

6.6.2018

A8-0010/ 001-046

ÆNDRINGSFORSLAG 001-046

af Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

Betænkning

Damiano Zoffoli

A8-0010/2018

Nye tunge erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug

Forslag til forordning (COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning

Betragtning 3 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(3a) For at sikre, at dette mål nås, bør medlemsstaterne indsamle bedre praksis for undervisning i energieffektiv kørsel og fremme anvendelsen heraf. Anvendelsen af nye teknologier til at øge effektiviteten og nedbringe brændstofforbruget og CO₂-emissionerne bør i lighed med anvendelse af mere aerodynamisk design og optimering af læsseplaner fremmes. Medlemsstaterne bør for at mindske brændstofforbruget overveje at anvende midler til modernisering af deres vognpark af tunge køretøjer og vedligeholdelse og forbedring af motorveje og fremme anvendelsen af dæk med lav rullemodstand og lettere påhængskøretøjer samt anvendelsen af alternative brændstoffer, eksempelvis hydrogen eller brændsel udvundet af genanvendelse og forarbejdning af plast.

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 3 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(3b) For at kunne opfylde Parisaftalen skal drivhusgasemissionerne fra transport være tæt på nul i 2050.

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4) Drivhusgasemissioner fra lastbiler og busser, dvs. tunge køretøjer, tegner sig på nuværende tidspunkt for omkring en fjerdedel af vejtransportemissionerne og forventes **at stige** yderligere frem til 2030. Der skal træffes effektive foranstaltninger til at begrænse emissionerne fra tunge køretøjer med henblik på at bidrage til de nødvendige reduktioner af emissionerne i transportsektoren.

(4) Drivhusgasemissioner fra lastbiler og busser, dvs. tunge køretøjer, tegner sig på nuværende tidspunkt for omkring en fjerdedel af vejtransportemissionerne og forventes, **såfremt der ikke træffes yderligere foranstaltninger, at tegne sig for 30 % af de samlede CO₂-emissioner fra vejtransport frem til 2030. Emissioner fra tunge godskøretøjer vil stige med 10 % mellem 2010 og 2030, og med 17 % fra 2010 til 2050.** Der skal træffes effektive foranstaltninger til at begrænse emissionerne fra tunge køretøjer med henblik på at bidrage til de nødvendige reduktioner af emissionerne i transportsektoren, **samtidig med at industriens konkurrenceevne fremmes, og transportvirksomhederne modtager nyttige oplysninger til at træffe deres valg. Desuden kan der ligeledes opnås emissionsreduktioner ved at udvikle løsninger til og skabe incitament for optimering af lastningen, bundtvis trafikafvikling, uddannelse af chauffører, fornyelse af vognparken, mindske af trafiktætheden og investeringer i vedligeholdelse af infrastrukturen.**

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) I sin meddelelse fra 2014 om en strategi for reduktion af tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner¹³ anerkendte Kommissionen, at en forudsætning for at træffe sådanne foranstaltninger er en reguleret procedure for beregning af CO₂-emissioner og brændstofforbrug.

¹³ COM(2014) 285 final.

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5) I sin meddelelse fra 2014 om en strategi for reduktion af tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner anerkendte Kommissionen, at en forudsætning for at træffe sådanne foranstaltninger er en reguleret procedure for beregning af CO₂-emissioner og brændstofforbrug. ***I sin mobilitetspakke fra 2017 med titlen "Et mobilt Europa" bebudede Kommissionen fremsættelsen af et forslag til standarder for tunge køretøjer i første halvdel af 2018. Det er af afgørende betydning, at dette forslag offentliggøres rettidigt, således at sådanne nye standarder kan vedtages hurtigt.***

¹³ COM(2014)0285.

(6a) Transportvirksomheder er for en stor dels vedkommende små og mellemstore virksomheder. Desuden har de endnu ikke adgang til standardiseret information, som gør det muligt at vurdere teknologier til forbedring af brændstofeffektivitet eller sammenligne køretøjer med henblik på at træffe købsbeslutninger på et velinformeret grundlag og nedbringe deres brændstofomkostninger, som udgør over en fjerdedel af deres driftsomkostninger.

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) Oplysninger om et køretøjs præstationer med hensyn til CO₂-emissioner og brændstofforbrug bør gøres offentligt tilgængelige for at gøre det muligt for alle transportvirksomheder at træffe købsbeslutninger på et informeret grundlag. Alle køretøjsproducenter ville kunne sammenligne deres køretøjs præstationer med andre mærker. Det vil i højere grad tilskynde til innovation og dermed øge konkurrenceevnen. Oplysningerne vil også give de politiske beslutningstagere i **EU** og medlemsstaterne et fornuftigt grundlag for at udvikle politikker til fremme af anvendelsen af mere energieffektive køretøjer. Værdier for CO₂-emissioner og brændstofforbrug beregnet for hvert enkelt nyt tungt køretøj i henhold til Kommissionens forordning (EU) [.../...] ¹⁵ [korrekt henvisning indsættes af OPOCE] bør derfor overvåges, indberettes til Kommissionen og offentliggøres.

¹⁵ Kommissionens forordning (EU) [.../...] om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 595/2009 med hensyn til beregning af tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, EUT L... af ..., s. ...

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Betragtning 8

Ændringsforslag

(7) Oplysninger om et køretøjs præstationer med hensyn til CO₂-emissioner og brændstofforbrug bør gøres offentligt tilgængelige for at gøre det muligt for alle transportvirksomheder at træffe købsbeslutninger på et informeret grundlag **for at sikre størst mulig gennemsigthed**. Alle køretøjsproducenter ville kunne sammenligne deres køretøjs præstationer med andre mærker. Det vil i højere grad tilskynde til innovation, **fremme udviklingen i retning af mere energieffektive køretøjer** og dermed øge konkurrenceevnen. Oplysningerne vil også give de politiske beslutningstagere i **Unionen** og medlemsstaterne et fornuftigt grundlag for at udvikle politikker til fremme af anvendelsen af mere energieffektive køretøjer. Værdier for CO₂-emissioner og brændstofforbrug beregnet for hvert enkelt nyt tungt køretøj i henhold til Kommissionens forordning (EU) [.../...] ¹⁵ [korrekt henvisning indsættes af OPOCE] bør derfor overvåges, indberettes til Kommissionen og offentliggøres.

¹⁵ Kommissionens forordning (EU) [.../...] om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 595/2009 med hensyn til beregning af tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 (EUT L... af ..., s. ...).

Kommissionens forslag

(8) For at opnå fyldestgørende viden om sammensætningen af Unionens vognpark af tunge køretøjer, dens udvikling over tid og dens potentielle indvirkning på CO₂-emissionerne bør data om indregistrering af alle nye tunge køretøjer og alle nye påhængskøretøjer, herunder data om fremdriftssystemer og de relevante karrosserier, overvåges og indberettes.

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag

(9) Data om CO₂-emissioner og brændstofforbrug vil være tilgængelige for visse nye tunge køretøjer, der er indregistreret i [2019]. Fra og med den dato skal medlemsstaternes kompetente myndigheder pålægges at indsende data om nye indregistreringer, og producenter skal pålægges at indsende tekniske data om de pågældende køretøjer.

Ændringsforslag

(8) For at opnå fyldestgørende viden om sammensætningen af Unionens vognpark af tunge køretøjer, dens udvikling over tid og dens potentielle indvirkning på CO₂-emissionerne bør data om indregistrering af alle nye tunge køretøjer og alle nye påhængskøretøjer, herunder data om fremdriftssystemer og de relevante karrosserier, overvåges og indberettes. ***Det særlige ansvar for overvågning og indberetning af data er beskrevet i henholdsvis artikel 4 og 5.***

Ændringsforslag

(8a) Det er nødvendigt, at overvågnings- og indberetningssystemet er brugervenligt for alle transportvirksomheder, uanset deres størrelse og ressourcer.

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9) Data om CO₂-emissioner og brændstofforbrug vil være tilgængelige for visse nye tunge køretøjer, der er indregistreret i [2019]. Fra og med den dato skal medlemsstaternes kompetente myndigheder pålægges at indsende data om nye indregistreringer, og producenter skal pålægges at indsende tekniske data om de pågældende køretøjer, ***der er omfattet af anvendelsesområdet for Kommissionens forordning (EU) [.../...]^{1a+}.***

^{1a} Kommissionens forordning (EU) [.../...] om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 595/2009 med hensyn til beregning af tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 (EUT L... af ..., s. ...).

⁺ EUT: Indsæt venligst den korrekte henvisning.

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9a) Med henblik på at sikre at økonomiske aktører bedre kan forberede sig på reguleringsmæssige ændringer, bør Kommissionen senest den 30. juni 2018 offentliggøre en tidsplan for den planlagte anvendelse af softwareværktøjet til beregning af køretøjers energiforbrug (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool – VECTO), der er udviklet i henhold til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400, i forbindelse med centrale teknologier og innovationer, som nedbringer emissionerne fra vejgodstransport. Kommissionen bør ligeledes omgående opdatere VECTO-prøvningsproceduren, der er oprettet i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009, således at den omfatter alle kategorier af tunge køretøjer, herunder alle alternative drivaggregater, påhængskøretøjer og alle nye typer alternative brændstoffer, der vil blive tilgængelige på markedet, for at dække hele spektret af mulige tunge køretøjer. Det er derfor vigtigt, at Kommissionen løbende vurderer omfanget af overvågnings- og indberetningsforpligtelser i henhold til

*denne forordning og i givet fald
fremsætter lovgivningsmæssige forslag.*

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning Betragtning 9 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9b) Det er nødvendigt, at overvågnings- og indberetningssystemet er brugervenligt for alle transportvirksomheder, uanset deres størrelse og ressourcer.

Kommissionen bør aktivt fremme et sådant system for at sikre, at det har en relevant indvirkning på sektoren, og øge bevidstheden om tilgængeligheden af de indberettede data.

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) Resultaterne af, om produktionsprøvningen af VECTO-inputfilerne overholder kravene, bør også overvåges og indberettes til Kommissionen.

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Betragtning 10 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10b) Kommissionens analyse af de data, der er fremsendt af medlemsstaterne og producenterne for det foregående kalenderår, bør forelægges for offentligheden på en måde, der klart vil vise præstationerne for Unionens og de

enkelte medlemsstaters vognpark af tunge køretøjer og for de enkelte producenter på en sammenlignelig måde i forhold til det gennemsnitlige brændstofforbrug og CO₂-emissionerne, idet der også tages hensyn til forskellene i producenternes produktportefølje og den angivne opgaveprofil.

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning Betragtning 11

Kommissionens forslag

(11) Det er vigtigt at sikre, at de data, der overvåges og indberettes, er solide og pålidelige. Kommissionen bør derfor have midlerne til at kontrollere og, om nødvendigt, rette de endelige data. Der bør derfor i kriterierne for overvågningen fastsættes parametre, der gør det muligt på passende vis at spore og kontrollere dataene.

Ændringsforslag

(11) Det er vigtigt at sikre, at de data, der overvåges og indberettes, er solide og pålidelige. Kommissionen bør derfor have midlerne til at kontrollere og, om nødvendigt, at rette de endelige data. ***Hvis Kommissionens kontrol af korrektheden og kvaliteten af de indberettede data afslører forsætlig eller uagtsom manglende overholdelse af kravene i denne forordning, bør Kommissionen pålægge den pågældende producent en administrativ bøde for overtrædelse af denne forordning. Den administrative bøde bør være effektiv, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.*** Der bør derfor i kriterierne for overvågningen fastsættes parametre, der gør det muligt på passende vis at spore og kontrollere dataene.

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) Baseret på erfaringerne fra overvågningen og indberetningen af data om CO₂-emissioner i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF)

Ændringsforslag

(12) Baseret på erfaringerne fra overvågningen og indberetningen af data om CO₂-emissioner i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr.

nr. 443/2009¹⁶ om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011¹⁷ om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner bør Det Europæiske Miljøagentur overdrages ansvaret for udveksling af oplysninger med medlemsstaternes kompetente myndigheder og producenter samt forvaltningen af den endelige database på vegne af Kommissionen. Det bør også sikres, at overvågnings- og indberetningsprocedurerne for tunge køretøjer bringes i overensstemmelse med de procedurer, der allerede gælder for lette erhvervskøretøjer.

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, EUT L 140 af 5.2.2009, s. 1.

¹⁷ Forordning (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1.

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag

443/2009¹⁶ om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011¹⁷ om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner bør Det Europæiske Miljøagentur overdrages ansvaret for udveksling af oplysninger med medlemsstaternes kompetente myndigheder og producenter samt forvaltningen af den endelige database, **der bør være gratis tilgængelig for transportvirksomheder og tredjeparter i et format, hvori der kan søges digitalt**, på vegne af Kommissionen. Det bør også sikres, at overvågnings- og indberetningsprocedurerne for tunge køretøjer bringes i overensstemmelse med de procedurer, der allerede gælder for lette erhvervskøretøjer.

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, EUT L 140 af 5.2.2009, s. 1.

¹⁷ Forordning (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1.

Ændringsforslag

(12a) I sin mobilitetspakke fra 2017 med

titlen "Et mobilt Europa" bebudede Kommissionen fremsættelsen af et forslag til CO₂-standarder for tunge køretøjer i første halvdel af 2018. Ambitiøse CO₂-mål for 2025 for tunge køretøjer bør betragtes som det endelige mål for denne lovgivningsmæssige sti og bør fremsættes af Kommissionen senest den 30. april 2018.

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning Betragtning 12 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(12b) Kommissionen bør omgående udarbejde en obligatorisk kontrolprøvning på vej, der skal foretages af originaludstyrsfabrikanter under tilsyn af uafhængige og akkrediterede organer, for at identificere eventuelle uoverensstemmelser mellem simulerede og faktiske CO₂-værdier for et komplet tungt køretøj. Uafhængige tredjeparter bør have lov til at foretage uafhængige prøvninger i tekniske tjenester eller akkrediterede laboratorier og have adgang til de nødvendige data. Resultaterne af sådanne prøvninger bør overvåges og indberettes i henhold til denne forordning samt offentliggøres.

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning Betragtning 12 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(12c) "Dieselgate"-skandalen i forbindelse med typegodkendelsen af lette køretøjer har vist, hvor vigtig en rolle de uafhængige organer spiller i tilsynet med de prøvninger, der foretages af producenterne, og hvor vigtigt det

samtidig er at sikre tredjeparter muligheden for at foretage uafhængige prøvninger, eftersom et sådant tilsyn og sådanne prøvninger bidrager til at øge gennemsigtigheden og troværdigheden af kontrol-, overvågnings- og indberetningssystemerne og til at forbedre deres resultater.

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af bestemmelserne i denne forordning om kontrol og rettelse af de overvågede data bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹⁸.

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser, EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) For at sikre, at datakravene og overvågnings- og indberetningsproceduren forbliver relevant over tid i forhold til vurdering af de tunge køretøjers bidrag til CO₂-emissionerne, **og** for at sikre, at der er adgang til data om nye og avancerede

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag

(14) For at sikre, at datakravene og overvågnings- og indberetningsproceduren forbliver relevant over tid i forhold til vurdering af de tunge køretøjers bidrag til CO₂-emissionerne, for at sikre, at der er adgang til data om nye og avancerede

teknologier til nedbringelse af CO₂-emissioner, bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde om ændring af datakravene og overvågnings- og indberetningsproceduren som fastsat i bilagene. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning **af 13. april 2016**. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.

teknologier til nedbringelse af CO₂-emissioner, **og for at sikre passende kontrol og rettelse af de overvågede og indberettede data** bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde om ændring af datakravene og overvågnings- og indberetningsproceduren som fastsat i bilagene, **om kontrolprøvninger på vej og om fastlæggelse af de kontrol- og rettellesforanstaltninger for data, der indberettes af medlemsstaterne og producenter i henhold til denne forordning**. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale **af 13. april 2016** om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.

Begrundelse

Det er meget vigtigt at sikre, at Kommissionen råder over de nødvendige midler, procedurer og foranstaltninger til at varetage sin opgave med kontrol af kvaliteten af de overvågede og indberettede data og rettelse af dem. Disse foranstaltninger bør derfor vedtages ved hjælp af delegerede retsakter.

Ændringsforslag 21

Forslag til forordning **Artikel 1 – stk. 1**

Kommissionens forslag

Denne forordning fastsætter kravene til overvågning og indberetning af CO₂-emissioner fra og brændstofforbrug for nye

Ændringsforslag

Denne forordning fastsætter kravene til overvågning og indberetning af CO₂-emissioner fra og brændstofforbrug for nye tunge køretøjer, der indregistreres i

tunge køretøjer, der indregistreres i EU.

Unionen, og resultaterne af prøvninger af produktionens overensstemmelse fra VECTO-inputfiler.

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 1 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Produktionsdatoen er datoen for underskrivelsen af overensstemmelseserklæringen eller i givet fald datoen for underskrivelsen af den særskilte godkendelsesattest.

Ændringsforslag

Produktionsdatoen er datoen for *den simulation, der er registreret i kundeinformationsfilen som angivet i tillæg 2 til bilag I i Kommissionens forordning (EU) ../... [EUT: Indsæt venligst nummeret på forordningen indeholdt i dokumentet Ares(2017)1900557].*

Begrundelse

Den produktionsdato, som Kommissionen har foreslået, ligger i en proces, hvor producenter har ringe kontrol. Særsomt godkendelse udføres af forhandlere og distributører på tidspunktet for registreringen af køretøjet. Denne dato kan derfor ligge længe efter, at køretøjet har forladt kontrollen hos fabrikken, og selve datoen er derfor ukendt for producenten. Anvendelse af datoen i CO2-kundefilen svarer til anvendelse af datoen for køretøjers produktionsoverensstemmelse i henhold til typegodkendelsen af et køretøj.

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. Producenterne skal indberette tekniske data vedrørende tunge køretøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. [.../...]⁺.

⁺ **EUT: Indsæt venligst nummeret på Kommissionens forordning (EU) [.../...]
om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 595/2009 med hensyn til beregning af**

tunge køretøjs CO₂-emissioner og brændstofforbrug og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 (EUT L... af ..., s. ...).

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Kommissionen fører et centralt register for data indberettet i henhold til artikel 4 og 5. Registret gøres offentligt tilgængeligt med undtagelse af datapost 1, 24, 25, 32, 33, 39 **og** 40 som angivet i bilag I, del B.

Ændringsforslag

1. Kommissionen fører et centralt register for data indberettet i henhold til artikel 4 og 5. Registret gøres offentligt tilgængeligt med undtagelse af datapost 1, **21a, 21b, 24, 25, 26a, 32, 33, 34a, 39, 40, 73a og 73b** som angivet i bilag I, del B, **hvortil Kommissionen skal give adgang for tredjeparter efter anmodning og i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1367/2006^{1a}.**

^{1a} **Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1367/2006 af 6. september 2006 om anvendelse af Århus-konventionens bestemmelser om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet på Fællesskabets institutioner og organer (EUT L 264 af 25.9.2006, s. 13).**

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Kommissionen **kan foretage** sin egen kontrol af kvaliteten af de data, der

Ændringsforslag

2. Kommissionen **foretager** sin egen kontrol af **nøjagtigheden og** kvaliteten af

indberettes i henhold til artikel 4 og 5.

de data, der indberettes i henhold til artikel 4 og 5. ***Denne proces kan gennemføres i dialog med de kompetente myndigheder og producenter og kan ligeledes suppleres med yderligere støtte fra tredjeparter.***

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Såfremt Kommissionen underrettes om fejl i dataene eller i forbindelse med sin egen kontrol opdager uoverensstemmelser i datasættet, træffer den i givet fald de nødvendige foranstaltninger til at rette de data, der offentliggøres i det centrale register som omhandlet i artikel 6.

Ændringsforslag

3. Såfremt Kommissionen underrettes om fejl i dataene eller i forbindelse med sin egen kontrol opdager uoverensstemmelser i datasættet, træffer den de nødvendige foranstaltninger til at rette de data, der offentliggøres i det centrale register som omhandlet i artikel 6. ***Medlemsstaterne og producenterne skal have mulighed for at rette enhver fejl inden for en frist på tre måneder fra meddelelsen heraf.***

Konstaterer Kommissionen, at en producent bevidst har forfalsket dataene, skal den straks anmode de kompetente myndigheder om at korrigere dataene og træffe passende foranstaltninger i overensstemmelse med direktiv 2007/46/EF.

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3a. Hvis Kommissionens kontrol af korrektheden og kvaliteten af de data, der er indberettet i henhold til artikel 5, afslører forsætlig eller uagtsom manglende overholdelse af kravene i denne forordning, skal Kommissionen pålægge den pågældende producent en

administrativ bøde for overtrædelse af denne forordning. Den administrative bøde skal være effektiv, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Kommissionen vedtager delegerende retsakter i overensstemmelse med artikel 12 for at supplere denne forordning i forhold til manglende overholdelse, beregning af de administrative bøder og metoden, hvorved bøderne indsamles.

Ændringsforslag 28

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Analysen omfatter, som minimum, præstationerne for Unionens vognpark af tunge køretøjer og for de enkelte producenter, for så vidt angår de gennemsnitlige værdier for brændstofforbrug og CO₂-emissioner. Den tager også højde for eventuelle tilgængelige data om anvendelsen af nye og avancerede teknologier for nedbringelse af CO₂-emissionerne.

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2. Analysen omfatter, som minimum, præstationerne for Unionens vognpark af tunge køretøjer og for de enkelte producenter *på en sammenlignelig måde*, for så vidt angår de gennemsnitlige værdier for brændstofforbrug og CO₂-emissioner, *idet der også tages hensyn til forskellene i producenternes produktportefølje og den angivne opgaveprofil*. Den tager også højde for eventuelle tilgængelige data om anvendelsen af nye og avancerede teknologier for nedbringelse af CO₂-emissionerne *og alle alternative drivaggregater. Den analyse, som Kommissionen skal offentliggøre, tager ligeledes højde for de mange forskellige opgaveprofiler, der er forbundet med vognparken af tunge køretøjer.*

**3a. Senest den 30. juni 2018
offentliggør Kommissionen en tidsplan**

for den planlagte anvendelse af det simuleringsværktøj, der er omhandlet i artikel 5, stk. 1, litra a), i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2400 (dvs. VECTO), i forbindelse med vigtige teknologier og innovationer, der nedbringer emissionerne fra vejgodstransport.

Kommissionen overvåger denne forordning og fremsætter, hvis det er hensigtsmæssigt, lovgivningsmæssige forslag med henblik på at udvide overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne til at omfatte alle kategorier af tunge køretøjer, herunder alle alternative drivaggregater, påhængskøretøjer og alle nye typer motorer drevet af alternativt brændstof.

Ændringsforslag 30

Forslag til forordning Artikel 8 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 8a

CO₂-standarder for tunge køretøjer og kontrolprøvninger på vej

Kommissionen fremsætter, hvis det er hensigtsmæssigt, senest den 30. april 2018 et lovgivningsmæssigt forslag, der fastsætter standarder for tunge køretøjers CO₂-emissioner inden 2025 i overensstemmelse med Den Europæiske Unions klimamål.

Dette forslag skal ledsages af en undersøgelse vedrørende tiltag, der yderligere nedbringer CO₂-emissioner fra vejgodstransport, herunder uddannelse af chauffører, bundtvis trafikafvikling, European Modular System (EMS), dæk med lav rullemodstand og konsolidering af godstransport.

Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel

12 med henblik på at supplere denne forordning. Disse delegerede retsakter skal fastsætte følgende:

- a) en obligatorisk kontrolprøvning på vej skal foretages af originaludstyrsfabrikanter under tilsyn af et uafhængigt og akkrediteret organ, hvilket skal gennemføres senest den 31. december 2020*
- b) uafhængige tredjeparter skal have lov til at foretage uafhængige prøvninger i tekniske tjenester og akkrediterede laboratorier*
- c) prøvningerne og resultaterne heraf skal overvåges og rapporteres i overensstemmelse med denne forordning, og Kommissionen sikrer, at resultaterne efter anmodning er til rådighed for tredjeparter, og*
- d) Kommissionen skal på grundlag af medlemsstaternes rapporter aflægge en årlig rapport om eventuelle forskelle mellem prøvninger på vej og det faktiske brændstofforbrug.*

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning Artikel 9

Kommissionens forslag

Tildeling af gennemførelsesbeføjelser

Kommissionen kan, ved hjælp af gennemførelsesretsakter, fastsætte de foranstaltninger til kontrol og rettelse af data, der er omhandlet i artikel 7, stk. 2 og 3. Gennemførelsesretsakterne vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 32

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. -1 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at supplere denne forordning og fastsætte de kontrol- og rettelsesforanstaltninger, der er omhandlet i artikel 7, stk. 2 og 3.

Ændringsforslag 33

Forslag til forordning Artikel 11

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 11

udgår

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Klimaændringer, der er nedsat ved artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 280/2004/EF²¹. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

²¹ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 280/2004/EF af 11. februar 2004 om en mekanisme til overvågning af emissioner af drivhusgasser i Fællesskabet og til gennemførelse af Kyoto-protokollen, EUT L 49 af 19.2.2004, s. 1.

Ændringsforslag 34

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2. De beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 10, tillægges Kommissionen for en **ubestemt periode** fra [datoen for denne forordnings ikrafttræden].

2. De beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 7, **stk. 3a, artikel 8a og artikel 10**, tillægges Kommissionen for en **periode på fem år** fra [datoen for denne forordnings ikrafttræden].

Ændringsforslag 35

Forslag til forordning

Bilag I – del B – overskrift – kolonne 3 ("Kilde")

Kommissionens forslag

Kilde

Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]

Ændringsforslag

Kilde

Ændringsforslag 36

Forslag til forordning

Bilag I – del B – række 17

<i>Kommissionens forslag</i>			
Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
17	motorens mærkeeffekt	1.2.2.	Primære motorspecifi kationer
<i>Ændringsforslag</i>			
Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
17	motorens mærkeeffekt	1.2.2	Primære motorspecifi kationer

Ændringsforslag 37

Forslag til forordning Bilag I – del B – linje 21 a (ny)

<i>Kommissionens forslag</i>			
Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
<i>Ændringsforslag</i>			
Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
21a	WHSC g/kWh og CO₂		Primære motorspecifikation

Ændringsforslag 38

Forslag til forordning Bilag I – del B – linje 21 b (ny)

<i>Kommissionens forslag</i>			
Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
<i>Ændringsforslag</i>			
Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
21b	WHTC g/kWh og CO₂		Primære motorspecifikation

Ændringsforslag 39

Forslag til forordning Bilag I – del B – linje 26 a (ny)

<i>Kommissionens forslag</i>			
Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
<i>Ændringsforslag</i>			
Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
26a	<i>transmissionsvirkningsgrad</i>		<i>Primære transmissions specifikationer</i>

Ændringsforslag 40

Forslag til forordning Bilag I – del B – linje 34 a (ny)

<i>Kommissionens forslag</i>			
Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
<i>Ændringsforslag</i>			
Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
34a	<i>akselvirkningsgrad</i>		<i>Primære akselspecifikationer</i>

Ændringsforslag 41

Forslag til forordning Bilag I – del B – linje 56

Kommissionens forslag

56	opgaveprofil (langtur, regional transport, bytransport, bygge- og anlægssektoren)	2.1.1	Simulationsparametre (for hver enkelt opgaveprofil/last/brændstofkombination)
----	---	-------	---

Ændringsforslag

56	opgaveprofil (langtur, langtur (EMS) , regional transport, regional transport (EMS) , bytransport, bygge- og anlægssektoren)	2.1.1	Simulationsparametre (for hver enkelt opgaveprofil/last/brændstofkombination)
----	--	-------	---

Ændringsforslag 42

Forslag til forordning Bilag I – del B – tabel – række 57 a (ny)

Kommissionens forslag

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
-----	-----------------------	--	-------------

Ændringsforslag

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
-----	-----------------------	--	-------------

57a	brændstof (diesel/benzin/LPG/CNG/...)	2.1.3	Simulations parametre (for hver
------------	--	--------------	--

			<i>enkelt opgaveprofil/last/brændstofkombination)</i>
--	--	--	---

Ændringsforslag 43

Forslag til forordning

Bilag I – del B – tabel – række 67

Kommissionens forslag

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
67	CO ₂ -emissioner (udtrykt i g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km)	2.3.13-2.3.16	CO ₂ -emissioner og brændstofforbrug (for hver enkelt opgaveprofil/last/brændstofkombination)

Ændringsforslag

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
-----	-----------------------	---	-------------

67	CO ₂ -emissioner (udtrykt i g/km, g/t-km, g/p-km, g/m²-km , g/m ³ -km)	2.3.13-2.3.16	CO ₂ -emissioner og brændstofforbrug (for hver enkelt opgaveprofil/last/brændstofkombination)
----	--	---------------	--

Ændringsforslag 44

Forslag til forordning

Bilag I – del B – linje 73 a (ny)

<i>Kommissionens forslag</i>			
Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
<i>Ændringsforslag</i>			
Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
73a	<i>resultater af prøvninger af produktionens overensstemmelse</i>		<i>Produktionens overensstemmelse</i>

Ændringsforslag 45**Forslag til forordning****Bilag I – del B – linje 73 b (ny)**

<i>Kommissionens forslag</i>			
Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
<i>Ændringsforslag</i>			
Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
73b	<i>resultaterne af prøvninger på vej/under faktisk kørsel</i>		

Ændringsforslag 46**Forslag til forordning****Bilag I – del B – linje 74 a (ny)**

<i>Kommissionens forslag</i>			
Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
<i>Ændringsforslag</i>			
Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Tillæg 1 til bilag I til forordning [.../...]	Beskrivelse
74a	<i>resultater af efterfølgende kontrolprøvninger</i>		