**1. Senest [6 måneder efter ikrafttrædelsen] undersøger Kommissionen behovet for at revidere den i bilag I angivne emissionsgrænseværdi for carbonhydrider og for at betragte metan og andre carbonhydrider end metan separat.**

**2. Det bør også overvejes** at lade methanemissioner indgå i beregningen af CO<sub>2</sub>-emissioner.

**3. Om nødvendigt kan** Kommissionen træffe følgende foranstaltninger **med hensyn til stk. 1 og 2:**

**a) ændre denne forordning i overensstemmelse med artikel 14 med henblik på justering af de grænseværdier for carbonhydrider, som er angivet i bilag I til denne forordning**

**b) vedtage foranstaltninger med henblik på at prøve, tage højde for eller begrænse**

**1. Kommissionen skal overveje** at lade methanemissioner indgå i beregningen af CO<sub>2</sub>-emissioner.

Om nødvendigt **skal** Kommissionen fremsætte et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet med foranstaltninger **med henblik på at prøve, tage højde for eller begrænse methanemissioner.**

***methanemissioner i overensstemmelse med artikel 37, stk. 2, i direktiv [XX/XXXX/EF].***

4. Når FN/ECE's program om partikelmåling, som gennemføres i regi af Verdensforummet for harmonisering af regulativer for køretøjer, er afsluttet, træffer Kommissionen følgende foranstaltninger:

- a) ændring af denne forordning i overensstemmelse med artikel 14 med henblik på justering af de partikelmassebaserede grænseværdier, som er angivet bilag I til denne forordning, og indførelse af grænseværdier baseret på partikelantal i nævnte bilag, således at de i store træk korrelerer med massegrænseværdierne for benzin- og dieslkøretøjer
- b) vedtagelse af en revideret metode til måling af partikler og en grænseværdi for partikelantal i overensstemmelse med artikel 37, stk. 2, i direktiv [XX/XXXX/EF].

2. Når FN/ECE's program om partikelmåling, som gennemføres i regi af Verdensforummet for harmonisering af regulativer for køretøjer, er afsluttet ***og senest ved ikrafttrædelsen af Euro 6***, træffer Kommissionen følgende foranstaltninger ***uden at sænke ambitionsniveauet med hensyn til miljøet***:

- a) ændring af denne forordning i overensstemmelse med artikel 14 med henblik på justering af de partikelmassebaserede grænseværdier, som er angivet bilag I til denne forordning, og indførelse af grænseværdier baseret på partikelantal i nævnte bilag, således at de i store træk korrelerer med massegrænseværdierne for benzin- og dieslkøretøjer
- b) vedtagelse af en revideret metode til måling af partikler og en grænseværdi for partikelantal i overensstemmelse med artikel 37, stk. 2, i direktiv [XX/XXXX/EF].

*Begrundelse*

*Hænger sammen med de ovenstående ændringer for at forsøge tilvejebringe en balance med hensyn til, hvad der bør reguleres ved komitologi, og hvad der bør reguleres ved fælles beslutningstagning.*

Ændringsforslag 36  
Artikel 14

Kommissionen kan, i overensstemmelse med den i direktiv [XX/XXXX/EF], artikel 37, stk. 2, omhandlede procedure, ændre denne forordning i henhold til direktivets artikel [36, stk. 2, 3, 4].

***Når der henvises til denne artikel kan*** Kommissionen, i overensstemmelse med den i direktiv [XX/XXXX/EF], artikel 37, stk. 2, omhandlede procedure, ændre denne forordning i henhold til direktivets artikel [36, stk. 2, 3, 4].

*Artikel 15a*

*Ændringer til direktiv 2005/55/EF*

*Direktiv 2005/55/EF ændres som følger:*

*(1) Titlen erstattes af følgende*

*"Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/55/EF af 28. september 2005 om typegodkendelse af tunge erhvervskøretøjer med hensyn til emissioner (Euro IV og V)";*

*(2) Artikel 1 erstattes af følgende:*

*"I dette direktiv anvendes følgende definitioner:*

*a) "køretøj": et køretøj som defineret i artikel 2 i direktiv 70/156/EØF, bortset fra køretøjer af klasse M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> og N<sub>1</sub> med en teknisk tilladelig totalmasse på højst 3 500 kg eller en referencemasse på højst 2 610 kg*

*b) "motor": den fremdrivningsenhed til et køretøj, som kan typegodkendes som separat teknisk enhed som defineret i artikel 3 i direktiv [XXXX/XX/EF]*

*c) "mere miljøvenligt køretøj (EEV)": et køretøj, der drives af en motor, der overholder de fakultative emissionsgrænseværdier i række C i tabellerne i punkt 6.2.1 i bilag I."*

*(3) Punkt 1 i bilag 1 erstattes af følgende:*

*"1. OMRÅDE*

*Dette direktiv finder anvendelse på kontrol af forurenende luftarter og partikler, nyttige kontrolanordninger for emissionslevetid, overensstemmelse mellem systemer for diagnose af køretøjer/motorer under drift og egendiagnosesystemer (OBD) for alle motorkøretøjer og på motorer som beskrevet i artikel 1, bortset fra de køretøjer af klasse M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> og M<sub>2</sub>, for hvilke der er meddelt typegodkendelse i henhold til Rådets [forordning*

*XXXX/XX/EF = denne forordning]."*

*Hvor yderligere ændringer er nødvendige for at afspejle ovenstående ændringer, ændres direktiv 2005/55/EF og dets gennemførelsesforanstaltninger i overensstemmelse med proceduren i artikel 37, stk. 2, i direktiv [XXXX/XX/EF].*

#### *Begrundelse*

*Ændringen af området for direktiv 2005/55/EF hænger sammen med ændringen af området for denne forordning. Hensigten er, at denne forordning skal omfatte alle personbiler og lette erhvervskøretøjer, mens direktiv 2005/55/EF skal omfatte tunge erhvervskøretøjer, uanset hvilket brændstof der benyttes.*

#### *Ændringsforslag 38 Artikel 16*

##### *Artikel 16*

##### *udgår*

##### *Ændringer af direktiv 72/306/EØF*

*I artikel 1 i direktiv 72/306/EØF indsættes følgende stykke:*

*"Dette direktiv finder imidlertid ikke anvendelse på de i [denne forordnings] artikel 2 omhandlede køretøjer."*

#### *Begrundelse*

*Hænger sammen med ændringen af området for forordningen og direktiv 2005/55/EF.*

#### *Ændringsforslag 39 Artikel 17, stk. 1*

*1. Direktiv 70/220/EØF, 80/1268/EØF, 89/458/EØF, 91/441/EØF, 93/59/EØF, 94/12/EF, 96/69/EF, 98/69/EF og 2004/3/EF ophæves med virkning fra [18 måneder efter denne forordnings ikrafttrædelsesdato].*

*1. Direktiv 70/220/EØF, **72/306/EØF**, 80/1268/EØF, 89/458/EØF, 91/441/EØF, 93/59/EØF, 94/12/EF, 96/69/EF, 98/69/EF og 2004/3/EF ophæves med virkning fra [18 måneder efter denne forordnings ikrafttrædelsesdato].*

#### *Begrundelse*

*Hænger sammen med ændringen af området for forordningen og direktiv 2005/55/EF.*



Ændringsforslag 40  
Artikel 18, stk. 2

2. Denne forordning anvendes fra [18 måneder og 1 dag efter ikrafttrædelsen] med undtagelse af artikel 9, stk. 1, og artikel 11.

2. Denne forordning anvendes fra [18 måneder og 1 dag efter ikrafttrædelsen] med undtagelse af artikel 9, stk. 1, og artikel 11, **der finder anvendelse fra [denne forordnings ikrafttræden].**

*Begrundelse*

*Præcisering.*

Ændringsforslag 41  
Artikel 18, stk. 3

**3. Hvis de ændringer eller gennemførelsesforanstaltninger, som er beskrevet i artikel 5, stk. 6, og artikel 13, stk. 1 og 3, vedtages senere end [6 måneder efter denne forordnings ikrafttrædelse], erstattes de datoer, som er nævnt i artikel 9, stk. 2 og 3, med de datoer, som er angivet i ændringerne eller gennemførelsesforanstaltningerne.**

**udgår**

Ændringsforslag 42  
Bilag I, skema 1

Kommissionens forslag

**Skema 1: Euro 5-emissionsgrænser**

		Reference-masse (RM) (kg)	Grænseværdier											
			Masse af carbonmonoxid (CO)		Masse af carbonhydrider (HC)		Masse af nitrogenoxider (NO <sub>x</sub> )		Samlet masse af carbonhydrider og nitrogenoxider (HC + NO <sub>x</sub> )		Partikelmasse (PM)		Partikelantal <sup>(1)</sup> (PM)	
			L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (#/km)	
Køretøjsklasse	Gruppe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI <sup>(2)</sup>	CI	PI	CI
M	—	Alle	1000	500	<b>75</b>	—	60	<b>200</b>	—	<b>250</b>	5.0	5.0		
N <sub>1</sub>	I	RM ≤ 1305	1000	500	<b>75</b>	—	60	<b>200</b>	—	<b>250</b>	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	<b>100</b>	—	75	<b>260</b>	—	<b>320</b>	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	<b>120</b>	—	82	<b>310</b>	—	<b>380</b>	5.0	5.0		

Forklaring: PI = Positive Ignition (styret tænding), CI = Compression Ignition (kompressionstænding)

1) Der skal defineres en norm for partikelantal *på et senere tidspunkt*.

2) Partikelmassenormen for køretøjer med styret tænding finder kun anvendelse på køretøjer med direkte indsprøjtningmotorer, som helt eller delvis fungerer efter "lean burn"-princippet.

## Ændringsforslag

**Skema 1: Euro 5-emissionsgrænser**

		Reference-masse (RM) (kg)	Grænseværdier													
			Masse af carbonmonoxid (CO)		Masse af samlede carbonhydrider (THC)		Andre carbonhydrider end methan (NMHC)		Masse af nitrogenoxider (NO <sub>x</sub> )		Samlet masse af samlede carbonhydrider og nitrogenoxider (THC + NO <sub>x</sub> )		Partikelmasse (PM)		Partikelantal <sup>(1)</sup> (PM)	
			L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (mg/km)		L <sub>6</sub> (#/km)	
Køretøjsklasse	Gruppe		PI	CI	PI	CI	PAR LAM ENT ARIS K IMM UNIT ET	CI	PI	CI	PI	CI	PI <sup>(2)</sup>	CI	PI	CI
M <sup>(3)</sup>	—	Alle	1000	500	<b>100</b>	—	<b>68</b>	—	60	180	—	<b>230</b>	5.0	5.0		
N <sub>1</sub> <sup>(4)</sup>	I	RM ≤ 1305	1000	500	<b>100</b>	—	<b>68</b>	—	60	180	—	<b>230</b>	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	<b>130</b>	—	<b>90</b>	—	75	240	—	<b>300</b>	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	<b>160</b>	—	<b>108</b>	—	82	290	—	<b>360</b>	5.0	5.0		

Forklaring: PI = Positive Ignition (styret tænding), CI = Compression Ignition (kompressionstænding)

1) Der skal defineres en norm for partikelantal *snarest muligt og senest ved ikrafttrædelsen af Euro 6*.

2) Partikelmassenormen for køretøjer med styret tænding finder kun anvendelse på køretøjer med direkte indsprøjtningmotorer, som helt eller delvis fungerer efter "lean burn"-princippet.

3) *Bortset fra køretøjer med en teknisk tilladelig totalmasse på højst 2 500 kg, som er konstrueret til at imødekomme specifikke sociale behov.*

4) *Inklusive køretøjer anført i note 3).*

### Begrundelse

Se begrundelsen.

Ændringsforslag 43  
Bilag I, skema 1 a (nyt)

Ændringsforslag

**Skema 1a: Euro 6-emissionsgrænser**

		Reference- masse (RM) (kg)	Grænseværdier													
			Masse af carbonmonoxid (CO)		Masse af samlede carbonhydrider (THC)		Andre carbonhydrider end methan (NMHC)		Masse af nitrogen- oxider (NO <sub>x</sub> )		Samlet masse af carbonhydrider og nitrogenoxider (HC + NO <sub>x</sub> )		Partikelmasse (PM)		Partikelantal <sup>(1)</sup> (PM)	
			L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (mg/km)		L <sub>6</sub> (#/km)	
Køretøjs- klasse	Grup- pe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI <sup>(2)</sup>	CI	PI	CI
M	—	Alle	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
N <sub>1</sub>	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	100	—	160	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	120	—	190	5.0	5.0		

Forklaring: PI = Positive Ignition (styret tænding), CI = Compression Ignition (kompressionstænding)

1) Der skal defineres en norm for partikelantal på dette stadium.

2) Partikelmassenormen for køretøjer med styret tænding finder kun anvendelse på køretøjer med direkte indsprøjtningmotorer, som helt eller delvis fungerer efter "lean burn"-princippet.

*Begrundelse*

Se begrundelsen.

## BEGRUNDELSE

### Baggrund

Når brændstoffer som benzin, dieselolie og gas, der er baseret på fossile energikilder som olie og gas, forbrændes, frigives emissioner, som er skadelige for sundheden samt plante- og dyreverdenen og bidrager til at opvarme atmosfæren.

Rene motorkøretøjer yder et betydeligt bidrag til en bedre luftkvalitet i Europa. Dette hænger nært sammen med, hvor høj en gennemsnitsalder motorkøretøjsparken på Europas veje har. Synker køretøjernes gennemsnitsalder, stiger den procentdel af køretøjerne, der udsender mindre miljø- og sundhedsskadelige udstødningsgasser.

### Kommissionens forslag

Inden for rammerne af det sjette miljøhandlingsprogram og det deraf følgende program "Ren luft i Europa" forelagde Kommissionen i september 2005 et forslag om en temastrategi for luftforurening. Det forslag til en Euro 5-forordning, som Kommissionen forelagde den 21. december 2005, skal være en af foranstaltningerne i arbejdet på at opnå en renere luft.

Kommissionsforslaget vedrører indførelse af harmoniserede tekniske krav til lette motorkøretøjer for at sørge for, at det indre marked fungerer, samtidig med at der sikres et højt miljøbeskyttelsesniveau. Der fastsættes grænseværdier for de skadelige emissioner af carbonmonoxid (CO), carbonhydrider (HC), nitrogenoxider (NOx) og partikelmasse (PM).

For at gøre det muligt at nå det mål at få det indre marked til at fungere og samtidig sørge for en stærk miljøbeskyttelse omfatter kommissionsforslaget også foranstaltninger vedrørende adgang til reparationsinformationer.

Med henblik på at sikre en bedre lovgivning skal den næste Euro-norm fastsættes i en forordning, hvormed samtlige tidligere relevante lovtekster samles og ophæves (direktiv 70/220/EØF og de talrige ændringer heraf). Parallelt med det foreliggende forordningsforslag ("politisk forordning") udarbejdes der efter den todelte fremgangsmåde en "teknisk forordning", hvori de tekniske specifikationer, som også opfylder de grundlæggende krav, fastlægges.

### Ordførerens tilgang

- I kommissionsforslaget er anvendelsesområdet baseret på de forskellige former for motorteknik. For at opnå en klarere og enklere tekst foreslår ordføreren, at man fremover tager udgangspunkt i køretøjskategorierne. Endvidere skabes der ved en ændring af direktiv 2005/55/EF klarhed omkring den differentierede lovgivning for hhv. lette og tunge køretøjer.
- Ordføreren beklager, at kommissionsforslaget ikke er mere ambitiøst. Under de indledende drøftelser blev det klart, at yderligere nedsættelser af grænseværdierne er nødvendige og også teknisk gennemførlige. Derfor foreslår ordføreren at gå et skridt

videre og samtidig med Euro 5 indføre næste trin Euro 6 med lavere grænseværdier i denne forordning. På den måde fastlægges der langsigtede reduktionsmål, som med hensyn til emissionsreducerende systemer i køretøjer også for producenterne betyder planlægnings- og investeringssikkerhed. Første trin Euro 5 skal træde i kraft den 1. juni 2009 og andet trin Euro 6 med et interval på fem år, dvs. pr. 1. juni 2014.

- Der er enighed om, at kommissionsforslagets grænseværdier for nitrogenoxid ikke er ambitiøse nok. Nitrogenoxider forårsager bl.a. sur regn, eutrofiering og ozon ved jordoverfladen, hvilket kan være livsfarligt for mennesker (luftvejsgener og -skader), og de bærer endvidere ansvaret for stærk forurening af skove og landbrugsarealer. Ordføreren foreslår derfor i Euro 5 trinnet for køretøjer med motorer med kompressionstænding en yderligere reduktion på 10 % i forhold til kommissionsforslaget, dvs. 180 mg/km. Det ville ikke være realistisk med en yderligere reduktion på dette trin, da det ville betyde indføring af NO<sub>x</sub>-efterbehandlingssystemer, der stadig befinder sig i forsøgsfasen for lette køretøjer og udgør et nichemarked.

Ordføreren foreslår derfor at indføre en yderligere reduktion i andet trin, Euro 6, for NO<sub>x</sub> grænseværdierne for diesel på 60 %, dvs. en grænseværdi på 75 mg/km.

For motorer med styret tænding bør grænseværdierne i kommissionsforslaget fastholdes. De betyder en reduktion med 25 % i forhold til Euro 4. En yderligere reduktion ville virke mod hensigten på baggrund af udviklingen inden for motorer med direkte indsprøjtning.

- Finstøvsproblematikken må ikke drukne i diskussionen om kvælstofoxid. Forureningen er særlig mærkbar i storbyerne, og det er absolut nødvendigt med en yderligere reduktion.
- Ordføreren støtter grænseværdierne i kommissionsforslaget for Euro 5 trinnet, dvs. en reduktion af den udsendte partikelmasse med 80 % med fastsættelse af en grænseværdi på 5 mg/km. Denne grænseværdi kan kun overholdes ved at indføre et partikelfilter. For også i fremtiden at afgrænse emissionen af ultrafine partikler, der er særlig sundhedsskadelige, kræver ordføreren, at der tidligst muligt og senest med ikrafttrædelsen af Euro 6 trinnet ud over partikelmasse indføres grænseværdier og en måleprocedure for partikelantal. Dette skulle være muligt på grundlag af aktuel forskning og aktuelle drøftelser under FN/ECE's forskningsprogram for partikelmåling.
- CNG-drevne køretøjer belaster miljøet langt mindre end motorkøretøjer, der udelukkende kører på diesel eller benzin. CNG-køretøjer har ingen partikkelproblemer og udstødningen af kvælstofoxider ligger også væsentligt under værdierne for et køretøj, der kører på almindeligt brændstof. For at disse køretøjer ikke skal blive fortrængt fra markedet, fordi de ikke kan overholde kommissionsforslagets grænseværdier for carbonhydrider, foreslår ordføreren at fastholde Euro 4 normen for de samlede carbonhydrider (THC) og i bilaget at indsætte en ekstra spalte i tabellerne for andre carbonhydrider end methan (NMHC), således at der opretholdes en mere ambitiøs grænseværdi for carbonhydrider for benzindrevne køretøjer.
- Ifølge Euro 3 og 4 er der en regel om, at køretøjer i klasse M over 2.500 kg som N<sub>1</sub>, gruppe II og III kan typegodkendes. Denne undtagelsesmulighed er i dag ikke længere nødvendig for alle personbiler med en samlet masse over 2.500 kg. For at muliggøre en

smidigere overgang foreslår ordføreren at fastholde denne undtagelse i Euro 5 for køretøjer, der opfylder et bestemt socialt behov, f.eks. redningskøretøjer, bjergningskøretøjer, transport af handicappede, køretøjer der benyttes til offentlige tjenester, storfamiliekøretøjer med plads til over seks passagerer ud over føreren, forudsat der ikke er tale om terrængående køretøjer.

- Ordføreren støtter og anbefaler den yderligere mulighed, kommissionsforslaget åbner for, at medlemsstaterne kan fremme indførelse af renere køretøjer ved finansielle incitamenter.
- Ordføreren mener, at holdbarheden på 160.000 km af emissionsbegrænsende anordninger ifølge kommissionsforslaget ikke er ambitiøs nok. Ordføreren foreslår at gå videre og indføre en holdbarhed på 220.000 km. Dette ville komme tættere på standarden på det amerikanske marked og svare bedre til motorkøretøjers faktiske levetid.
- Med hensyn til drøftelserne om kapitel III om adgang til reparationsinformationer støtter ordføreren kommissionsforslaget og betoner, at uafhængige markedsdeltagere via OASIS-standardens må have standardadgang til reparations- og OBD-informationer på linje med autoriserede forhandlere og værksteder. Service og reparation af køretøjer er af betydning for et køretøjs funktionsdygtighed og korrekte drift. Når også uafhængige markedsdeltagere kan gennemføre reparationer uden problemer forenkles adgang til regelmæssig service. Regelmæssig service giver sikrere og derudover miljøvenlig drift af et køretøj og bør derfor støttes.