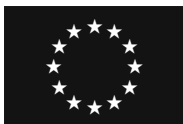


EUROPAPARLAMENTET

2004



2009

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

PRELIMINÄR VERSION
2005/0282(COD)

5.5.2006

*****I**

FÖRSLAG TILL BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp, om tillgång till reparationsinformation och om ändring av direktiv 72/306/EEG och direktiv .../.../EG
(KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

Föredragande: Matthias Groote

Rådgivande utskotts föredragande (*): Anja Weisgerber

(*): Förstärkt samarbete mellan utskott – artikel 47 i arbetsordningen

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarandet
majoritet av de avgivna rösterna
- **I Samarbetsförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- **II Samarbetsförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- *** Samtyckesförfarandet
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter utom i de fall som avses i artiklarna 105, 107, 161 och 300 i EG-fördraget och artikel 7 i EU-fördraget
- ***I Medbeslutandeförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- ***II Medbeslutandeförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- ***III Medbeslutandeförfarandet (tredje behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna det gemensamma utkastet

(Angivet förfarande baseras på den rättsliga grund som kommissionen föreslagit.)

Ändringsförslag till lagtexter

Parlamentets ändringar markeras med ***fetkursiv stil***. *Kursiv stil* används för att uppmärksamma berörda avdelningar på eventuella problem i texten. Kursiveringen används för att markera ord eller textavsnitt som det finns skäl att korrigera innan den slutliga texten produceras (exempelvis om en språkversion innehåller uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda avdelningar för godkännande.

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	5
MOTIVERING	29

(*) Förstärkt samarbete mellan utskott – artikel 47 i arbetsordningen

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp, om tillgång till reparationsinformation och om ändring av direktiv 72/306/EEG och direktiv .../.../EG (KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

(Medbeslutandeförfarandet: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2005)0683)¹,
 - med beaktande av artikel 251.2 och artikel 95 i EG-fördraget, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag (C6-0007/2006),
 - med beaktande av artikel 51 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet och yttrandena från utskottet för industrifrågor, forskning och energi, utskottet för transport och turism och utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd (A6-.../2006).
1. Europaparlamentet godkänner kommissionens förslag såsom ändrat av parlamentet.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om kommissionen har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

Kommissionens förslag

Parlamentets ändringar

Ändringsförslag 1 Skäl 4

(4) I mars 2001 inledde kommissionen CAFE-programmet (Ren luft i Europa), vars huvuddrag anges i ett meddelande. Detta har lett till att en tematisk strategi för luftförorening har antagits. En av slutsatserna i den tematiska strategin är att **fordonsutsläppen** måste minska ytterligare för att de europeiska målen för luftkvaliteten skall uppnås.

(4) I mars 2001 inledde kommissionen CAFE-programmet (Ren luft i Europa), vars huvuddrag anges i ett meddelande. Detta har lett till att en tematisk strategi för luftförorening har antagits. En av slutsatserna i den tematiska strategin är att **utsläppen från transportsektorn (luft-, sjö- och landtransporter) och från näringslivet (industrin för råvarubehandling)** måste minska ytterligare för att de europeiska

¹ Ännu ej offentliggjort i EUT.

målen för luftkvaliteten skall uppnås.
Minskningen av fordonsutsläpp skall ses som en del i en global strategi.

Motivering

Det måste i samband med den tematiska strategin för luftkvaliteten framgå att det förutom fordonssektorn finns andra sektorer där utsläppen måste minskas radikalt.

Ändringsförslag 2

Skäl 5

(5) När utsläppskraven fastställs är det viktigt att beakta konsekvenserna för marknadernas och tillverkarnas konkurrenskraft, de direkta och indirekta kostnader som drabbar företagen samt de vinster som genereras i form av stimulerad innovation, förbättrad luftkvalitet **och** lägre hälsorelaterade kostnader.

(5) När utsläppskraven fastställs är det viktigt att beakta konsekvenserna för marknadernas och tillverkarnas konkurrenskraft, de direkta och indirekta kostnader som drabbar företagen samt de vinster som genereras i form av stimulerad innovation, förbättrad luftkvalitet, lägre hälsorelaterade kostnader **och ökad livslängd.**

Motivering

Det handlar inte bara om lägre hälsorelaterade kostnader, utan också om ökad livslängd. Enligt kommissionen kan det innebära att livslängden ökar fram till 2020 med 20 500 år.

Ändringsförslag 3

Skäl 6

(6) För att underlätta den fria rörligheten för fordon på den inre marknaden krävs obegränsad och standardiserad tillgång till reparationsinformation om fordonen samt en effektiv konkurrens på marknaden för fordonsreparationer och informationstjänster. En stor del av denna information gäller system för omborddiagnos och deras samverkan med andra system i fordonet. Det **bör** fastställas tekniska specifikationer som tillverkarnas webbplatser skall respektera.

(6) För att underlätta den fria rörligheten för fordon på den inre marknaden krävs obegränsad och standardiserad tillgång till reparationsinformation om fordonen samt en effektiv konkurrens på marknaden för fordonsreparationer och informationstjänster. En stor del av denna information gäller system för omborddiagnos och deras samverkan med andra system i fordonet. Det **skall** fastställas tekniska specifikationer som tillverkarnas webbplatser skall respektera.

Ändringsförslag 4

Skäl 7

(7) Kommissionen bör noga följa den tekniska utvecklingen när det gäller utsläpps begränsning och **vid behov** anpassa förordningen till denna utveckling.

(7) Kommissionen bör noga följa den tekniska utvecklingen när det gäller utsläpps begränsning och **om förordningstexten så kräver** anpassa förordningen till denna utveckling.

Motivering

Allt skall inte lösas genom kommittéförfarande, vi skall se till att de viktigaste riktlinjerna antas genom medbeslutandeförfarande.

Ändringsförslag 5

Skäl 8

(8) Kommissionen bör följa utvecklingen och vid behov införa lagstiftning om utsläpp som hittills inte omfattas av lagstiftning och som uppkommer till följd av den mer omfattande användningen av nya bränsleblandningar, motortekniker och system för kontroll av utsläpp. **Detta bör omfatta en genomgång av fördelarna med att övergå från att lagstifta om utsläppen av de totala kolvätena (THC) till ett system där man gör en åtskillnad mellan andra kolväten än metan (NMHC) och metan (CH₄).**

(8) Kommissionen bör följa utvecklingen och vid behov **lägga fram ett förslag för rådet och Europaparlamentet i syfte att** införa lagstiftning om utsläpp som hittills inte omfattas av lagstiftning och som uppkommer till följd av den mer omfattande användningen av nya bränsleblandningar, motortekniker och system för kontroll av utsläpp.

Motivering

Redan i detta skede måste det finnas olika gränsvärden. De fordon som drivs med naturgas kan inte hålla dessa värden.

Ändringsförslag 6

Skäl 8a (nytt)

(8a) För att gasdrivna bilar som uppvisar goda resultat vad gäller låga utsläpp av kväveoxider och partiklar inte skall trängas ut från marknaden samtidigt som utvecklingen av bensindrivna fordon skall främjas införs i denna förordning olika gränsvärden för massan av de totala kolvätena och massan av

ickemetankolvätena.

Motivering

Gasdrivna bilar bidrar till att minska utsläppen av kväveoxider och partiklar. De släpper ut betydligt mindre än motsvarande bensindrivna personbilar och skall därför inte trängas ut från marknaden på grund av gränsvärden som är tekniskt omöjliga att uppfylla.

Ändringsförslag 7

Skäl 9

(9) För att se till att utsläppen av ultrafina partiklar begränsas bör kommissionen **även överväga** en metod som grundar sig på antal partiklar, som ett komplement till den nuvarande metoden som grundar sig på massa.

(9) För att se till att utsläppen av ultrafina partiklar **(2,5 och lägre)** begränsas bör kommissionen **så snart som möjligt och senast i samband med ikraftträdandet av den andra etappen (Euro 6) fastställa** en metod som grundar sig på antal partiklar, som ett komplement till den nuvarande metoden som grundar sig på massa, **på basis av resultaten från det program för partikelmätning (Particulate Measurement Programme - PMP) som genomförs inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa och med hänsyn till de nuvarande ambitiösa miljömålen.**

Motivering

Genom att införa gränsvärden för antal partiklar kommer även de ultrafina partiklar som är särskilt farliga för hälsan att omfattas av mätningförfarandet. En minskning av partikelmassan är ännu inte tekniskt möjlig, men att införa ett mätförfarande som omfattar antalet partiklar garanterar också att ultrafina partiklar begränsas.

Ändringsförslag 8

Skäl 10

(10) För att säkerställa en ökad repeterbarhet vid laboratoriemätningar av partikelmassautsläpp bör kommissionen införa ett nytt provningsprotokoll. **När det relevanta forskningsprogrammet är avslutat kommer man att överväga om** den nuvarande mätmetoden skall ersättas med den nya metoden. När den nya mätmetoden har införts kommer de gränsvärden för

(10) För att säkerställa en ökad repeterbarhet vid laboratoriemätningar av partikelmassautsläpp **och utsläpp av antal partiklar** bör kommissionen **så snart som möjligt och senast i samband med ikraftträdandet av den andra etappen (Euro 6)** införa ett nytt provningsprotokoll, **på basis av resultaten från det program för partikelmätning (Particulate**

partikelmassautsläpp som anges i detta förslag att justeras, eftersom den nya tekniken innebär att en lägre massa kan registreras än vad som är fallet med den nuvarande metoden.

Measurement Programme - PMP) som genomförs inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa). Den nuvarande mätmetoden skall ersättas med den nya metoden. När den nya mätmetoden har införts kommer de gränsvärden för partikelmassautsläpp som anges i detta förslag att justeras, eftersom den nya tekniken innebär att en lägre massa kan registreras än vad som är fallet med den nuvarande metoden.

Motivering

Genom att införa gränsvärden för antal partiklar kommer även de ultrafina partiklar som är särskilt farliga för hälsan att omfattas av mätningförfarandet. En minskning av partikelmassan är ännu inte tekniskt möjlig, men att införa ett mätförfarande som omfattar antalet partiklar garanterar också att ultrafina partiklar begränsas.

Ändringsförslag 9 Skäl 13a (nytt)

(13a) Kommissionen bör i sitt förslag till kommande avgaskrav (Euro 7) överväga att, förutom de vanligtvis reglerade utsläppen, också införa gränsvärden för koldioxidutsläpp. Alternativa bränslen såsom biobränslen måste i detta sammanhang ges särskilt stöd eftersom deras koldioxidutsläpp är låga.

Motivering

För att fortsätta den process som inleddes i samband med högnivågruppen CARS 21 och ge bilindustrin klara besked i fråga om lagstiftning och för att begränsa samtliga miljörelevanta utsläpp som orsakas av fordonsdrift bör också koldioxidutsläppen begränsas genom denna förordning i framtiden. Biobränslen måste få en större utbredning, dessa bränslen är ekonomiskt och miljömässigt hållbara alternativ för rena fordon på Europas gator.

Ändringsförslag 10 Skäl 13b (nytt)

(13b) För att nå målen med en ren miljö bör kommissionen överväga att förutom avgaskrav införa bestämmelser på andra områden, såsom energieffektivitet inom

fordonssektorn.

Motivering

Man får inte bara koncentrera sig på utsläppen, utan måste också sträva efter att göra fordon energieffektiva och på så sätt angripa problemens verkliga orsaker. Till exempel måste man försöka få intelligenta fordon att med datorhjälp bidra till en minskning av bränsleförbrukningen.

Ändringsförslag 11

Skäl 13c (nytt)

(13c) Kommissionen bör i sitt förslag till kommande avgaskrav (Euro 7) undersöka om en ytterligare klassificering av fordonskategorierna i grupper är nödvändig.

Motivering

Detta skulle kunna vara en ytterligare förenkling av förordningen.

Ändringsförslag 12

Skäl 16a (nytt)

(16a) För att undanröja oklarhet i lagstiftningen bör Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnisttändning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon¹ ändras så att direktivet omfattar alla tunga fordon medan denna förordning avser lätta fordon.

¹ EUT L 275, 20.10.2005, s. 1. Direktiv senast ändrat genom kommissionens direktiv 2005/78/EG (EUT L 313, 29.11.2005, s. 1.)

Motivering

För att få en bättre lagstiftning är det viktigt att tillämpningsområdet är klart definierat. Tunga bensindrivna fordon har hittills omfattats av direktiv 70/220/EG. Även om det bara handlar om ett hypotetiskt fall eftersom det finns så få tunga bensindrivna fordon bör detta klargöras för att undvika missförstånd.

Ändringsförslag 13 Skäl 17a (nytt)

(17a) För att åstadkomma en smidig övergång från de befintliga direktiven till denna förordning bör det undantag enligt vilket fordon i kategori M₁ över 2 500 kg kunde typgodkännas som kategori N₁ klass II och III behållas i etapp Euro 5 för fordon som uppfyller särskilda samhälleliga behov. Detta undantag skall upphöra i samband med att etapp Euro 6 träder ikraft.

Motivering

Familjebilar som inte är avsedda för terrängkörning och som kan ta fler än sex passagerare exklusive föraren eller fordon som används i utrycknings-, räddnings- och bärgningstjänsten, vid transport av personer med funktionshinder eller för allmännyttiga ändamål bör kunna typgodkännas som kategori N₁ klass II och III fordon tills dess att Euro 6 träder i kraft.

Ändringsförslag 14 Skäl 17

(17) De åtgärder som är nödvändiga för att tillämpa eller ändra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter.

(17) De åtgärder som är nödvändiga för att tillämpa eller ändra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter, ***i den mån detta anges i motsvarande artiklar.***

Motivering

Allt skall inte lösas genom kommittéförfarande, vi skall se till att de viktigaste riktlinjerna antas genom medbeslutandeförfarande.

Ändringsförslag 15
Skäl 18

(18) Målen för denna förordning, dvs. förverkligandet av den inre marknaden genom införande av gemensamma tekniska krav beträffande utsläpp från motorfordon, kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna. På grund av åtgärdens omfattning kan målen bättre uppnås på gemenskapsnivå. Gemenskapen kan därför vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(18) Målen för denna förordning, dvs. förverkligandet av den inre marknaden genom införande av gemensamma tekniska krav beträffande utsläpp från motorfordon **och genom att garantera oberoende verkstäder samma tillgång till reparationsinformation som auktoriserade återförsäljare eller verkstäder** kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna. På grund av åtgärdens omfattning kan målen bättre uppnås på gemenskapsnivå. Gemenskapen kan därför vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

Motivering

Den fria rörligheten för fordon på den inre marknaden kräver tillgång till reparationsinformation. Oberoende verkstäder måste se till att de kan erbjuda underhåll och andra tjänster så att de blir miljövänliga fordonsverkstäder.

Ändringsförslag 16
Artikel 1, stycke 1

I denna förordning fastställs krav för typgodkännandet av motorfordon och reservdelar, t.ex. **ersättningskatalysatorer**, med avseende på utsläpp.

I denna förordning fastställs krav för typgodkännandet av motorfordon och reservdelar, t.ex. **utsläpps begränsande anordningar som ersättning**, med avseende på utsläpp.

Motivering

Man måste använda ett begrepp som inte missgynnar någon teknik eller begränsar några innovationer.

Ändringsförslag 17
Artikel 17

1. Denna förordning skall tillämpas på

1. Denna förordning skall tillämpas på

fordon i kategorierna M_1 , M_2 och N_1 enligt [bilaga II] i direktiv [XXXX/XX/EG] **med en högsta tekniskt tillåten lastvikt på 3 500 kg eller en referensvikt på högst 2 610 kg.**

a) fordon som är utrustade med motorer med gnisttändning,

b) fordon i kategorierna M_1 och N_1 enligt [bilaga II] i direktiv [XXXX/XX/EG] som är utrustade med gasdrivna motorer med gnisttändning, och

c) fordon i kategorierna M_1 och N_1 enligt [bilaga II] i direktiv [XXXX/XX/EG] som är utrustade med motorer med kompressionständning.

2. På tillverkarens begäran kan denna förordning också **tillämpas på motorfordon i kategorierna M_2 och N_2** , enligt [bilaga II] i direktiv [XXXX/XX/EG] som är utrustade med motorer med kompressionständning och som har en referensvikt på högst 2 840 kg samt uppfyller villkoren i denna förordning och dess tillämpningsåtgärder.

2. På tillverkarens begäran kan **typgodkännande som beviljas enligt denna förordning för fordon i kategori M_1 , M_2 och N_1 också utökas till att omfatta fordon i kategori M_1 , M_2 och N_2** enligt [bilaga II] i direktiv [XXXX/XX/EG] som är utrustade med motorer med kompressionständning och som har en referensvikt på högst 2 840 kg samt uppfyller villkoren i denna förordning och dess tillämpningsåtgärder.

Motivering

För att undvika förvirring måste det finnas en klar skiljelinje mellan lagstiftningen för lätta fordon och den för tunga fordon. Tillämpningsområdet måste därför ändras. Det nya tillämpningsområdet är tekniskt neutralt och handlar inte om motorer eller bränslen. Ändringen av denna förordnings tillämpningsområde hör samman med ändringen av tillämpningsområdet för direktiv 2005/55/EG som i framtiden kommer att omfatta alla tunga fordon.

Ändringsförslag 18
Artikel 3, punkt 1a (ny)

(1a) fordon som uppfyller särskilda samhälleliga behov: familjebilar som inte är avsedda för terrängkörning och som kan ta fler än sex passagerare exklusive föraren eller fordon som används i utrycknings-, räddnings- och bärgningstjänsten, vid transport av personer med funktionshinder eller för

allmännyttiga ändamål.

Motivering

För att åstadkomma en smidig övergång från det befintliga direktivet till denna förordning bör det undantag enligt vilket fordon i kategori M₁ över 2 500 kg kan typgodkännas som kategori N₁ klass II och III behållas i Euro 5 för fordon som uppfyller särskilda samhälleliga behov. Detta undantag skall upphöra i samband med att Euro 6 träder ikraft.

Ändringsförslag 19

Artikel 3, punkt 11

(11) **originalkatalysator: katalysator eller katalysatorutrustning** som omfattas av det typgodkännande som meddelats för fordonet.

(11) **utsläpps begränsande anordning för originalutrustningen: utsläpps begränsande anordning eller en kombination av sådana anordningar** som omfattas av det typgodkännande som meddelats för fordonet.

Motivering

För att åstadkomma en klarare lagstiftning och för att hålla jämna steg med den tekniska utvecklingen är det bättre att använda ett vidare begrepp än att ha olika punkter för katalysatorer, dieselpartikelfilter, kväveoxider, efterbehandlingssystem och vidare i framtiden för tekniskt möjliga efterbehandlingssystem. Man måste använda ett begrepp som inte missgynnar någon teknik eller begränsar några innovationer.

Ändringsförslag 20

Artikel 3, punkt 12

(12) **ersättningskatalysator: katalysator eller katalysatorutrustning** avsedd att ersätta en **originalkatalysator** som kan godkännas som separat teknisk enhet enligt definitionen i direktiv [XXXX/XX/EG].

(12) **utsläpps begränsande anordningar som ersättning: utsläpps begränsande anordning eller en kombination av sådana anordningar** avsedd att ersätta en **originalutrustning med en utsläpps begränsande anordning** som kan godkännas som separat teknisk enhet enligt definitionen i direktiv [XXXX/XX/EG].

Motivering

För att åstadkomma en klarare lagstiftning och en teknisk utveckling är det bättre att använda ett vidare begrepp än att ha olika punkter för katalysatorer, dieselpartikelfilter, kväveoxider, efterbehandlingssystem och i framtiden för tekniskt möjliga efterbehandlingssystem. Man måste använda ett begrepp som inte missgynnar någon teknik eller begränsar några innovationer.

Ändringsförslag 21
Artikel 3, punkt 13

(13) reparationsinformation: all information som krävs för diagnos, underhåll, kontroll, periodisk övervakning, reparation, omprogrammering eller ominstallation av originaldata när det gäller fordonet, och som tillverkarna tillhandahåller sina auktoriserade återförsäljare eller verkstäder, inklusive alla senare ändringar och tillägg till denna information.

(13) reparationsinformation: all information som krävs för diagnos, underhåll, kontroll, periodisk övervakning, reparation, **installation av delar eller anordningar**, omprogrammering eller ominstallation av originaldata när det gäller fordonet, och som tillverkarna tillhandahåller sina auktoriserade återförsäljare eller verkstäder, inklusive alla senare ändringar och tillägg till denna information.

Ändringsförslag 22
Artikel 3, punkt 14

(14) oberoende aktör: andra företag än auktoriserade återförsäljare och verkstäder som direkt eller indirekt är delaktiga i reparation och underhåll av motorfordon, särskilt reparatörer, tillverkare av utrustning eller verktyg för reparationer, återförsäljare av reservdelar, utgivare av teknisk information, bilklubbar, aktörer som ger hjälp på vägarna, aktörer som erbjuder kontroll och provningstjänster och aktörer som erbjuder utbildning för reparatörer.

(14) oberoende aktör: andra företag än auktoriserade återförsäljare och verkstäder som direkt eller indirekt är delaktiga i reparation och underhåll av motorfordon, särskilt reparatörer, tillverkare **och egenförsäljare** av utrustning eller verktyg för reparationer, återförsäljare av reservdelar, utgivare av teknisk information, bilklubbar, aktörer som ger hjälp på vägarna, aktörer som erbjuder kontroll och provningstjänster och aktörer som erbjuder utbildning för reparatörer.

Ändringsförslag 23
Artikel 4, punkt 2

2. Tillverkaren skall se till att typgodkännandeförfarandena för kontroll av produktionsöverensstämmelse, hållbarheten hos utsläpps begränsande anordningar och överensstämmelsen hos fordon som är i bruk beaktas. Överensstämmelsen efter ibruktagande skall kontrolleras under en period på 5 år eller upp till 100 000 km, varvid det värde

2. Tillverkaren skall se till att typgodkännandeförfarandena för kontroll av produktionsöverensstämmelse, hållbarheten hos utsläpps begränsande anordningar och överensstämmelsen hos fordon som är i bruk beaktas. Överensstämmelsen efter ibruktagande skall kontrolleras under en period på 5 år eller upp till 100 000 km, varvid det värde

som först uppnås gäller. Den hållbarhetsprovning av utsläppsbegränsande anordningar som utförs för typgodkännandet skall omfatta **160 000 km**.

som först uppnås gäller. Den hållbarhetsprovning av utsläppsbegränsande anordningar som utförs för typgodkännandet skall omfatta **200 000 km**.

Motivering

Man måste garantera att även gamla fordon fortfarande har funktionerande utsläppsbegränsande anordningar.

Ändringsförslag 24 Artikel 5, punkt 4, led i

i) referensbränslen som bensin, dieselbränslen, gasformiga bränslen och biobränslen.

i) referensbränslen som bensin, dieselbränslen, gasformiga bränslen, **naturgas** och biobränslen.

Ändringsförslag 25 Artikel 5, punkt 5

5. Kommissionen skall följa utvecklingen när det gäller föroreningar som omfattas av de krav och provningar som avses i punkt 4 samt de textcykler som används för att mäta utsläpp, och **skall anta** nödvändiga **åtgärder** om den finner att förfarandena eller provningarna inte längre är adekvata **eller** inte längre avspeglar de verkliga utsläppen.

5. Kommissionen skall följa utvecklingen när det gäller föroreningar som omfattas av de krav och provningar som avses i punkt 4 samt de textcykler som används för att mäta utsläpp, och **föreslå** nödvändiga **ändringar för rådet och Europaparlamentet** om den finner att förfarandena eller provningarna inte längre är adekvata, inte längre avspeglar de verkliga utsläppen **eller om det är lämpligt att reglera utsläpp av andra föroreningar**.

Motivering

Frågan om ändringen av textcykler och införandet av gränsvärden för utsläpp av andra föroreningar bör regleras genom medbeslutandeförfarandet.

Ändringsförslag 26 Artikel 5, punkt 6

6. Kommissionen skall, i enlighet med förfarandet i artikel 37.2 i direktiv [XXXX/XX/EG], fastställa de särskilda förfaranden, provningar och krav

6. Kommissionen skall, i enlighet med förfarandet i artikel 37.2 i direktiv [XXXX/XX/EG], fastställa de särskilda förfaranden, provningar och krav

som skall gälla för tillämpningen av **punkterna 2-5.**

som skall gälla för tillämpningen av **punkterna 2-4. Tillämpningsåtgärderna måste fastställas senast [sex månader efter förordningens ikraftträdande].**

Motivering

Biltillverkare är beroende av tillämpningsåtgärdernas tekniska detaljer. För att de nya gränsvärdena också skall kunna genomföras får förlängningen vara högst sex månader.

Ändringsförslag 27 Artikel 6, punkt 1

1. Tillverkaren skall utan dröjsmål ge oberoende aktörer obegränsad och standardiserad tillgång till reparationsinformation om fordonen via lättillgängliga webbplatser och på ett sådant sätt att de inte diskrimineras jämfört med auktoriserade återförsäljare och verkstäder.

1. Tillverkaren skall utan dröjsmål ge oberoende aktörer obegränsad och standardiserad tillgång till reparationsinformation om fordonen via lättillgängliga webbplatser och på ett sådant sätt att de inte diskrimineras jämfört med auktoriserade återförsäljare och verkstäder. **För att lättare nå detta mål skall informationen överensstämma med Oasis-standardens tekniska krav. Tillverkaren skall även ge oberoende aktörer såsom auktoriserade återförsäljare och verkstäder instruktionsmaterial.**

Motivering

Den Oasis-standard som kommissionen utvecklade 2003 i samarbete med de olika industrierna har avsevärt underlättat tillgången till reparationsinformation i praktiken. Krav på instruktionsmaterial finns även med i ”gruppundantagsförordningen” 1400/2002. För att garantera att detta material i fortsättningen tillhandahålls bör det finnas en hänvisning i förordningen.

Ändringsförslag 28 Artikel 6, punkt 4

4. Reparationsinformationen skall alltid vara tillgänglig, utom när underhållsarbete måste utföras.

4. Reparationsinformationen skall alltid vara tillgänglig, utom när underhållsarbete **av informationssystemet** måste utföras.

Ändringsförslag 29

Artikel 6, punkt 5

5. För att möjliggöra tillverkning och underhåll av ersättnings- eller servicekomponenter samt diagnosverktyg och provningsutrustning som är OBD-kompatibla skall tillverkaren tillhandahålla **reparationsinformation** på ett sätt som innebär att sådana tillverkare eller verkstäder inte diskrimineras.

5. För att möjliggöra tillverkning och underhåll av ersättnings- eller servicekomponenter samt diagnosverktyg och provningsutrustning som är OBD-kompatibla skall tillverkaren tillhandahålla **relevant OBD-information** på ett sätt som innebär att sådana tillverkare eller verkstäder inte diskrimineras.

Motivering

Reparationsinformation är inte det samma som OBD-information. För att denna punkt skall fylla någon funktion måste man särskilt hänvisa till OBD-information.

Ändringsförslag 30 Artikel 8

Kommissionen skall, i enlighet med förfarandet i artikel 37.2 i direktiv [XXXX/XX/EG], anta de åtgärder som krävs för tillämpningen av artikel 6 och artikel 7. I detta ingår att fastställa tekniska föreskrifter om hur **reparationsinformation** skall tillhandahållas.

Kommissionen skall, i enlighet med förfarandet i artikel 37.2 i direktiv [XXXX/XX/EG], anta de åtgärder som krävs för tillämpningen av artikel 6 och artikel 7. I detta ingår att fastställa tekniska föreskrifter om hur **reparations- och OBD-information** skall tillhandahållas.

Motivering

Se motiveringen till ändringsförslag 6.5.

Ändringsförslag 31 Artikel 9, punkterna 2 och 3

2. Från och med den **[18 månader plus en dag räknat från datumet för ikraftträdande]**, och från och med den **[30 månader räknat från datumet för ikraftträdande]** när det gäller kategori N₁ klass II och III, skall de nationella myndigheterna, av skäl som hänför sig till utsläpp eller bränsleförbrukning, vägra att meddela EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för nya fordonstyper som inte uppfyller kraven i

2. Från och med den **1 juni 2009, med undantag för fordon i kategori M med en högsta tekniskt tillåten lastvikt på 2 500 kg och som uppfyller särskilda samhälleliga behov**, och från och med den **1 juni 2010** när det gäller kategori N₁ klass II och III **och de fordon i kategori M som avses ovan**, skall de nationella myndigheterna, av skäl som hänför sig till utsläpp eller bränsleförbrukning, vägra att meddela EG-typgodkännande eller

denna förordning och dess tillämpningsåtgärder.

3. Från och med den *[36 månader räknat från datumet för ikraftträdande]*, och från och med den *[48 månader räknat från datumet för ikraftträdande]* när det gäller kategori N₁ klass II och III, skall de nationella myndigheterna, i fråga om nya fordon som inte uppfyller kraven i denna förordning och dess tillämpningsåtgärder, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för genomförandet av [artikel 25] i direktiv [XXXX/XX/EG], och skall, av skäl som hänför sig till utsläpp eller bränsleförbrukning, vägra registrering och förbjuda försäljning och ibruktagande av dessa fordon.

nationellt typgodkännande för nya fordonstyper som inte uppfyller kraven i denna förordning och dess tillämpningsåtgärder, **framför allt i bilagorna, med undantag för gränsvärdena för Euro 6 i tabell 1a i bilaga I.**

3. Från och med den *1 juni 2010, med undantag för fordon i kategori M med en högsta tekniskt tillåten lastvikt på 2 500 kg och som uppfyller särskilda samhälleliga behov*, och från och med den *1 juni 2011* när det gäller kategori N₁ klass II och III **och de fordon i kategori M som avses ovan**, skall de nationella myndigheterna, i fråga om nya fordon som inte uppfyller kraven i denna förordning och dess tillämpningsåtgärder, **framför allt i bilagorna, med undantag för gränsvärdena för Euro 6 i tabell 1a i bilaga I**, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för genomförandet av [artikel 25] i direktiv [XXXX/XX/EG], och skall, av skäl som hänför sig till utsläpp eller bränsleförbrukning, vägra registrering och förbjuda försäljning och ibruktagande av dessa fordon.

Motivering

Under de förberedande diskussionerna har det framgått att gränsvärdena behöver och kan också tekniskt sett sänkas ytterligare. Föredragande föreslår därför att man skall gå lite längre och samtidigt införa en ny etapp, Euro 6, till Euro 5 i förordningen med lägre gränsvärden. Härigenom fastställs långsiktiga mål för att minska utsläppen vilket för forskningen och utvecklingen på området för fordonssystem samt för tillverkaren innebär säkerhet i planeringsarbetet och för investeringarna. Mellan typgodkännandet för nya fordonstyper och nya fordon bör det precis som enligt det tidigare Euro-kravet endast vara ett år.

Ändringsförslag 32 Artikel 9, punkterna 3a och 3b (nya)

3a. Från och med den 1 juni 2014, och från och med den 1 juni 2015 när det gäller kategori N₁ klass II och III, skall nationella myndigheter vägra, av skäl som

hänför sig till utsläpp eller bränslekonsumtion, att bevilja EG-typgodkännande eller nationella typgodkännande för nya fordonstyper som inte uppfyller kraven i denna förordning och dess tillämpningsåtgärder, och framför allt i bilagorna, inbegripet gränsvärdena för Euro 6 i tabell 1 a i bilaga I.

3b. Från och med den 1 juni 2015, och från och med den 1 juni 2016 när det gäller kategori N₁ klass II och III, skall nationella myndigheter i fråga om nya fordon som inte uppfyller kraven i denna förordning och dess tillämpningsåtgärder och framför allt i bilagorna, inbegripet gränsvärdena för Euro 6 i tabell 1 a i bilaga I, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga för genomförandet av [artikel 25] i direktiv [XXXX/XX/EG], och skall, av skäl som hänför sig till utsläpp eller bränslekonsumtion, vägra registrering och förbjuda försäljning och ibruktagande av dessa fordon.

Motivering

Euro 5 skall träda i kraft den 1 juni 2009 och Euro 6 fem år senare, dvs. den 1 juni 2014. Mellan typgodkännandet för fordonstyper och fordon bör det precis som enligt det tidigare Euro-kravet endast vara ett år.

Ändringsförslag 33 Artikel 10

1. När det gäller nya **ersättningskatalysatorer** som är avsedda att monteras på EG-typgodkända fordon som inte är utrustade med system för omborrdiagnos (OBD) skall de nationella myndigheterna inte godkänna försäljning eller installation av dessa i ett fordon, om de inte är av en typ för vilken ett typgodkännande har meddelats i enlighet med denna förordning.

2. Trots punkt 1 får de nationella myndigheterna fortsätta att meddela

1. När det gäller nya **utsläpps begränsande anordningar** som är avsedda att monteras på EG-typgodkända fordon som inte är utrustade med system för omborrdiagnos (OBD) skall de nationella myndigheterna inte godkänna försäljning eller installation av dessa i ett fordon, om de inte är av en typ för vilken ett typgodkännande har meddelats i enlighet med denna förordning.

2. Trots punkt 1 får de nationella myndigheterna fortsätta att meddela

utvidgningar av EG-typgodkännanden för **ersättningskatalysatorer** enligt samma villkor som de ursprungligen meddelades.

utvidgningar av EG-typgodkännanden för **utsläpps begränsande anordningar** enligt samma villkor som de ursprungligen meddelades.

Motivering

För att åstadkomma en klarare lagstiftning och en teknisk utveckling är det bättre att använda ett vidare begrepp än att ha olika punkter för katalysatorer, dieselpartikelfilter, kväveoxider, efterbehandlingssystem och i framtiden för tekniskt möjliga efterbehandlingssystem. Man måste använda ett begrepp som inte missgynnar någon teknik eller begränsar några innovationer.

Ändringsförslag 34

Artikel 11, punkt 1, styckena 2 och 3

Dessa incitament skall gälla alla nya fordon som säljs på marknaden i en medlemsstat och som överensstämmer med bestämmelserna i denna förordning och dess tillämpningsåtgärder före de datum som anges i **artikel 9.3**.

De skall upphöra de datum som anges i **artikel 9.3**.

Dessa incitament skall gälla alla nya fordon som säljs på marknaden i en medlemsstat och som överensstämmer med bestämmelserna i denna förordning och dess tillämpningsåtgärder före de datum som anges i **artikel 9**.

De skall upphöra de datum som anges i:

a) artikel 9.3 beträffande incitament för att uppfylla de gränsvärden för utsläpp som anges i tabell 1, bilaga I,

b) artikel 9.3b beträffande incitament för att uppfylla de gränsvärden för utsläpp som anges i tabell 1a, bilaga I.

Motivering

Denna ändring hör samman med införandet av en tvåstegsstrategi. Incitament för fordon som uppfyller gränsvärdena för Euro 5 bör upphöra när gränsvärdena för Euro 6 träder ikraft.

Ändringsförslag 35

Artikel 13

1. Senast den [6 månader efter ikraftträdandet] skall kommissionen undersöka om gränsvärdet för kolväteutsläpp i bilaga I behöver definieras om, detta för att beakta utsläppen av andra kolväten än metan

och metan separat.

2. *Det* skall också *övervägas* om metanutsläpp bör ingå i beräkningen av koldioxidutsläpp.

3. Kommissionen *kan med avseende på punkterna 1 och 2* vid behov

a) *ändra denna förordning i enlighet med artikel 14 för att justera de gränsvärden för kolväten som anges i bilaga I i denna förordning,*

b) *i enlighet med artikel 37.2 i direktiv [XX/XXXX/EG] anta åtgärder för provning, beaktande eller begränsning av metanutsläpp.*

4. När det partikelmättningsprogram har avslutats som genomförs inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa under ledning av världsförbundet för harmonisering av föreskrifter för fordon skall kommissionen

a) ändra denna förordning i enlighet med artikel 14 i syfte att justera de gränsvärden för partikelmassa som anges i bilaga I till denna förordning och införa gränsvärden för partikelantal i den bilagan så att de i stort korrelerar med massagränsvärdena för bensin och dieselbränsle,

b) i enlighet med artikel 37.2 i direktiv [XX/XXXX/EG] anta en reviderad mätmetod för partiklar och ett gränsvärde för partikelantal.

1. *Kommissionen* skall också *överväga* om metanutsläpp bör ingå i beräkningen av koldioxidutsläpp.

Kommissionen *skall* vid behov *lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet med åtgärder för provning, beaktande eller begränsning av metanutsläpp.*

2. När det partikelmättningsprogram har avslutats som genomförs inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa under ledning av världsförbundet för harmonisering av föreskrifter för fordon, *och senast vid ikraftträdandet av Euro 6,* skall kommissionen *utan att sänka nuvarande ambitionsnivå för miljön*

a) ändra denna förordning i enlighet med artikel 14 i syfte att justera de gränsvärden för partikelmassa som anges i bilaga I till denna förordning och införa gränsvärden för partikelantal i den bilagan så att de i stort korrelerar med massagränsvärdena för bensin och dieselbränsle,

b) i enlighet med artikel 37.2 i direktiv [XX/XXXX/EG] anta en reviderad mätmetod för partiklar och ett gränsvärde för partikelantal.

Motivering

Hör samman med tidigare ändringsförslag, för att upprätthålla en balans mellan vad som regleras genom kommittéförfarande och vad som regleras genom medbeslutandeförfarande.

Ändringsförslag 36
Artikel 14

Kommissionen *får*, i enlighet med förfarandet i artikel 37.2 i direktiv [XX/XXXX/EG], ändra denna förordning i enlighet med artikel [36.2, 36.3 och 36.4] i det direktivet.

Om hänvisning görs till denna artikel får kommissionen, i enlighet med förfarandet i artikel 37.2 i direktiv [XX/XXXX/EG], ändra denna förordning i enlighet med artikel [36.2, 36.3 och 36.4] i det direktivet.

Ändringsförslag 37
Artikel 15a (ny)

Artikel 15a

Ändringar av direktiv 2005/55/EG

Direktiv 2005/55/EG skall ändras på följande sätt:

1. Titeln skall ersättas med följande:

”Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 december 2005 om typgodkännande av tunga fordon avseende utsläpp (Euro IV och V).”

2. Artikel 1 skall ersättas med följande:

”Följande bestämmelser skall gälla i enlighet med detta direktiv:

a) fordon: motorfordon enligt definitionen i artikel 2 i direktiv 70/156/EEG, utom fordon i kategori M₁, M₂ och N₁ med en högsta tekniskt tillåten lastvikt på 3 500 kg eller en referensvikt på högst 2 610 kg.

b) motor: framdrivningskällan i ett fordon för vilken typgodkännande får beviljas som separat teknisk enhet enligt definitionen i artikel 3 i direktiv [XXXX/XX/EG].

c) miljövänligare fordon (EEV-fordon): fordon som drivs av en motor som uppfyller de tillåtna gränsvärden för utsläpp som anges i rad C i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I.

3. Punkt 1 i bilaga I skall ersättas med följande:

”TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

Detta direktiv omfattar dels kontroll av gas- och partikelformiga föroreningar, avgasreningssystemens livslängd, överensstämmelse för fordon och motorer i drift och system för omborddiagnos (OBD-system) för alla motorfordon, och för alla motorer enligt artikel 1, med undantag för de fordon i kategori M₁, N₁, N₂ och M₂ för vilka typgodkännande beviljas enligt förordning [XXXX/XX/EG= denna förordning]

Om ytterligare ändringar måste göras för att återge ändringarna ovan, skall direktiv 2005/55/EG och dess tillämpningsåtgärder ändras i enlighet med det förfarande som anges i artikel 37.2 i direktiv [XXXX/XX/EG].

Motivering

Ändringen av tillämpningsområdet för direktiv 2005/55/EG hör samman med ändringen av denna förordnings tillämpningsområde. Tanken är att denna förordning skall omfatta alla personbilar och lätta fordon, medan direktiv 2005/55/EG skall omfatta alla tunga fordon, oavsett drivmedel.

Ändringsförslag 38 Artikel 16

Artikel 16

utgår

Ändringar av direktiv 72/306/EEG

I artikel 1 i direktiv 72/306/EEG skall följande stycke läggas till:

”Detta direktiv skall dock inte tillämpas på de fordon som avses i artikel 2 i [denna förordning]”.

Motivering

Hör samman med ändringarna av förordningens tillämpningsområde och av direktiv 2005/55/EG.

Ändringsförslag 39 Artikel 17, punkt 1

1. Direktiv 70/220/EEG, 80/1268/EEG, 89/458/EEG, 91/441/EEG, 93/59/EEG, 94/12/EG, 96/69/EG, 98/69/EG och 2004/3/EG skall upphöra att gälla från och med den [18 månader räknat från och med det datum då denna förordning träder i kraft].

1. Direktiv 70/220/EEG, **72/306/EEG**, 80/1268/EEG, 89/458/EEG, 91/441/EEG, 93/59/EEG, 94/12/EG, 96/69/EG, 98/69/EG och 2004/3/EG skall upphöra att gälla från och med den [18 månader räknat från och med det datum då denna förordning träder i kraft].

Motivering

Hör samman med ändringen av direktiv 2005/55/EG.

Ändringsförslag 40
Artikel 18, punkt 2

2. Den skall tillämpas från och med den [18 månader+1 dag efter ikraftträdandet], utom artikel 9.1 och artikel 11.

2. Den skall tillämpas från och med den [18 månader+1 dag efter ikraftträdandet], utom artikel 9.1 och artikel 11 ***som skall tillämpas från och med [datum för denna förordnings ikraftträdande].***

Motivering

Klargörande.

Ändringsförslag 41
Artikel 18, punkt 3

3. Om de ändringar eller tillämpningsåtgärder som avses i artikel 5.6 och artikel 13.1 och 13.3 antas senare än den [6 månader efter det att denna förordning har trätt i kraft], skall de datum som anges i artikel 9.2 och 9.3 ersättas med de datum som anges i ändringarna eller tillämpningsåtgärderna.

utgår

Ändringsförslag 42
Bilaga I, tabell 1

Kommissionens förslag

Tabell 1: Gränsvärden för Euro 5

Kategori		Klass	Referens- massa (RM) (kg)	Gränsvärden											
				Kolmonoxid (massa) (CO)		Kolväten (massa) (HC)		Kväveoxider (massa) (NO _x)		Kolväten och kväveoxider (sammanlagd massa) (HC + NO _x)		Partiklar (massa) (PM)		Partiklar (antal) ⁽¹⁾ (PM)	
				L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₂ + L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₅ (#/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI	
M	—	Alla	1000	500	75	—	60	200	—	250	5,0	5,0			
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	75	—	60	200	—	250	5,0	5,0			
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	100	—	75	260	—	320	5,0	5,0			
	III	1760 < RM	2270	740	120	—	82	310	—	380	5,0	5,0			

Förklaring: PI = gnisttändning, CI = kompressiontändning

(1) En gräns för partikelantalet skall bestämmas *senare*.

(2) Gränsen för partikelmassa för fordon med motorer med gnisttändning gäller endast fordon med direktinsprutningsmotorer som antingen helt eller delvis körs med mager blandning (*lean burn*).

Parlamentets ändringar

Tabell 1: Gränsvärden för Euro 5

Kategori		Referens-massa (RM) (kg)	Gränsvärden													
			Kolmonoxid (massa) (CO)		Totala kolväten (massa) (THC)		Ickemetankol väten (NMHC)		Kväveoxider (massa) (NO _x)		Totala kolväten och kväveoxider (sammanlagd massa) (THC + NO _x)		Partiklar (massa) (PM)		Partiklar (antal) ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Kategori	Klass		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M ⁽³⁾	—	Alla	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0		
N ₁ ⁽⁴⁾	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	240	—	300	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	290	—	360	5.0	5.0		

Förklaring: PI = gnisttändning, CI = kompressionständning

(1) En gräns för partikelantalet skall bestämmas *så snart som möjligt, dock senast vid ikraftträdandet av Euro 6*.

(2) Gränsen för partikelmassa för fordon med motorer med gnisttändning gäller endast fordon med direktinsprutningsmotorer som antingen helt eller delvis körs med mager blandning (*lean burn*).

(3) *Utom fordon med en tekniskt tillåten lastvikt på över 2 500 kg och som uppfyller särskilda samhälleliga behov.*

(4) *Inklusive fordon som avses i fotnot (3).*

Motivering

Se motiveringen.

Ändringsförslag 43
Bilaga I, tabell 1a (ny)

Parlamentets ändringar

Tabell 1a: Gränsvärden för Euro 6

		Referens- massa (RM) (kg)	Gränsvärden													
			Kolmonoxid (massa) (CO)		Totala kolväten (massa) (THC)		Ickemetan- kolväten (NMHC)		Kväveoxider (massa) (NO _x)		Kolväten och kväveoxider (sammanlagd massa) (HC + NO _x)		Partiklar (massa) (PM)		Partiklar (antal) ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Kategori	Klass		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	All	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
N _I	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		

Förklaring: PI = gnisttändning, CI = kompressiontändning

(1) En gräns för partikelantalet skall bestämmas i detta skede.

(2) Gränsen för partikelmassa för fordon med motorer med gnisttändning gäller endast fordon med direktinsprutningsmotorer som antingen helt eller delvis körs med mager blandning (lean burn).

Motivering

Se motiveringen.

MOTIVERING

Inledning

Förbränning av drivmedel såsom bensin, diesel och gas, vilka är baserade på fossila energikällor som t.ex. olja och gas, resulterar i utsläpp som är skadliga för såväl hälsan som för växt- och djurlivet och bidrar till den globala uppvärmningen.

Genom renare personbilar förbättras Europas luftkvalitet avsevärt. Detta hänger nära samman med genomsnittsåldern för fordonsflottan på Europas vägar. En lägre genomsnittsålder på bilarna betyder att andelen bilar som kommer att släppa ut avgaser som är mindre skadliga för miljön och hälsan ökar.

Kommissionens förslag

Inom ramen för sjätte miljöhandlingsprogrammet och det påföljande CAFE-programmet (Ren luft i Europa) lade kommissionen förra september fram ett förslag till en tematisk strategi för luftföroreningar. Det förslag till en Euro 5-förordning som kommissionen lade fram den 21 december 2005 är en av åtgärderna för renare luft.

Kommissionens förslag innehåller införandet av harmoniserade tekniska bestämmelser för lätta fordon för att åstadkomma en funktionerande inre marknad med ett gott miljöskydd. Man fastställer gränsvärden för skadliga utsläpp av kolmonoxid (CO), kolväten (HC), kväveoxider (NOx) och partiklar (PM). För att målet med en funktionerande inre marknad med ett gott miljöskydd skall kunna nås innehåller kommissionens förslag också åtgärder för tillgång till reparationsinformation.

För att åstadkomma en bättre lagstiftning bör nästa Euro-norm vara en förordning och sammanfatta och upphäva alla tidigare tillämpliga rättsakter (direktiv 70/220/EEG och dess otaliga ändringar). Parallellt med detta förslag till förordning ("politisk förordning") utarbetas enligt tvåstegsstrategin en "teknisk förordning", där de tekniska specifikationerna, som också uppfyller de grundläggande kraven, fastställs.

Föredragandens ståndpunkt

- Tillämpningsområdet utgår i kommissionens förslag från de olika motorteknikerna. För att texten skall bli klarare och enklare föreslår föredraganden att man från och med nu utgår från fordonskategori. Genom ändringen av direktiv 2005/55/EG klargörs dessutom skillnaden mellan lätta och tunga fordon i lagstiftningen.
- Föredraganden beklagar att kommissionens förslag inte är ambitiösare. Under de förberedande diskussionerna framkom det att gränsvärdena behöver och kan sänkas ytterligare. Föredraganden föreslår därför att man skall gå lite längre och samtidigt införa en ny etapp, Euro 6, till Euro 5 i förordningen med lägre gränsvärden. Härigenom fastställs långsiktiga mål för att minska utsläppen vilket för forskningen och utvecklingen på området för fordonssystem samt för tillverkaren innebär säkerhet i planeringsarbetet och för investeringarna. Den första etappen Euro 5 skall träda ikraft den 1 juni 2009 och den andra etappen Euro 6 fem år senare, dvs. den 1 juni 2014.

- Det råder enighet om att gränsvärdena för kväveoxider i kommissionens förslag inte är tillräckligt ambitiösa. Kväveoxider orsakar bland annat försurning, övergödning och marknära ozon, vilket kan vara livshotande för människor (kan irritera och skada andningsorganen) och dessutom orsaka förorening av skogar och åkrar. Föredraganden förslår därför att gränsvärdena i Euro 5 skall sänkas med ytterligare 10 procent i förhållande till kommissionens förslag för fordon med motorer med kompressionständning, dvs. 180 mg/km. Det vore orealistiskt att ytterligare sänka gränsvärdena i denna etapp, eftersom det skulle innebära efterbehandlingssystem av kväveoxider, vilka när det gäller lätta fordon endast befinner sig i ett försöksskede och utgör en speciell marknadsnisch. Föredraganden föreslår därför att man i Euro 6 sänker kväveoxidgränsvärdena för diesel med ca. 60 procent, dvs. till ett gränsvärde på 75 mg/km. För motorer med gnisttändning skall gränsvärdena i kommissionens förslag behållas, vilket innebär att de sänks med 25 procent i förhållande till Euro 4. Det vore kontraproduktivt att sänka gränsvärdena ytterligare mot bakgrund av utvecklingen av motorer med öppen kammare.
- Problemen med fina partiklar får inte glömmas bort i diskussionen om kväveoxider. Föroreningarna märks framför allt i större städer och gränsvärdena måste absolut sänkas ytterligare.
- Föredraganden stöder de gränsvärden som kommissionen föreslår för Euro 5, en utsläppsminskning av partikelmassa med 80 procent till ett gränsvärde på 5 mg/km. Dessa gränsvärden kan endast uppnås om man inför ett partikelfilter. För att i framtiden begränsa utsläppen av ultrafina partiklar, som är särskilt hälsofarliga, kräver föredraganden att man så fort som möjligt och senast i samband med ikraftträdandet av Euro 6 också, förutom för partikelmassa, inför gränsvärden och ett mätförfarande för antalet partiklar. Detta skall genomföras på basis av den forskning som bedrivs och de diskussioner som för närvarande förs inom ramen för programmet för partikelmätning, vilket drivs av FN:s ekonomiska kommission för Europa.
- Gasdrivna fordon belastar miljön mycket mindre än fordon som uteslutande drivs med diesel eller bensin. Det uppstår inget partikelproblem med gasdrivna fordon och kväveoxidutsläppen ligger betydligt under värdena för fordon som drivs med traditionella bränslen. För att dessa fordon inte skall trängas ut från marknaden på grund av att de inte kan uppfylla de kolvätegränsvärden som kommissionen föreslår anser föredraganden att Euro 4-normen för totala kolväten (massa) behålls och att en ny kolumn för ickemetankolväten (NMHC) infogas i bilagan i tabellerna så att bensindrivna bilar fortfarande måste uppfylla stränga kolvätegränsvärden.
- I Euro 3 och 4 finns en bestämmelse om att fordon i kategori M över 2 500 kg såsom N1 klass II och III kan typgodkännas. Detta undantag behövs inte längre för alla personbilar med en lastvikt som överstiger 2 500 kg. För att åstadkomma en smidigare övergång föreslår föredraganden att detta undantag behålls för fordon som uppfyller särskilda samhälleliga behov, som till exempel räddnings- och bärgningsfordon, fordon avsedda för transport av personer med funktionshinder eller för allmännyttiga ändamål samt storfamiljsbilar med fler än sex sittplatser, exklusive förarens, och som inte används för terrängkörning.

- Föredraganden stöder och förordar kommissionens förslag när det gäller att fortsätta att främja medlemsstaternas möjlighet att i förväg införa rena fordon genom ekonomiska incitament.
- Föredraganden anser att den livslängd på 160 000 km för utsläpps begränsande anordningar som anges i kommissionens förslag inte är tillräckligt ambitiös. Han föreslår att man går längre och inför en livslängd på 200 000 km. Då skulle man komma närmare den standard som gäller på den amerikanska marknaden och bättre motsvara fordons verkliga livslängd.
- Till följd av diskussionen om kapitel III angående tillgången till reparationsinformation stöder föredragande kommissionens förslag och betonar att oberoende aktörer på samma sätt som auktoriserade återförsäljare och verkstäder måste få tillgång till reparations- och OBD-information som överensstämmer med Oasis-standarden. Underhåll och reparation av fordon krävs för att ett fordon skall vara funktionsdugligt. Eftersom även oberoende aktörer enkelt kan utföra reparationer underlättas tillgången till regelbundet underhåll. Ett regelbundet underhåll garanterar ett säkert och miljövänligt fordon och skall därför främjas.