

EUROPA-PARLAMENTET

2004



2009

Mødedokument

A6-0329/2008

11.8.2008

*****I**

BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (KOM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

Ordfører: Matthias Groote

Tegnforklaring

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

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

Ændringsforslag til en lovgivningsmæssig tekst

I Parlamentets ændringsforslag markeres de tekstdele, der ønskes ændret, med **fede typer og kursiv**. Når der er tale om en ændringsretsakt, markeres tekstdele, der er overtaget uændret fra en eksisterende bestemmelse, som Parlamentet ønsker at ændre, men som Kommissionen ikke har ændret, med **fede typer**. Hvis der udelades tekst i sådanne passager, indsættes [...]. *Kursivering uden fede typer* er en oplysning til de tekniske tjenestegrene, som vedrører elementer i den lovgivningsmæssige tekst, der foreslås rettet med henblik på den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE.....	26
UDTALELSE FRA UDVALGET OM DET INDRE MARKED OG FORBRUGERBESKYTTELSE.....	30
UDTALELSE FRA TRANSPORT- OG TURISMEUDVALGET	43
PROCEDURE.....	60

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (KOM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

(Fælles beslutningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2007)0851),
 - der henviser til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 95, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget (C6-0007/2008),
 - der henviser til forretningsordenens artikel 51,
 - der henviser til betænkning fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed og udtalelser fra Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse og Transport- og Turismeudvalget (A6-0329/2008),
1. godkender Kommissionens forslag som ændret;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre dette forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) Opfyldelse af EU's mål for luftkvalitet kræver, at der ydes en konstant indsats for at begrænse emissionerne fra køretøjer. Af denne grund bør erhvervslivet modtage klare oplysninger om fremtidige emissionsgrænser.

Ændringsforslag

(5) Opfyldelse af EU's mål for luftkvalitet kræver, at der ydes en konstant indsats for at begrænse emissionerne fra køretøjer. Af denne grund bør erhvervslivet modtage klare oplysninger om fremtidige emissionsgrænser, **og der bør fastlægges en passende tidsramme, inden for hvilken disse grænser skal nås, og de nødvendige**

tekniske udviklinger skal gennemføres.

Begrundelse

Parlamentets og Kommissionens mål om at forbedre luftkvaliteten i EU bør nås. Industrien har dog behov for tilstrækkelig tid til at reagere på den nye lovgivning og gennemføre de nødvendige tekniske udviklinger.

Ændringsforslag 2

**Forslag til forordning
Betragtning 6 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(6a) Eftermontering af mere moderne emissionskontrollsystemer på ældre tunge erhvervskøretøjer vil forbedre luftkvaliteten. Kommissionen bør overveje at fremsætte forslag til EU-regler for sådanne systemer, der også sikrer en begrænsning af nitrogendioxidemissionen fra eftermonterede emissionskontrollsystemer.

Begrundelse

Hvert år udskiftes omkring 10 % af samtlige tunge erhvervskøretøjer. Det vil derfor tage nogle år, inden virkningen af Euro VI-bestemmelserne slår fuldt igennem. For at få maksimalt udbytte af dette forslag bør Kommissionen undersøge, om det er muligt at indføre EU-regler for eftermontering af de nuværende køretøjer.

Ændringsforslag 3

**Forslag til forordning
Betragtning 7**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

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

luftkvalitet, nedbringelse af sundhedsudgifterne og forøgelse af den forventede levetid.

luftkvalitet, nedbringelse af sundhedsudgifterne og forøgelse af den forventede levetid. ***Af hensyn til fabrikanternes konkurrenceevne bør emissionsnormerne forblive uændrede i mindst fem år.***

Begrundelse

Hvis industrien skal kunne generere det nødvendige investeringsafkast til indførelse af ny teknologi, er det nødvendigt, at hver enkelt emissionsnorm forbliver på et stabilt niveau i en periode på mindst fem år. Hvis emissionskravene ændres hyppigt, tvinges fabrikkerne til at øremærke en stor del af deres ressourcer til opdatering af eksisterende produkter. Dette har en negativ effekt på produktionstiden af nye produkter, hvilket vil forringe konkurrenceevnen. Kun ved at garantere en passende og rimelig frist undgår man at sætte konkurrenceevnen på spil og sikrer gennemførelsen af miljømålet på lang sigt.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) Det er nødvendigt, at der er ubegrænset adgang til reparationsinformationer om køretøjer via et ensartet format, der kan anvendes til at finde tekniske informationer, samt effektiv konkurrence på markedet for informationstjenester vedrørende vedligeholdelse og reparation af køretøjer for at forbedre det indre markeds funktion, navnlig hvad angår den frie bevægelighed for varer, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser. En stor del af disse informationer vedrører egendiagnosesystemer (OBD) og deres interaktion med andre systemer i køretøjet. Det er ***hensigtsmæssigt***, at der fastsættes tekniske specifikationer, som fabrikkerne skal anvende på deres websteder, sideløbende med målrettede foranstaltninger for at sikre små og mellemstore virksomheder (SMV'er) adgang på rimelige vilkår.

Ændringsforslag

(8) Det er nødvendigt, at der er ubegrænset adgang til reparationsinformationer om køretøjer ***på den bedst mulige måde uden dog at skabe en uforholdsmæssig byrde i forhold til fordelene for kunden***, via et ensartet format, der kan anvendes til at finde tekniske informationer, samt effektiv konkurrence på markedet for informationstjenester vedrørende vedligeholdelse og reparation af køretøjer for at forbedre det indre markeds funktion, navnlig hvad angår den frie bevægelighed for varer, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser. En stor del af disse informationer vedrører egendiagnosesystemer (OBD) og deres interaktion med andre systemer i køretøjet. Det er ***nødvendigt***, at der fastsættes tekniske specifikationer, som fabrikkerne skal anvende på deres websteder, sideløbende med målrettede foranstaltninger for at sikre små og mellemstore virksomheder (SMV'er) adgang på rimelige vilkår.

Begrundelse

Kommissionen bør have beføjelser til kun at vedtage relevante foranstaltninger angående adgang til reparation og vedligeholdelse. Der er ingen grund til at belaste kunden eller dennes fordele på en uforholdsmæssig måde. Det virker f.eks. ikke relevant at udvide definitionen af reparations- og vedligeholdelsesinformationer til at omfatte fjerndiagnosticering eller at forpligte fabrikanten til at give akkrediterede, uafhængige reparatører mulighed for at få adgang til køretøjets sikkerhedssystem. Det er nødvendigt og ikke blot hensigtsmæssigt, at der fastsættes tekniske specifikationer, som fabrikanterne skal anvende på deres websteder.

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(8a) Senest...* bør Kommissionen undersøge, hvorledes ordningen med uindskrænket adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer fungerer, med det formål at afgøre, om det ville være hensigtsmæssigt at sammenfatte alle bestemmelser vedrørende adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer i en revideret rammelovgivning om typegodkendelse. Hvis bestemmelserne om adgang til sådanne informationer sammenfattes på denne måde, bør de tilsvarende bestemmelser i denne forordning ophæves på den betingelse, at de eksisterende rettigheder vedrørende adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer bevares.

**** Fire år efter denne forordnings ikrafttræden.***

Begrundelse

Bestemmelser vedrørende adgang til alle reparations- og vedligeholdelsesinformationer bør inkorporeres i rammedirektivet om typegodkendelse eller anden rammelovgivning herom. Den tilsvarende Euro 5-/Euro 6-forordning for personbiler ((EF) nr. 715/2007) indeholder en betragtning med samme ordlyd (betragtning 9).

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Betragtning 8 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(8b) Kommissionen bør fremme udviklingen af et internationalt harmoniseret standardformat for ubegrænset og standardiseret adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer, f.eks. via Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN's) arbejde.

Begrundelse

Kommissionen skal slå til lyd for et internationalt harmoniseret ISO-standardformat for adgang til reparationsinformationer for at sikre, at motorkøretøjsbestemmelserne harmoniseres internationalt, og at denne harmonisering udvides til at omfatte flere områder, end det på indeværende tidspunkt er tilfældet.

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Betragtning 8 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(8c) Det er vigtigt, at der udarbejdes en fælles europæisk standard for formatet for informationer fra egendiagnosesystemet og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Da det eksisterende format udviklet af Organisation for the Advancement of Structured Information Standards (OASIS-formatet) ikke fuldt ud kan anvendes på informationer fra egendiagnosesystemet og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, for så vidt angår tunge erhvervskøretøjer, har Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN) fået mandat til at udarbejde en udvidet standard for sådanne informationer.

Denne standard bør baseres på OASIS-formatet tilpasset efter de særlige behov, der gælder for tunge erhvervskøretøjer. Indtil denne standard er vedtaget af CEN, bør informationer fra egendiagnosesystemet og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om tunge erhvervskøretøjer fremlægges på en lettilgængelig måde og i et format, som sikrer adgang uden forskelsbehandling. Disse informationer bør gøres tilgængelige på fabrikanternes websteder eller, hvis dette ikke er muligt på grund af informationernes art, i et andet hensigtsmæssigt format. Specifikationer vedrørende anvendelsesområdet for tekniske informationer, der er fastlagt i OASIS-dokument SCI-D2, bør indgå i de foranstaltninger, der vedtages til gennemførelse af denne forordning.

Begrundelse

Tunge erhvervskøretøjer samles ofte af en enkelt fabrikant. Mange af disse køretøjer produceres dog i flere etaper og sælges f.eks. som chassis og motor. Det sekundære marked har brug for reparationsinformationer for både færdige køretøjer og køretøjer, der sælges som f.eks. motor/chassis.

Det er ikke muligt blot at overføre reglerne om adgang til reparationsinformationer fra Euro V (personbiler) på Euro VI (tunge erhvervskøretøjer). Det er derfor nødvendigt at tilpasse det standardiserede format efter behovene i sektoren for tunge erhvervskøretøjer.

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning Betragtning 15

Kommissionens forslag

(15) For bedre at kontrollere den faktiske emission ved brug, herunder OCE, og for at lette overensstemmelsesprocessen efter ibrugtagning bør der vedtages en prøvningsmetode og præstationskrav, baseret på anvendelse af bærbare emissionsmålingssystemer.

Ændringsforslag

(15) For bedre at kontrollere den faktiske emission ved brug, herunder OCE, og for at lette overensstemmelsesprocessen efter ibrugtagning bør der vedtages en prøvningsmetode og præstationskrav, baseret på anvendelse af bærbare emissionsmålingssystemer *inden for en passende tidsfrist.*

Begrundelse

Inddragelsen af disse aspekter er af stor betydning for EU-industriens globale konkurrenceevne og et afgørende skridt i retning af en globalt harmoniseret lovgivning. Kommissionen bør være mere insisterende og indføre disse ensartede tekniske forskrifter i Euro VI.

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(18a) Medlemsstaterne bør udarbejde ambitiøse foranstaltninger for at sikre, at eftermontering på eksisterende tunge erhvervskøretøjer overholder Euro VI-standarderne.

Begrundelse

De eksisterende køretøjer vil i mange år fremover udgøre en stor del af bilparken, og der er et stort potentiale for nedbringelse af emissioner i forbindelse med eftermontering.

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning Betragtning 18 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(18b) Medlemsstaterne bør jævnligt overvåge antallet af fornyelser af køretøjer og eftermonteringer på køretøjer, styrke bestræbelserne på at nedbringe antallet af mere forurenende køretøjer og årligt indberette resultaterne til Kommissionen.

Begrundelse

Denne overvågning og rapportering kan skabe grundlag for at gøre politikken for nedbringelse af emissioner mere effektiv fremover.

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning Betragtning 24

Kommissionens forslag

(24) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at indføre grænseværdier baseret på partikelantal i bilag I, fastsætte det tilladelige niveau af NO₂-komponent i NO_x-grænseværdien, indføre specifikke procedurer, prøvninger og krav til typegodkendelse samt en metode til måling af partikelantal og til at vedtage initiativer vedrørende off cycle-emissioner, adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og prøvningscyklusser til emissionsmåling. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at supplere denne forordning med nye ikke-væsentlige bestemmelser, bør foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

Ændringsforslag

(24) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at indføre grænseværdier baseret på partikelantal i bilag I, **eventuelt** fastsætte det tilladelige niveau af NO₂-komponent i NO_x-grænseværdien, indføre specifikke procedurer, prøvninger og krav til typegodkendelse samt en metode til måling af partikelantal og til at vedtage initiativer vedrørende off cycle-emissioner, **anvendelse af bærbare emissionsmålingssystemer**, adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og prøvningscyklusser til emissionsmåling. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i forordningen, herunder ved at supplere denne med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

Begrundelse

Måling af emissioner fra reelle køresituationer afviger ofte betydeligt fra de resultater, der opnås ved afprøvninger. For at forhindre at køretøjerne designes specielt med henblik på afprøvningerne og resten af tiden udsender større emissioner, er det nødvendigt, at der anvendes bærbare emissionsmålingssystemer, og at der tages højde for off-cycle-emissionerne.

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 2

Kommissionens forslag

Denne forordning finder anvendelse, uden

Ændringsforslag

Denne forordning finder anvendelse, uden

at det berører artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007.

at det berører artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007, **hvorved det bliver muligt under særlige omstændigheder at udvide godkendelsen af køretøjer med en referencemasse $\leq 2\ 610$ kg til lignende køretøjer med en referencemasse $\leq 2\ 840$ kg.**

Begrundelse

En række (lette) erhvervskøretøjer er teknisk set grundlæggende ens. Afhængig af køretøjets specifikke chassis vil dets vægt ligge enten lige under eller lige over grænsen på 2 610 kg. Dette medfører, at 2 teknisk set identiske køretøjer ville blive behandlet forskelligt, idet det ene ville blive anset som et let og det andet som et tungt erhvervskøretøj. Dette ville betyde en forskel mellem de tekniske krav for typegodkendelsen. For at afklare dette tilføjes den i forordning (EF) nr. 715/2007 anførte bestemmelse herom.

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Artikel 3 – nr. 1

Kommissionens forslag

1) **"motor", den fremdrivningsenhed til et køretøj, der kan typegodkendes som separat teknisk enhed som defineret i artikel 3, punkt 25), i direktiv 2007/46/EF**

Ændringsforslag

1) **"motorsystem", motor, emissionsreduktionssystem og kommunikationsgrænseflade (hardware og oplysninger) mellem motorsystemets elektroniske styreenhed(er) (ECU) og andre motor- og transmissionsstyringssystemer eller styreenheder i køretøjet**

Begrundelse

Ad nr. 1): Overholdelsen af Euro VI skal dokumenteres for det samlede "motorsystem". Motorsystemet er det optimale samspil mellem motor, udstødningsefterbehandlingssystem og yderligere styringer. Definitionen af "motor" skal ændres tilsvarende eller erstattes af en definition af "motorsystem". WHDC-GTR nr. 4 indeholder allerede definitioner af "motorsystem", "motortype" og "udstødningsefterbehandlingssystem", som med fordel kan overtages her.

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning Artikel 3 – nr. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a) "motortype", en motorkategori, hvor der ikke er nogen forskelle i væsentlige motoregenskaber

Begrundelse

Ad nr. 1): Overholdelsen af Euro VI skal dokumenteres for det samlede "motorsystem". Motorsystemet er det optimale samspil mellem motor, udstødningsefterbehandlingssystem og yderligere styringer. Definitionen af "motor" skal ændres tilsvarende eller erstattes af en definition af "motorsystem". WHDC-GTR nr. 4 indeholder allerede definitioner af "motorsystem", "motortype" og "udstødningsefterbehandlingssystem", som med fordel kan overtages her.

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning Artikel 3 – nr. 1 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1b) "udstødningsefterbehandlingssystem", en katalysator (oxidations- eller trevejstype), et partikelfilter, et deNO_x-system, en kombination af deNO_x og partikelfilter eller en anden emissionsreduktionsanordning, som er eftermonteret på motoren; denne definition omfatter ikke recirkulation af udstødningsgas (EGR), der betragtes som en fast bestanddel af motoren

Begrundelse

Ad nr. 1): Overholdelsen af Euro VI skal dokumenteres for det samlede "motorsystem". Motorsystemet er det optimale samspil mellem motor, udstødningsefterbehandlingssystem og yderligere styringer. Definitionen af "motor" skal ændres tilsvarende eller erstattes af en definition af "motorsystem". WHDC-GTR nr. 4 indeholder allerede definitioner af "motorsystem", "motortype" og "udstødningsefterbehandlingssystem", som med fordel kan overtages her.

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning Artikel 3 – nr. 7

Kommissionens forslag

(7) "egendiagnosesystem" eller "OBD-system", et **emissionsbegrænsningssystem**, som er i stand til at **opdage en fejl** og angive det sandsynlige fejlsted ved hjælp af **fejlkode** i computerhukommelsen

Ændringsforslag

(7) "egendiagnosesystem" eller "OBD-system", et **system i et køretøj eller en motor**, som er i stand til at **registrere funktionsfejl** og **evt. angive deres optræden ved hjælp af et alarmsystem**, angive det sandsynlige fejlsted ved hjælp af **oplysninger** i computerhukommelsen **og stille disse oplysninger til rådighed eksternt; Kommissionen kan i overensstemmelse med proceduren i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF vedtage en anden definition, der afspejler den tekniske udvikling inden for OBD-systemer**

Begrundelse

OBD-systemet virker ikke i sig selv emissionsbegrænsende, men overvåger effektiviteten hos de systemer og komponenter, der rent faktisk begrænser emissionerne. Den foreslåede nye definition er i overensstemmelse med et af WWH-OBD'erne (verdensomspændende harmoniserede egendiagnosesystemer).

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning Artikel 3 – nr. 11

Kommissionens forslag

11) "reparations- og vedligeholdelsesinformationer", alle de oplysninger, der er nødvendige til diagnosticering, service, syn, periodisk overvågning, reparation, omprogrammering eller re-initialisering af køretøjet, og som fabrikanterne stiller til rådighed for deres autoriserede forhandlere og reparatører, herunder alle efterfølgende ændringer og supplementeringer til sådanne oplysninger. disse informationer omfatter alle de oplysninger, der er nødvendige til indsætning af dele og anordninger i

Ændringsforslag

11) "reparations- og vedligeholdelsesinformationer", alle de oplysninger, der er nødvendige til diagnosticering, service, syn, periodisk overvågning, reparation, omprogrammering, re-initialisering **eller støtte til telediagnosticering** af køretøjet, og som fabrikanterne stiller til rådighed for deres autoriserede forhandlere og reparatører, herunder alle efterfølgende ændringer og supplementeringer til sådanne oplysninger; disse informationer omfatter alle de oplysninger, der er nødvendige til

køretøjer

indsætning af dele og anordninger i køretøjer; **fabrikanterne stiller en standardiseret, sikker teletjeneste til rådighed for at sætte godkendte uafhængige reparatører i stand til at udføre indgreb, der kræver adgang til køretøjernes sikkerhedssystem**

Begrundelse

Efterhånden som køretøjerne bliver (elektronisk) mere og mere komplekse, tilbyder fabrikanterne stadig flere muligheder for støtte til telediagnosticering. For at sikre aktørerne lige muligheder bør disse tjenesteydelser ligeledes gøres tilgængelige for uafhængige aktører, så de kan tilbyde kunderne fuld reparationservice. Der bør desuden henvises til oprettelsen af en sikker forbindelse mellem et køretøj og fabrikanten med henblik på re-initialisering af startspærre og omprogrammering af elektroniske kontrolenheder.

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning

Artikel 3 – nr. 11 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

11 a) "fabrikant", en person eller et organ, som over for den godkendende myndighed er ansvarlig for type-godkendelsesprocessen eller en anden godkendelsesproces i enhver henseende og for produktionens overensstemmelse; det kræves ikke, at personen eller organet er direkte involveret i alle trin af fremstillingen af det køretøj, det system, den komponent eller den separate tekniske enhed, som skal godkendes

Begrundelse

Kræver ingen nærmere forklaring (definition overtaget fra artikel 3, nr. 27), i direktiv 2007/46/EF).

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning

Artikel 5 - stk. 4 - indledning og litra a

Kommissionens forslag

4. Kommissionen træffer i overensstemmelse med proceduren i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF foranstaltninger til gennemførelse af denne artikel. Disse foranstaltninger vedrører følgende:

a) emissioner fra udstødningen, herunder prøvningscyklusser, off cycle-emissioner, partikelantal, emissioner ved tomgang, røgtæthed og korrekt fungerende og regenererende forureningsbegrænsende anordninger

Ændringsforslag

4. Kommissionen træffer i overensstemmelse med proceduren i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF foranstaltninger til gennemførelse af denne artikel. Disse foranstaltninger **gennemføres senest den 31. december 2009** og vedrører følgende:

a) emissioner fra udstødningen, herunder prøvningscyklusser, **anvendelse af bærbare emissionsmålingssystemer til efterprøvning af de faktiske emissioner ved brug, efterprøvning og begrænsning af off cycle-emissioner for at sikre overholdelse af emissionsgrænserne i bilag I, fastlæggelse af grænseværdier for partikelantal under opretholdelse af de eksisterende ambitiøse miljøbeskyttelseskrav**, emissioner ved tomgang, røgtæthed og korrekt fungerende og regenererende forureningsbegrænsende anordninger

Begrundelse

Gennemførelsesforanstaltningerne bør iværksættes senest den 1. april 2009, således at producenter og underleverandører har adgang til alle oplysninger med henblik på at kunne foretage eftermonteringer på køretøjerne i rette tid og i overensstemmelse med normerne. Måling af emissioner fra reelle køresituationer afviger ofte betydeligt fra de resultater, der opnås ved afprøvninger. For at forhindre at køretøjerne designes specielt med henblik på afprøvningerne og resten af tiden udsender større emissioner, er det nødvendigt, at der anvendes bærbare emissionsmålingssystemer, og at off-cycle-emissionerne kortlægges.

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Kommissionen kan i overensstemmelse med proceduren i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF træffe andre foranstaltninger vedrørende særlige procedurer, prøvninger og krav til typegodkendelse.

udgår

Begrundelse

Dette afsnit er formuleret for upræcist og for vagt og giver Kommissionen for megen handlefrihed i komitologiproceduren. Dette kunne føre til forsinkelser ved vedtagelsen af gennemførelsesforanstaltningerne. Kravene til typegodkendelse bør være endelige. Nye krav bør kun kunne indføres under medvirken af Parlamentet og Rådet.

Ændringsforslag 21

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 1 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Fabrikanten skal sikre, at uafhængige aktører har ubegrænset og standardiseret adgang til informationer fra egendiagnose-systemer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

1. Fabrikanten skal sikre, at uafhængige aktører har ubegrænset og standardiseret adgang til informationer fra egendiagnose-systemer, **diagnoseudstyr og andet udstyr, værktøjer, herunder relevant software**, og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Begrundelse

Uafhængige aktører skal have adgang til fabrikanternes originale værktøjer og afprøvningsudstyr for at kunne gennemføre specialreparationer. Da gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer (EF) nr. 1400/2002 udløber i 2010, bør der indarbejdes en identisk bestemmelse, der indrømmer de samme rettigheder, i denne forordning.

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Fabrikanten skal sikre, at uafhængige aktører har ubegrænset og standardiseret adgang til informationer fra egendiagnosesystemer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Artikel 6 og 7 i forordning (EF) nr. 715/2007 finder anvendelse.

Ændringsforslag

1. Fabrikanten skal sikre, at uafhængige aktører har ubegrænset og standardiseret adgang til informationer fra egendiagnosesystemer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Ved typegodkendelse i flere faser er den fabrikant, der har ansvaret for den pågældende typegodkendelse, også ansvarlig for at stille reparationsinformationer vedrørende den pågældende fase til rådighed for både slutproducenten og uafhængige aktører. Slutproducenten er ansvarlig for at stille informationer om hele køretøjet til rådighed for uafhængige aktører. Gebyrer for adgangstid opkræves kun én gang.

Artikel 6 og 7 i forordning (EF) nr. 715/2007 finder anvendelse ***med de nødvendige ændringer. Informationer fra egendiagnosesystemet og reparations- og vedligeholdelsesinformationer opfylder CEN-standarden, så snart denne er vedtaget.***

Indtil CEN har vedtaget dette nye standardformat, fremlægges informationer fra egendiagnosesystemet og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer på en lettilgængelig måde og i en ikke-diskriminatorisk form. Informationerne gøres tilgængelige på fabrikanternes websteder eller, hvis dette ikke er muligt på grund af informationernes art, i en anden hensigtsmæssig form.

Begrundelse

Tunge erhvervskøretøjer samles ofte af en enkelt fabrikant, men der er mange, der bygges i

flere faser og f.eks. sælges som chassis og motor. Det sekundære marked har brug for reparationsinformationer for både fuldt færdigsamlede køretøjer og køretøjer, der sælges som f.eks. motor/chassis.

Det er ikke muligt blot at overføre reglerne om adgang til reparationsinformationer fra Euro V (personbiler) på Euro VI (tunge erhvervskøretøjer). Det er derfor nødvendigt at tilpasse det standardiserede format efter behovene i sektoren for tunge erhvervskøretøjer.

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag

2. Med henblik på gennemførelsen af denne artikels stk. 1 fastlægger og ajourfører Kommissionen, i overensstemmelse med den procedure, som er beskrevet i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF, **de** tekniske specifikationer, som vedrører, hvordan OBD-informationer og informationer om reparation og vedligeholdelse af *køretøjet* skal afgives.

Ændringsforslag

2. Med henblik på gennemførelsen af denne artikels stk. 1 fastlægger og ajourfører Kommissionen, i overensstemmelse med den procedure, som er beskrevet i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF, **hensigtsmæssige** tekniske specifikationer, som vedrører, hvordan OBD-informationer og informationer om reparation og vedligeholdelse af *køretøjer* skal afgives. **Kommissionen tager hensyn til eksisterende informationsteknologi, fremtidige køretøjsteknologier, gældende standarder fastlagt inden for Den Internationale Standardiseringsorganisation (ISO) og muligheden for en verdensomspændende ISO-standard.**

Begrundelse

Det er meget vigtigt, at Kommissionen tager hensyn til eksisterende og fremtidige køretøjsteknologier og ISO-standarder, når den fastsætter og opdaterer tekniske specifikationer vedrørende OBD-informationer og informationer om reparation og vedligeholdelse af køretøjer.

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag

2. Med virkning fra **1. oktober 2014** skal de nationale myndigheder for så vidt angår nye køretøjer, som ikke overholder denne forordning, anse typeattester for at være ugyldige til de i artikel 26 i direktiv 2007/46/EF angivne formål og skal med begrundelse i emissioner forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Ændringsforslag

2. Med virkning fra **48 måneder efter, at de i artikel 4, stk. 3, artikel 5, stk. 4, og artikel 6, stk. 2, nævnte gennemførelsesforanstaltninger til denne forordning er trådt i kraft**, skal de nationale myndigheder for så vidt angår nye køretøjer, som ikke overholder denne forordning, anse typeattester for at være ugyldige til de i artikel 26 i direktiv 2007/46/EF angivne formål og skal med begrundelse i emissioner forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Begrundelse

Der bør gå 48 måneder mellem offentliggørelsen af gennemførelsesbestemmelserne og de nye emissionsnormers ikrafttrædelse, således at fabrikanter og underleverandører råder over alle oplysninger med henblik på at kunne foretage de nødvendige tekniske ændringer af de nye køretøjer.

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning Artikel 10

Kommissionens forslag

Artikel 10

Økonomiske incitament

1. Med forbehold for ikrafttrædelsen af denne forordnings gennemførelsesbestemmelser kan medlemsstaterne indføre økonomiske incitament til fordel for serieproducerede motorkøretøjer, som overholder denne forordning.

Sådanne incitament skal gælde for alle nye køretøjer, som markedsføres på den pågældende medlemsstats marked, og som

Ændring

udgår

overholder denne forordning. De skal dog ophøre senest den 1. oktober 2014.

2. Med forbehold for ikrafttrædelsen af denne forordnings gennemførelsesbestemmelser kan medlemsstaterne indføre økonomiske incitamerter til fordel for eftermontering af udstyr, der opfylder emissionsgrænseværdierne i bilag I, på ibrugtagne køretøjer og til fordel for skrotning af køretøjer, der ikke overholder denne forordning.

3. De i stk. 1 og 2 nævnte økonomiske incitamerter må for hver type af motor-køretøj ikke overstige merudgiften til de tekniske anordninger, der er anvendt for at sikre overholdelse af de i bilag I angivne emissionsgrænser, inklusive udgiften til monteringen på køretøjet.

4. Kommissionen skal underrettes om planer om indførelse eller ændring af de økonomiske incitamerter, som er beskrevet i stk. 1 og 2.

Begrundelse

Det er imod det indre markeds principper at give de enkelte medlemsstater mulighed for at indføre økonomiske incitamerter, og det kunne virke konkurrencebegrænsende.

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning Artikel 12

Kommissionens forslag

1. Når FN/ECE's program om partikelmåling, som gennemføres i regi af Verdensforummet for harmonisering af regulativer for køretøjer, er afsluttet, skal Kommissionen uden at mindske miljøbeskyttelsesniveauet i Fællesskabet:

a) indføre grænseværdier baseret på

Ændringsforslag

1. Når **de relevante dele af** FN/ECE's program om partikelmåling, som gennemføres i regi af Verdensforummet for harmonisering af regulativer for køretøjer, er afsluttet, skal Kommissionen uden at mindske miljøbeskyttelsesniveauet i Fællesskabet **senest den 1. april 2009 træffe følgende foranstaltninger, jf. artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF:**

a) indføre grænseværdier baseret på

partikelantal og evt. fastsætte det tilladelige niveau af NO₂-komponent i NO_x-grænseværdien, **jf. artikel 39, stk. 2, i direktiv 2007/46/EF**

b) vedtage en fremgangsmåde for måling af partikelantal.

2. Kommissionen fastsætter korrelationsfaktorer mellem den europæiske transiente cyklus (ETC) og den europæiske stationære cyklus (ESC) og den verdensomspændende harmoniserede stationære (WHSC) og transiente (WHTC) kørecyklus og tilpasser grænseværdierne i overensstemmelse hermed.

3. Kommissionen overvåger løbende de procedurer, prøvninger og forskrifter, som er nævnt i artikel 5, stk. 4, **samt de prøvningscyklusser, der anvendes til emissionsmåling.**

Hvis det af gennemgangen fremgår, at procedurerne, prøvningerne **eller** forskrifterne **og prøvningscyklusser** ikke længere er tilstrækkelige eller ikke længere afspejler de faktiske emissioner i praksis, skal de tilpasses, så de reelt afspejler de emissioner, der frembringes ved faktisk kørsel på vej.

4. Kommissionen undersøger løbende de forurenende stoffer, som er angivet i artikel 3, punkt 2. Hvis Kommissionen skønner, at det er hensigtsmæssigt at indføre bestemmelser om emissioner af yderligere forurenende stoffer, **ændrer den denne forordning i overensstemmelse hermed.**

partikelantal og evt. fastsætte det tilladelige niveau af NO₂-komponent i NO_x-grænseværdien

b) vedtage en fremgangsmåde for måling af partikelantal.

2. Kommissionen fastsætter korrelationsfaktorer mellem den europæiske transiente cyklus (ETC) og den europæiske stationære cyklus (ESC) og den verdensomspændende harmoniserede stationære (WHSC) og transiente (WHTC) kørecyklus og tilpasser grænseværdierne i overensstemmelse hermed, **jf. artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF.**

3. Kommissionen overvåger løbende de procedurer, prøvninger og forskrifter, som er nævnt i artikel 5, stk. 4. Hvis det af gennemgangen fremgår, at procedurerne, prøvningerne **og** forskrifterne ikke længere er tilstrækkelige eller ikke længere afspejler de faktiske emissioner i praksis, skal de tilpasses, **jf. artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF**, så de reelt afspejler de emissioner, der frembringes ved faktisk kørsel på vej.

4. Kommissionen undersøger løbende de forurenende stoffer, som er angivet i artikel 3, punkt 2. Hvis Kommissionen skønner, at det er hensigtsmæssigt at indføre bestemmelser om emissioner af yderligere forurenende stoffer, **forelægger den Europa-Parlamentet og Rådet et forslag til ændring af denne forordning.**

Begrundelse

Gennemførelsesforanstaltningerne bør vedtages senest den 1. april 2009, således at industrien har adgang til alle oplysninger med henblik på at kunne foretage eftermonteringer på køretøjerne i rette tid og i overensstemmelse med normerne.

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning Artikel 16 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Kommissionen vedtager senest den 31. december 2009 de i artikel 4, stk. 3, artikel 5, stk. 4, og artikel 6, stk. 2, nævnte gennemførelsesforanstaltninger.

Begrundelse

Fabrikanterne har behov for en vis overgangsperiode mellem forordningens ikrafttrædelse og udvalgsproceduren. I forbindelse med Euro V- og Euro VI-normerne vedtog Kommissionen som led i udvalgsproceduren forskellige nye bestemmelser for nyere personbiler, der allerede træder i kraft i september 2009 på grundlag af Euro V-normen, således at der næsten ikke indrømmes fabrikanterne nogen overgangsperiode. Der bør tages hensyn til dette problem i Euro VI-normen.

Ændringsforslag 28

Forslag til forordning Bilag I

Kommissionens forslag

Euro VI-emissionsgrænser

	Grænseværdier							
	CO (mg/km)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH4 (mg/kWh)	NOx (3) (mg/kWh)	NH3 (ppm)	Partikel- masse (mg/-kWh)	Partikel- antal (1) (#/kWh)
ESC (SZ)	1500	130			400	10	10	
ETC (FZ)	4000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4000		160	500	400	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

Ændringsforslag

Euro VI-emissionsgrænser

	Grænseværdier							
	CO (mg/km)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH4 (mg/kWh)	NOx (3) (mg/kWh)	NH3 (ppm)	Partikel- masse (mg/-kWh)	Partikel- antal (1) (#/kWh)
ESC (SZ)	1500	130			500	10	10	
ETC (FZ)	4000	160			500	10	10	
ETC (PI)	4000		160	500	500	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

Begrundelse

En marginal forhøjelse af NOx-grænseværdien giver mulighed for tekniske løsninger, som vil mindske CO₂ - emissionerne med op til 50 %. Denne ændring medfører fordele både med hensyn til luftforurenende stoffer og drivhusgasser, idet der opnås en bedre balance mellem NO_x- og CO₂-emissioner.

BEGRUNDELSE

Ved forbrænding af brændstoffer som benzin, diesel og gas, der er baseret på fossile energiformer, frigives der emissioner, som er skadelige for sundheden samt flora og fauna og bidrager til atmosfærens opvarmning.

Rene lastvogne yder et betydeligt bidrag til en bedre luftkvalitet i Europa. Dette hænger snævert sammen med gennemsnitsalderen af flåden af motorkøretøjer på Europas veje. Falder lastvognenes gennemsnitsalder, stiger andelen af lastvogne, der udsender færre miljøforurenende og sundhedsskadelige udstødningsgasser.

Kommissionens forslag

Som led i det sjette miljøhandlingsprogram og programmet "Ren luft i Europa", der hviler herpå, forelagde Kommissionen i september 2005 et forslag til en temastrategi om luftforurening. Kommissionens forslag til Euro-VI-forordning, der blev fremlagt den 21.12.2007, skal udgøre en af de foranstaltninger, der skal sikre en bedre luftkvalitet.

I henhold til Kommissionens forslag skal der indføres harmoniserede tekniske bestemmelser for tunge erhvervskøretøjer for at sikre, at det indre marked kan fungere, samtidig med at der opretholdes et højt miljøbeskyttelsesniveau. Der fastlægges grænseværdier for de skadelige emissioner af kulmonoxid (CO), nitrogenoxid (NO_x) og partikler (PM). I sammenligning med Euro-V skal den tilladte partikelmasse reduceres med 66 % og NO_x-emissionen med 80 %. For at opfylde målet om et velfungerende indre marked, samtidig med at der sikres et højt miljøbeskyttelsesniveau, omfatter Kommissionens forslag desuden foranstaltninger vedrørende adgang til reparationsinformationer.

Parallelt med det foreliggende forordningsforslag ("politisk forordning") udarbejdes der efter to-fase-strategien også en "teknisk forordning", hvori de tekniske specifikationer, der også opfylder de grundlæggende krav, fastlægges.

Euro-VI-forordningen skal fra 2013 erstatte Euro-IV-emissionsgrænseværdierne, der har været gældende siden november 2006, og de relevante Euro-V-emissionsgrænseværdier, der finder anvendelse fra oktober 2008.

Ordførerens tilgang

Ordføreren beklager, at Kommissionens forslag ikke er mere ambitiøst, når det gælder fastlæggelse af grænseværdier for partikelmasse. Under de forberedende drøftelser er det blevet klart, at der er behov for yderligere nedsættelser af grænseværdierne for at sikre anvendelse af lukkede filtre, der filtrerer ultrafine partikler. Dette er teknisk muligt, og der er også gennemført test med målinger heraf. Ordføreren foreslår derfor, at man går et skridt videre og nedsætter grænseværdien for partikelmasse fra 10 mg/kWh i Kommissionens forslag til 5 mg/kWh.

Ifølge Kommissionens forslag skal de nye emissionsgrænseværdier først indføres fra 2013. Med teknologiens nuværende stade er det dog muligt at fastlægge en tidligere indførelsesdato. Ordføreren kræver derfor, at arbejdet som led i komitologiproceduren afsluttes senest den 1.

april 2009. 36 måneder derefter, dvs. den 1. april 2012, skal de nye emissionsgrænseværdier gælde for de nye typer af køretøjer og den 1. april 2013 for alle køretøjer.

Problematikken omkring fint støv skal ikke blive glemt som følge af debatten om nitrogenoxider. Navnlig i storbyerne mærker man forureningen. Indførelse af et partikelantal kombineret med en lav partikelmasse sikrer, at der ikke udsendes ultrafine partikler. Partikelantallet bør fastlægges sammen med gennemførelsesforanstaltningerne.

Ordføreren støtter og bifalder, at medlemsstaterne ifølge Kommissionens forslag fortsat har mulighed for via finansielle incitamenter at fremme, at der indføres rene køretøjer på et tidligere tidspunkt.

Kommissionen har i sit forslag overtaget bestemmelserne om adgang til reparationsinformationer i forbindelse med Euro V- og Euro VI-normerne. Ordføreren støtter her Kommissionens forslag og understreger, at uafhængige aktører på samme måde som autoriserede forhandlere og reparationsvirksomheder skal have standardiseret adgang til informationer fra egendiagnosesystemer og reparationsinformationer. Vedligeholdelse og reparation af motorkøretøjer sikrer, at et køretøj er funktionsdygtigt og kan anvendes på behørig vis. Hvis også uafhængige aktører uden problemer kan foretage reparationer, forenkles adgangen til regelmæssig vedligeholdelse. Regelmæssig vedligeholdelse sikrer, at et køretøj kan anvendes på en sikker og desuden miljøvenlig måde og må derfor støttes.

Uafhængige test viser, at emissioner fra reelle køresituationer kan afvige fra emissioner, der måles ved afprøvninger. For at sikre, at køretøjer også overholder grænseværdierne uden for testcyklussen, kræver ordføreren, at der anvendes bærbare emissionsmålingssystemer og indføres procedurer til kontrol af "off cycle-emissioner".

Eftermontering af dieselpartikelfiltre på tunge erhvervskøretøjer kan forårsage en større NO₂-emission. Mange byer og kommuner vil have vanskeligheder med at overholde de kommende NO₂-grænseværdier i direktivet om luftkvalitet. For at sikre, at de kilderelaterede emissioner nedsættes, er det vigtigt at regulere eftermonteringen på ibrugtagne køretøjer. Ordføreren opfordrer Kommissionen til at udarbejde et forslag herom.

I lyset af debatten om klimaændringer og på baggrund af besparelserne ved et lavere forbrug kræver ordføreren også, at Kommissionen eventuelt forelægger et forslag til regulering af tunge erhvervskøretøjers emission af CO₂, hvor der er taget hensyn til de målte data.

Ved fastlæggelsen af, hvilke afgørelser der skal træffes som led i henholdsvis den fælles beslutningsprocedure og komitologiproceduren, skal det sikres, at vigtige afgørelser som indførelse af grænseværdier for nye stoffer træffes som led i den fælles beslutningsprocedure.

Køretøjer, der nedbringer deres emissioner ved hjælp af reagensforbrugende systemer, kan i dag også køre uden disse systemer og dermed i reelle køresituationer forårsage emissioner, der ligger langt over de krævede grænseværdier. Producenterne bør fremover sikre, at køretøjer, der ved hjælp af denne teknologi overholder Euro VI-grænseværdierne, ikke længere kan anvendes uden disse reagensforbrugende systemer. Dermed ville man have sikret, at grænseværdierne overholdes.

PROCEDURE

Titel	Typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer		
Referencer	KOM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)		
Dato for høring af EP	21.12.2007		
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 15.1.2008		
Rådgivende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ITRE 15.1.2008	IMCO 15.1.2008	TRAN 15.1.2008
Ingen udtalelse Dato for afgørelse	ITRE 29.1.2008		
Ordfører Dato for valg	Matthias Groote 26.2.2008		
Behandling i udvalg	27.5.2008		
Dato for vedtagelse	15.7.2008		
Resultat af den endelige afstemning	+: -: 0:	51 0 1	
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Georgs Andrejevs, Pilar Ayuso, Irena Belohorská, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Christa Kläß, Holger Kraemer, Urszula Krupa, Aldis Kušķis, Linda McAvan, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Marcello Vernola, Anja Weisgerber, Anders Wijkman, Glenis Willmott		
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Inés Ayala Sender, Adam Gierak, Rebecca Harms, Jutta Haug, Johannes Lebech, Alojz Peterle, Robert Sturdy, Donato Tommaso Veraldi		
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 178, stk. 2	Elisabetta Gardini		
Dato for indgivelse	11.8.2008		

25.6.2008

UDTALELSE FRA UDVALGET OM DET INDRE MARKED OG FORBRUGERBESKYTTELSE

til Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (KOM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

Rådgivende ordfører: Anja Weisgerber

KORT BEGRUNDELSE

Formålet med forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer er at fastsætte harmoniserede bestemmelser for fremstillingen af motorkøretøjer for at sikre et velfungerende indre marked, samtidig med at der sikres et højt miljøbeskyttelsesniveau med hensyn til luftforurenende stoffer.

For at garantere, at der er effektiv konkurrence på markedet for reparation og vedligeholdelsestjenester, og at uafhængige aktører ikke udelukkes fra dette marked, skal bilproducenterne sikre, at uafhængige aktører som reparatører, producenter eller forhandlere af reparationsudstyr, værktøj eller reservedele har ubegrænset og standardiseret adgang til informationer fra egendiagnosesystemer (OBD) og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Ordføreren støtter overordnet set forslaget, men foreslår at forbedre adgangen til reparationsinformationer om køretøjer yderligere. Tunge erhvervskøretøjer fremstilles ofte i flere faser, og der skal derfor også i denne situation sikres adgang til reparationsinformationer om køretøjer, således at uafhængige aktører har adgang til aktuelle oplysninger om alle køretøjets aspekter. Ordføreren foreslår derfor i tilfælde af typegodkendelse i flere faser, at den fabrikant, der er ansvarlig for den enkelte godkendelse, også er ansvarlig for at fremlægge reparationsinformationer for den pågældende fase både for slutproducenten og for uafhængige aktører.

Det er ikke muligt blot at overføre reglerne om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer fra Euro V (personbiler) på Euro VI (tunge erhvervskøretøjer), for så vidt angår det standardiserede format for fremlæggelse af oplysninger. Derfor har Kommissionen givet Den Europæiske Standardiseringsorganisation mandat til at udvikle et nyt format for fremlæggelse af reparations- og vedligeholdelsesinformationer, som afspejler den aktuelle køretøjsteknologi og også finder anvendelse på tunge erhvervskøretøjer. Så snart dette nye format er vedtaget, skal alle reparations- og vedligeholdelsesinformationer fremlægges i overensstemmelse hermed.

ÆNDRINGSFORSLAG

Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse opfordrer Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerbeskyttelse, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning:

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) Det er nødvendigt, at der er ubegrænset adgang til reparationsinformationer om køretøjer via et ensartet format, der kan anvendes til at finde tekniske informationer, samt effektiv konkurrence på markedet for informationstjenester vedrørende vedligeholdelse og reparation af køretøjer for at forbedre det indre markeds funktion, navnlig hvad angår den frie bevægelighed for varer, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser. En stor del af disse informationer vedrører egendiagnosesystemer (OBD) og deres interaktion med andre systemer i køretøjet. Det er **hensigtsmæssigt**, at der fastsættes tekniske specifikationer, som fabrikanterne skal anvende på deres websteder, sideløbende med målrettede foranstaltninger for at sikre små og mellemstore virksomheder (SMV'er) adgang på rimelige vilkår.

Ændringsforslag

(8) Det er nødvendigt, at der er ubegrænset adgang til reparationsinformationer om køretøjer via et ensartet format, der kan anvendes til at finde tekniske informationer, samt effektiv konkurrence på markedet for informationstjenester vedrørende vedligeholdelse og reparation af køretøjer for at forbedre det indre markeds funktion, navnlig hvad angår den frie bevægelighed for varer, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser. En stor del af disse informationer vedrører egendiagnosesystemer (OBD) og deres interaktion med andre systemer i køretøjet. Det er **nødvendigt**, at der fastsættes tekniske specifikationer, som fabrikanterne skal anvende på deres websteder, sideløbende med målrettede foranstaltninger for at sikre små og mellemstore virksomheder (SMV'er) adgang på rimelige vilkår.

Begrundelse

Det er nødvendigt og ikke blot hensigtsmæssigt, at der fastsættes tekniske specifikationer, som fabrikanterne skal anvende på deres websteder.

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(8a) Senest...* bør Kommissionen undersøge, hvorledes ordningen med uindskrænket adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer fungerer, med det formål at afgøre, om det ville være hensigtsmæssigt at sammenfatte alle bestemmelser vedrørende adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer i en revideret rammelovgivning om typegodkendelse. Hvis bestemmelserne om adgang til sådanne informationer sammenfattes på denne måde, bør de tilsvarende bestemmelser i denne forordning ophæves på den betingelse, at de eksisterende rettigheder vedrørende adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer bevares.

**** Fire år efter denne forordnings ikrafttræden.***

Begrundelse

Bestemmelser vedrørende adgang til alle reparations- og vedligeholdelsesinformationer bør inkorporeres i rammedirektivet om typegodkendelse eller anden rammelovgivning herom. Den tilsvarende Euro 5-/Euro 6-forordning for personbiler ((EF) nr. 715/2007) indeholder en betragtning med samme ordlyd (betragtning 9).

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 8 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(8b) Kommissionen bør fremme udviklingen af et internationalt harmoniseret standardformat for ubegrænset og standardiseret adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer, f.eks. via Den Europæiske Standardiseringsorganisations arbejde.

Begrundelse

Kommissionen skal slå til lyd for et internationalt harmoniseret ISO-standardformat for adgang til reparationsinformationer for at sikre, at motorkøretøjsbestemmelserne harmoniseres internationalt, og at denne harmonisering udvides til at omfatte flere områder, end det på indeværende tidspunkt er tilfældet.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 8 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(8c) Det er uomgængelig nødvendigt, at der udarbejdes en fælles europæisk standard for formatet for informationer fra egendiagnosesystemet (OBD) og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Da det eksisterende format udviklet af Organisation for the Advancement of Structured Information Standards (OASIS-formatet) ikke fuldt ud kan anvendes på informationer fra egendiagnosesystemet og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, for så vidt angår tunge erhvervskøretøjer, har Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN) fået mandat til at udarbejde en udvidet

standard for sådanne informationer. Denne standard bør baseres på OASIS-formatet tilpasset efter de særlige behov, der gælder for tunge erhvervskøretøjer. Indtil denne standard er vedtaget af CEN, bør informationer fra egendiagnosesystemet og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om tunge erhvervskøretøjer fremlægges på en lettilgængelig måde og i et format, som sikrer adgang uden forskelsbehandling. Informationerne bør gøres tilgængelige på fabrikanternes websteder eller, hvis dette ikke er muligt på grund af informationernes art, i et andet hensigtsmæssigt format. Specifikationer vedrørende anvendelsesområdet for tekniske informationer, der er fastlagt i OASIS-dokument SCI-D2, bør indgå i de foranstaltninger, der vedtages til gennemførelse af denne forordning.

Begrundelse

Se begrundelsen til ændringsforslaget vedrørende artikel 6, stk. 1.

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Artikel 3 – nr. 7

Kommissionens forslag

(7) "egendiagnosesystem" eller "OBD-system", et **emissionsbegrænsningssystem**, som er i stand til at **opdage en fejl** og angive det sandsynlige fejlsted ved hjælp af **fejlkode**r i computerhukommelsen

Ændringsforslag

(7) "egendiagnosesystem" eller "OBD-system", et **system i et køretøj eller en motor**, som er i stand til at **registrere funktionsfejl** og **evt. angive deres optræden ved hjælp af et alarmsystem**, angive det sandsynlige fejlsted ved hjælp af **oplysninger** i computerhukommelsen og **stille disse oplysninger til rådighed eksternt; Kommissionen kan i overensstemmelse med proceduren i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF vedtage en anden definition, der afspejler den tekniske udvikling inden for OBD-systemer**

Begrundelse

OBD-systemet virker ikke i sig selv emissionsbegrænsende, men overvåger effektiviteten hos de systemer og komponenter, der rent faktisk begrænser emissionerne. Den foreslåede nye definition er i overensstemmelse med et af WWH-OBD'erne (verdensomspændende harmoniserede egendiagnosesystemer).

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning

Artikel 5 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Kommissionen kan i overensstemmelse med proceduren i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF træffe andre **foranstaltninger** vedrørende særlige procedurer, prøvninger og krav til typegodkendelse.

Ændring

Kommissionen kan i overensstemmelse med proceduren i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF **og under forbehold af forelæggelse af en fuldstændig konsekvensanalyse i de tilfælde, hvor der er tale om omfattende yderligere byrder**, træffe andre **gennemførelsesforanstaltninger** vedrørende særlige procedurer, prøvninger og krav til typegodkendelse, **jf. denne forordning, med henblik på at tilpasse denne til de videnskabelige og tekniske fremskridt eller udviklingen i den herskende viden om luftkvalitetsspørgsmål.**

Begrundelse

Det er nødvendigt at sikre, at komitologiproceduren ikke påfører erhvervslivet en unødvendig ekstrabyrde.

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Fabrikanten skal sikre, at uafhængige aktører har ubegrænset og standardiseret adgang til informationer fra egendiagnosesystemer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om

Ændringsforslag

1. Fabrikanten skal sikre, at uafhængige aktører har ubegrænset og standardiseret adgang til informationer fra egendiagnosesystemer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om

køretøjer.

Artikel 6 og 7 i forordning (EF) nr. 715/2007 finder anvendelse.

køretøjer.

Ved typegodkendelse i flere faser er den fabrikant, der har ansvaret for den enkelte godkendelse, også ansvarlig for at fremlægge reparationsinformationer vedrørende denne fase både for slutproducenten og for uafhængige aktører. Slutproducenten er ansvarlig for at fremlægge informationer om hele køretøjet for uafhængige operatører. Gebyr for tilgangstid opkræves kun én gang.

Artikel 6 og 7 i forordning (EF) nr. 715/2007 finder ***tilsvarende*** anvendelse. ***Efter vedtagelse af den relevante CEN-standard baseres informationer fra egendiagnosesystemet og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer på denne standard.***

Indtil den relevante CEN-standard er vedtaget, fremlægges informationer fra egendiagnosesystemet og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer på en lettilgængelig måde og uden forskelsbehandling. Informationerne gøres tilgængelige på fabrikanternes websteder eller, hvis dette ikke er muligt af hensyn til informationernes art, i et andet hensigtsmæssigt format.

Begrundelse

Tunge erhvervskøretøjer samles ofte af en enkelt fabrikant, men der er mange, der bygges i flere faser og f.eks. sælges som chassis og motor. Det sekundære marked har brug for reparationsinformationer for både fuldt færdigsamlede køretøjer og køretøjer, der sælges som f.eks. motor/chassis.

Det er ikke muligt blot at overføre reglerne om adgang til reparationsinformationer fra Euro V (personbiler) på Euro VI (tunge erhvervskøretøjer). Det er derfor nødvendigt at tilpasse det standardiserede format efter behovene i sektoren for tunge erhvervskøretøjer.

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag

2. Med henblik på gennemførelsen af denne artikels stk. 1 fastlægger og ajourfører Kommissionen, i overensstemmelse med den procedure, som er beskrevet i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF, **de** tekniske specifikationer, som vedrører, hvordan OBD-informationer og informationer om reparation og vedligeholdelse af *køretøjet* skal afgives.

Ændringsforslag

2. Med henblik på gennemførelsen af denne artikels stk. 1 fastlægger og ajourfører Kommissionen, i overensstemmelse med den procedure, som er beskrevet i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF, **hensigtsmæssige** tekniske specifikationer, som vedrører, hvordan OBD-informationer og informationer om reparation og vedligeholdelse af *køretøjer* skal afgives. **Kommissionen tager hensyn til eksisterende informationsteknologi, fremtidige køretøjsteknologier, gældende ISO-standarde og muligheden for en verdensomspændende ISO-standard.**

Begrundelse

Det er meget vigtigt, at Kommissionen tager hensyn til eksisterende og fremtidige køretøjsteknologier og ISO-standarde, når den fastsætter og opdaterer tekniske specifikationer vedrørende OBD-informationer og informationer om reparation og vedligeholdelse af køretøjer.

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag

2. Med virkning fra **1. oktober 2014** skal de nationale myndigheder for så vidt angår nye køretøjer, som ikke overholder denne forordning, anse typeattester for at være ugyldige til de i artikel 26 i direktiv 2007/46/EF angivne formål og skal med begrundelse i emissioner forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Ændring

2. Med virkning fra **[48 måneder efter ikrafttrædelsen af de i artikel 4, stk. 3, artikel 5, stk. 4, første afsnit, og artikel 6, stk. 2, første afsnit, nævnte gennemførelsesforanstaltninger]** skal de nationale myndigheder for så vidt angår nye køretøjer, som ikke overholder denne forordning, anse typeattester for at være ugyldige til de i artikel 26 i direktiv 4/46/EF angivne formål og skal med begrundelse i emissioner forbyde

registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Begrundelse

Der bør gå 48 måneder mellem offentliggørelsen af gennemførelsesforanstaltningerne og de nye emissionsstandarders ikrafttræden for at sikre, at producenterne og leverandørerne er i besiddelse af alle de oplysninger, de har brug for til at anvende de påkrævede teknologiske nyskabelser på nye køretøjer.

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning

Artikel 10

Kommissionens forslag

Ændring

Artikel 10

Udgår

Økonomiske incitamerter

1. Med forbehold for ikrafttrædelsen af denne forordnings gennemførelsesbestemmelser kan medlemsstaterne indføre økonomiske incitamerter til fordel for serieproducerede motorkøretøjer, som overholder denne forordning.

Sådanne incitamerter skal gælde for alle nye køretøjer, som markedsføres på den pågældende medlemsstats marked, og som overholder denne forordning. De skal dog ophøre senest den 1. oktober 2014.

2. Med forbehold for ikrafttrædelsen af denne forordnings gennemførelsesbestemmelser kan medlemsstaterne indføre økonomiske incitamerter til fordel for eftermontering af udstyr, der opfylder emissionsgrænseværdierne i bilag I, på ibrugtagne køretøjer og til fordel for skrotning af køretøjer, der ikke overholder denne forordning.

3. De i stk. 1 og 2 nævnte økonomiske incitamerter må for hver type af motorkøretøj ikke overstige merudgiften til de tekniske anordninger, der er

anvendt for at sikre overholdelse af de i bilag I angivne emissionsgrænser, inklusive udgiften til monteringen på køretøjet.

4. Kommissionen skal underrettes om planer om indførelse eller ændring af de økonomiske incitament, som er beskrevet i stk. 1 og 2.

Begrundelse

Det er imod det indre markedes principper at give de enkelte medlemsstater mulighed for at indføre økonomiske incitament, og det kunne virke konkurrencebegrænsende.

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning Artikel 13 – nr. -1 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

-1. I artikel 3, nr. 2, affattes indledningen således:

"2) "køretøjer udformet med henblik på opfyldelse af specifikke sociale behov", dieselkøretøjer i klasse M, som enten er:".

Begrundelse

I forordning 715/2007, der dækker Euro V- og Euro VI-standarder, indførtes begrebet køretøjer med "specifikke sociale behov", som vil have en berettiget fordel, fordi de kan typegodkendes under Euro V, selv om de ikke overholder de emissionsnormer, der finder anvendelse for køretøjer i kategori N1, klasse III. Dette betyder, at minibusser (M1) har lov til at udsende mere NO_x end normale passagerkøretøjer (hvis de kun har ni sæder, inkl. førersædet). Men samme minibus (M2) behandles, hvis den er udstyret med et yderligere sæde, som et normalt passagerkøretøj. Formålet med dette ændringsforslag er at bringe denne uretfærdige situation til ophør, som er opstået ved definitionen på specifikke sociale behov, og udvide definitionen herpå til at omfatte alle minibusser.

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Rådets direktiv 80/1269/EØF, Kommissionens direktiv 88/195/EØF, 97/21/EF, 1999/99/EF, 2005/78/EF og direktiv 2005/55/EF ophæves med virkning fra den **1. oktober 2014**.

Ændring

1. Rådets direktiv 80/1269/EØF, Kommissionens direktiv 88/195/EØF, 97/21/EF, 1999/99/EF, 2005/78/EF og direktiv 2005/55/EF ophæves **herved** med virkning fra den **[48 måneder efter ikrafttrædelsen af de i artikel 4, stk. 3, artikel 5, stk. 4, første afsnit, og artikel 6, stk. 2, første afsnit, nævnte gennemførelsesforanstaltninger]**.

Begrundelse

Der bør gå 48 måneder mellem offentliggørelsen af gennemførelsesforanstaltningerne og de nye emissionsstandarders ikrafttræden for at sikre, at producenterne og leverandørerne er i besiddelse af alle de oplysninger, de har brug for til at anvende de påkrævede teknologiske nyskabelser på nye køretøjer.

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Artikel 16 – stk.2

Kommissionens forslag

Den anvendes fra den **1. april 2013**. Dog anvendes artikel 8, stk. 3, og artikel 10 fra **ikrafttrædelsesdatoen** og punkt 1, litra a), nr. i), punkt 1, litra b), nr. i), punkt 2, litra a), punkt 3, litra a), nr. i), punkt 3, litra b), nr. i), punkt 3, litra c), nr. i), og punkt 3, litra d), nr. i), i bilag II fra den **1. oktober 2014**.

Ændring

Den anvendes fra den **[36 måneder efter ikrafttrædelsen af de i artikel 4, stk. 3, artikel 5, stk. 4, første afsnit, og artikel 6, stk. 2, første afsnit, nævnte gennemførelsesforanstaltninger]**.

Dog anvendes artikel 8, stk. 3, og artikel 10 fra **denne forordnings ikrafttrædelsesdato** og punkt 1, litra a), nr. i), punkt 1, litra b), nr. i), punkt 2, litra a), punkt 3, litra a), nr. i), punkt 3, litra b), nr. i), punkt 3, litra c), nr. i), og punkt 3, litra d), nr. i), i bilag II fra den **[48 måneder efter ikrafttrædelsen af de i artikel 4, stk. 3, artikel 5, stk. 4, første afsnit, og artikel 6, stk. 2, første afsnit, nævnte gennemførelsesforanstaltninger]**.

Begrundelse

Der bør gå 36 måneder (hhv. 48 måneder for alle nye køretøjsmodeller) mellem offentliggørelsen af gennemførelsesforanstaltningerne og de nye emissionsstandarders ikrafttræden for at sikre, at producenterne og leverandørerne er i besiddelse af alle de oplysninger, de har brug for til at anvende de påkrævede teknologiske nyskabelser på nye køretøjer.

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning Artikel 16 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Kommissionen vedtager senest den 31. december 2009 de i artikel 4, stk. 3, artikel 5, stk. 4, og artikel 6, stk. 2, nævnte gennemførelsesforanstaltninger.

Begrundelse

Alle fabrikanter har brug for tilstrækkelig indføringstid, efter at den fælles beslutningsprocedure og komitologiproceduren er fuldendt og trådt i kraft. Med hensyn til Euro V/VI for personbiler indførte Kommissionen en række nye foranstaltninger i løbet af komitologiproceduren, der knap nok vil være fuldført, før de som en del af Euro V bliver bindende fra september 2009, hvilket indebærer, at fabrikanterne så godt som ikke har nogen indføringstid. Dette problem bør løses i forbindelse med Euro VI.

PROCEDURE

Titel	Typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer		
Referencer	KOM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)		
Korresponderende udvalg	ENVI		
Udtalelse fra Dato for meddelelse på plenarmødet	IMCO 15.1.2008		
Rådgivende ordfører Dato for valg	Anja Weisgerber 25.3.2008		
Behandling i udvalg	6.5.2008	27.5.2008	24.6.2008
Dato for vedtagelse	24.6.2008		
Resultat af den endelige afstemning	+: 34	–: 0	0: 0
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Cristian Silviu Buşoi, Charlotte Cederschiöld, Gabriela Creţu, Mia De Vits, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Anna Hedh, Iliana Malinova Iotova, Kurt Lechner, Lasse Lehtinen, Toine Manders, Arlene McCarthy, Nickolay Mladenov, Bill Newton Dunn, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Salvador Domingo Sanz Palacio, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Eva-Britt Svensson, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Barbara Weiler og Marian Zlotea		
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Emmanouil Angelakas, Giovanna Corda, Jan Cremers, Manuel Medina Ortega, Olle Schmidt, Gary Titley og Anja Weisgerber		

8.5.2008

UDTALELSE FRA TRANSPORT- OG TURISMEUDVALGET

til Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (KOM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

Rådgivende ordfører: Johannes Blokland

KORT BEGRUNDELSE

Indledning

I sin præsentation af forslaget til Euro VI- emissionsgrænser for tunge erhvervskøretøjer fremhæver Kommissionen det stigende miljømæssige pres på byområderne og de tæt befolkede områder. Trafikken står for en vigtig del af NO_x- og PM-emissionerne i sådanne områder.

For at løse disse problemer indførte Kommissionen i 2001 programmet Ren Luft i Europa (CAFE). Programmet omfattede strategier til nedbringelse af emissionerne med det formål at få forbedret luftkvaliteten inden 2020. Der blev fastsat seks områder for mulig indgriben, herunder at nedbringe emissionerne ved kilden.

Kommissionen anser Euro VI-emissionsgrænserne for at være en metode til at nedbringe emissioner af ozonprækursorer som NO_x og PM. I forhold til Euro V-emissionsgrænserne skal grænsen for NO_x nedsættes med 80 % og for PM med 67 %. Eftersom visse af forslagets tekniske sider afhænger af de fremskridt, der gøres inden for rammerne af De Forenede Nationers arbejdsgrupper, foreslår Kommissionen, at de yderligere tekniske krav først indarbejdes, når der er opnået enighed i disse arbejdsgrupper.

Kommissionen opstiller ligeledes krav om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer for uafhængige aktører ud over dem, der er direkte tilknyttet fabrikkerne.

Det fremgik af høringen om Euro VI-forslaget, at respondenterne i det store og hele kunne gå ind for forslaget.

Ordførerens holdning

Ordføreren er enig i, at det er nødvendigt at sætte ind for at nedbringe emissionerne ved kilden, således at emissionerne fra både lette og tunge køretøjer kan nedbringes. Ordføreren kan derfor gå ind for Euro VI-forslaget. Der er dog grund til at fremkomme med bemærkninger til enkelte dele af forslaget.

Emissionsniveauer og tidsplan

Kommissionen satser på at opnå konkrete resultater af dette forslag inden 2020. Dette skyldes tidsplanen for CAFE-programmet. Der bør imidlertid også tages hensyn til en anden tidsplan. I 2015 træder de nye luftkvalitetskrav i kraft. Det vil sandsynligvis blive vanskeligt at leve op til disse krav i byområderne og de tæt befolkede regioner. Dette skyldes delvis emissioner fra køretøjer. En forbedring af køretøjernes miljøpræstationer vil således bidrage til en forbedring af den lokale luftkvalitet, hvilket skulle give medlemsstaterne bedre muligheder for at nærme sig de kvalitetskrav, som gælder fra 2015.

Hvert år udskiftes 10 % af det samlede antal tunge erhvervskøretøjer i EU. Tidsfristen for indførelsen af Euro VI-grænserne bør derfor fremskyndes, så disse kan yde et væsentligt bidrag til opfyldelsen af 2015-kravene for luftkvalitet. Eftersom det skulle være muligt inden oktober 2008 at nå til enighed med Rådet under førstebehandlingen af dette forslag, bør tidsfristen for indførelsen fremskyndes til den 1. oktober 2011 (typegodkendelse) og den 1. oktober 2012 (nye køretøjer). Fabrikkerne har oplyst, at det tager 36 måneder efter indførelsen af nye krav at tilpasse produktionen.

Med en årlig fornyelse på 10 % af vognparken vil det tage mindst 10 år, førend samtlige køretøjer kan leve op til de nye krav og medvirke til at realisere de lavere emissionsniveauer. Det forekommer hensigtsmæssigt at bede Kommissionen overveje muligheden for at udvide Euro VI-kravene til også at omfatte "gamle" køretøjer ved hjælp af eftermonteringssystemer. Viser dette sig at være teknisk muligt, bør der stilles forslag til lovgivning herom.

Adgang til information

Vedligeholdelsen af de tunge erhvervskøretøjer udføres tidligere kun af reparatører knyttet til køretøjets fabrikant. Inden for de seneste år er markedsandelen for uafhængige aktører imidlertid steget støt. Dette øger betydningen af, at der gives "ekstern" adgang til tekniske informationer om køretøjerne. Fabrikkerne stiller selv disse informationer til rådighed via deres egne websteder. De uafhængige aktører har adgang til disse informationer, om end fabrikkerne fremlægger dem i hvert deres format, hvilket ikke sikrer de forskellige værksteder lige muligheder.

Der er i øjeblikket pligt til at fremlægge de i forordning (EF) nr. 1400/2002 omhandlede informationer, og der foreligger desuden et standardformat for præsentationen af de tekniske informationer (OASIS). Da forordning (EF) nr. 1400/2002 forventes at blive ophævet i 2010, bør kravene om adgang til information indarbejdes i nærværende forslag. Eftersom OASIS-systemet er udviklet i fællesskab af både fabrikanter og uafhængige aktører - under Kommissionens tilsyn - bør informationerne fremlægges efter dette system. Standardiserede informationer giver reparatørværkstederne lige muligheder og kunderne flere valgmuligheder.

Ordføreren ønsker at understrege, hvor vigtigt det er at sikre lige adgang til informationerne, som skal præsenteres på samme måde, så aktørerne stilles ens. Ordføreren ser derfor gerne en stramning af de i artikel 3 omtalte informationskrav.

Udvalgsprocedure

Til slut bør brugen af udvalgsproceduren underkastes nøje overvejelse. Udvalgsproceduren skal bruges til at tilpasse kravene til den tekniske udvikling. Den bør derfor ikke bruges til at indføre nye tekniske krav, som medfører væsentlige ændringer af normerne. I artikel 5 og 12 er der som følge heraf indført enkelte forbehold.

ÆNDRINGSFORSLAG

Transport- og Turismeudvalget opfordrer Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning:

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) Opfyldelse af EU's mål for luftkvalitet kræver, at der ydes en konstant indsats for at begrænse emissionerne fra køretøjer. Derfor bør industrien have klare oplysninger om fremtidige emissionsgrænser.

Ændringsforslag

(5) Opfyldelse af EU's mål for luftkvalitet kræver, at der ydes en konstant indsats for at begrænse emissionerne fra køretøjer. Derfor bør industrien have klare oplysninger om fremtidige emissionsgrænser **og rimelige frister til at overholde dem.**

Begrundelse

Industrien har brug for en frist på 36 måneder til at tilpasse deres produktionsprocesser til de nye tekniske krav.

Kommissionens mål for en forbedret luftkvalitet i EU skal nås, men industrien skal have rimelig tid i den forbindelse til at reagere på den nye lovgivning og dermed til at amortisere dens betydelige investeringer i overholdelsen af tidligere retsforskrifter (f.eks. Euro V).

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(6 a) Eftermontering af mere moderne emissionskontrollsystemer på ældre tunge erhvervskøretøjer vil forbedre luftkvaliteten. Kommissionen bør overveje at fremsætte forslag til EU-regler for sådanne systemer, der også sikrer en begrænsning af nitrogendioxidemissionen fra eftermonterede emissionskontrollsystemer.

Begrundelse

Hvert år udskiftes omkring 10 % af samtlige tunge erhvervskøretøjer. Det vil derfor tage nogle år, inden virkningen af Euro VI-bestemmelserne slår fuldt igennem. For at få maksimalt udbytte af dette forslag bør Kommissionen undersøge, om det er muligt at indføre EU-regler for eftermontering af de nuværende køretøjer.

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 7

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

(7) Når der fastsættes emissionsnormer, er det vigtigt at overveje, hvordan disse vil påvirke markederne og fabrikanternes konkurrenceevne, hvilke direkte og indirekte omkostninger virksomhederne påføres, og hvilke fordele der opstår i form af innovationsstimulering, forbedret luftkvalitet, nedbringelse af sundhedsudgifterne og forøgelse af den forventede levetid. ***Af hensyn til fabrikanternes konkurrenceevne bør emissionsnormerne forblive uændrede i mindst fem år.***

Begrundelse

Hvis industrien skal kunne generere det nødvendige investeringsafkast til indførelse af ny teknologi, er det nødvendigt, at hver enkelt emissionsnorm forbliver på et stabilt niveau i en periode på mindst fem år. Hvis emissionskravene ændres hyppigt, tvinges fabrikanterne til at øremærke en stor del af deres ressourcer til opdatering af eksisterende produkter. Dette har en negativ effekt på produktionstiden af nye produkter, hvilket vil forringe konkurrenceevnen. Kun ved at garantere en passende og rimelig frist undgår man at sætte konkurrenceevnen på spil og sikrer gennemførelsen af miljømålet på lang sigt.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) Det er nødvendigt, at der er ubegrænset adgang til reparationsinformationer om køretøjer via et ensartet format, der kan anvendes til at finde tekniske informationer, samt effektiv konkurrence på markedet for informationstjenester vedrørende vedligeholdelse og reparation af køretøjer for at forbedre det indre markeds funktion, navnlig hvad angår den frie bevægelighed for varer, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser. En stor del af disse informationer vedrører egendiagnosesystemer (OBD) og deres interaktion med andre systemer i køretøjet. Det er hensigtsmæssigt, at der fastsættes tekniske specifikationer, som fabrikanterne skal anvende på deres websteder, sideløbende med målrettede foranstaltninger for at sikre små og mellemstore virksomheder (SMV'er) adgang på rimelige vilkår.

Ændringsforslag

(8) Det er nødvendigt, at der er ubegrænset adgang til reparationsinformationer om køretøjer ***på den bedst mulige måde uden dog at skabe en uforholdsmæssig byrde i forhold til fordelene for kunden***, via et ensartet format, der kan anvendes til at finde tekniske informationer, samt effektiv konkurrence på markedet for informationstjenester vedrørende vedligeholdelse og reparation af køretøjer for at forbedre det indre markeds funktion, navnlig hvad angår den frie bevægelighed for varer, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser. En stor del af disse informationer vedrører egendiagnosesystemer (OBD) og deres interaktion med andre systemer i køretøjet. Det er hensigtsmæssigt, at der fastsættes tekniske specifikationer, som fabrikanterne skal anvende på deres websteder, sideløbende med målrettede foranstaltninger for at sikre små og mellemstore virksomheder (SMV'er) adgang på rimelige vilkår.

Begrundelse

Kommissionen bør have beføjelser til kun at vedtage relevante foranstaltninger angående adgang til reparation og vedligeholdelse. Der er ingen grund til at belaste kunden eller dennes fordele på en uforholdsmæssig måde. Det virker f.eks. ikke relevant at udvide

definitionen af reparations- og vedligeholdelsesinformationer til at omfatte fjerndiagnosticering eller at forpligte fabrikanten til at give akkrediterede, uafhængige reparatører mulighed for at få adgang til køretøjets sikkerhedssystem.

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Betragtning 15

Kommissionens forslag

(15) For bedre at kontrollere den faktiske emission ved brug, herunder OCE, og for at lette overensstemmelsesprocessen efter ibrugtagning bør der vedtages en prøvningsmetode og præstationskrav, baseret på anvendelse af bærbare emissionsmålingssystemer.

Ændringsforslag

(15) For bedre at kontrollere den faktiske emission ved brug, herunder OCE, og for at lette overensstemmelsesprocessen efter ibrugtagning bør der vedtages en prøvningsmetode og præstationskrav, baseret på anvendelse af bærbare emissionsmålingssystemer ***inden for en passende tidsfrist.***

Begrundelse

Inddragelsen af disse aspekter er af stor betydning for EU-industriens globale konkurrenceevne og et afgørende skridt i retning af en globalt harmoniseret lovgivning. Kommissionen bør være mere insisterende og indføre disse ensartede tekniske forskrifter i Euro VI.

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(18a) Medlemsstaterne bør udarbejde ambitiøse foranstaltninger for at sikre, at eftermontering på eksisterende tunge erhvervskøretøjer overholder Euro VI-standarderne.

Begrundelse

De eksisterende køretøjer vil i mange år fremover udgøre en stor del af bilparken, og der er et stort potentiale for nedbringelse af emissioner i forbindelse med eftermontering.

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Betragtning 18 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(18b) Medlemsstaterne bør jævnligt overvåge antallet af fornyelser af køretøjer og eftermontering på køretøjer, styrke bestræbelserne på at nedbringe antallet af mere forurenende køretøjer og årligt indberette resultaterne til Kommissionen.

Begrundelse

Denne overvågning og rapportering kan skabe grundlag for at gøre politikken for nedbringelse af emissioner mere effektiv fremover.

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Denne forordning finder anvendelse, uden at det berører artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007.

Denne forordning finder anvendelse, uden at det berører artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007, ***hvorved det bliver muligt under særlige omstændigheder at udvide godkendelsen af køretøjer med en referencemasse $\leq 2\ 610$ kg til lignende køretøjer med en referencemasse $\leq 2\ 840$ kg.***

Begrundelse

En række (lette) erhvervskøretøjer er teknisk set grundlæggende ens. Afhængig af køretøjets specifikke chassis vil dets vægt ligge enten lige under eller lige over grænsen på 2 610 kg. Dette medfører, at 2 teknisk set identiske køretøjer ville blive behandlet forskelligt, idet det ene ville blive anset som et let og det andet som et tungt erhvervskøretøj. Dette ville betyde en forskel mellem de tekniske krav for typegodkendelsen. For at afklare dette tilføjes den i forordning (EF) nr. 715/2007 anførte bestemmelser herom.

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning Artikel 3 – nr. 1

Kommissionens forslag

1) "**motor**", den fremdrivningsenhed til et køretøj, der kan typegodkendes som separat teknisk enhed som defineret i artikel 3, punkt 25), i direktiv 2007/46/EF

Ændringsforslag

1) "**motorsystem**", motor, emissionsreduktionssystem og kommunikationsgrænseflade (hardware og oplysninger) mellem motorsystemets elektroniske styreenhed(er) (ESE) og andre styreenheder til fremdrift eller køretøjet;

Begrundelse

Ad nr. 1): Overholdelsen af Euro VI skal dokumenteres for det samlede "motorsystem". Motorsystemet er det optimale samspil mellem motor, udstødningsefterbehandlingssystem og yderligere styringer. Definitionen af "motor" skal ændres tilsvarende eller erstattes af en definition af "motorsystem". WHDC-GTR nr. 4 indeholder allerede definitioner af "motorsystem", "motortype" og "udstødningsefterbehandlingssystem", som med fordel kan overtages her.

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning Artikel 3 – nr. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a) "**motortype**", en motorkategori, hvor der ikke er nogen forskelle i væsentlige motoregenskaber

Begrundelse

Ad nr. 1): Overholdelsen af Euro VI skal dokumenteres for det samlede "motorsystem". Motorsystemet er det optimale samspil mellem motor, udstødningsefterbehandlingssystem og yderligere styringer. Definitionen af "motor" skal ændres tilsvarende eller erstattes af en definition af "motorsystem". WHDC-GTR nr. 4 indeholder allerede definitioner af "motorsystem", "motortype" og "udstødningsefterbehandlingssystem", som med fordel kan overtages her.

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning Artikel 3 – nr. 1 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1b) "udstødningsefterbehandlings-system", en katalysator (oxidations- eller trevejstype), et partikelfilter, et deNO_x-system, en kombination af deNO_x og partikelfilter eller en anden emissionsreduktionsanordning, som er eftermonteret på motoren. Denne definition omfatter ikke recirkulation af udstødningsgas (EGR), der betragtes som en fast bestanddel af motoren;

Begrundelse

Ad nr. 1): Overholdelsen af Euro VI skal dokumenteres for det samlede "motorsystem". Motorsystemet er det optimale samspil mellem motor, udstødningsefterbehandlingssystem og yderligere styringer. Definitionen af "motor" skal ændres tilsvarende eller erstattes af en definition af "motorsystem". WHDC-GTR nr. 4 indeholder allerede definitioner af "motorsystem", "motortype" og "udstødningsefterbehandlingssystem", som med fordel kan overtages her.

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Artikel 3 – nr. 7

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

7) "egendiagnosesystem" eller "OBD-system", et ***emissionsbegrænsningssystem***, som er i stand til at opdage en fejl og angive det sandsynlige fejlsted ved hjælp af fejlkoder i computerhukommelsen

7) "egendiagnosesystem" eller "OBD-system", et ***emissionsovervågningsystem***, som er i stand til at opdage en fejl og angive det sandsynlige fejlsted ved hjælp af fejlkoder i computerhukommelsen

Begrundelse

Et OBD-system "begrænser" ikke emissionerne, men "overvåger" dem. Finder OBD-systemet fejl i emissionssystemet, kan fejlen derefter udbedres.

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Artikel 3 – nr. 11

Kommissionens forslag

11) "reparations- og vedligeholdelsesinformationer", alle de oplysninger, der er nødvendige til diagnosticering, service, syn, periodisk overvågning, reparation, omprogrammering eller re-initialisering af køretøjet, og som fabrikkerne stiller til rådighed for deres autoriserede forhandlere og reparatører, herunder alle efterfølgende ændringer og supplementer til sådanne oplysninger. Disse informationer omfatter alle de oplysninger, der er nødvendige til indsætning af dele og anordninger i køretøjer

Ændringsforslag

11) "reparations- og vedligeholdelsesinformationer", alle de oplysninger, der er nødvendige til diagnosticering, service, syn, periodisk overvågning, reparation, omprogrammering, re-initialisering **eller støtte til telediagnosticering** af køretøjet, og som fabrikkerne stiller til rådighed for deres autoriserede forhandlere og reparatører, herunder alle efterfølgende ændringer og supplementer til sådanne oplysninger. Disse informationer omfatter alle de oplysninger, der er nødvendige til indsætning af dele og anordninger i køretøjer. **Fabrikkerne stiller en standardiseret, sikker teletjeneste til rådighed for at sætte godkendte uafhængige reparatører i stand til at udføre indgreb, der kræver adgang til køretøjernes sikkerhedssystem.**

Begrundelse

Efterhånden som køretøjerne bliver (elektronisk) mere og mere komplekse, tilbyder fabrikkerne stadig flere muligheder for støtte til telediagnosticering. For at sikre aktørerne lige muligheder bør disse tjenesteydelser ligeledes gøres tilgængelige for uafhængige aktører, så de kan tilbyde kunderne fuld reparaturservice. Der bør desuden henvises til oprettelsen af en sikker forbindelse mellem et køretøj og fabrikanten med henblik på re-initialisering af startspærre og omprogrammering af elektroniske kontrolenheder.

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning Artikel 3 – nr. 11 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

11 a) "fabrikant", en person eller et organ, som over for den godkendende myndighed er ansvarlig for

typegodkendelsesprocessen eller en anden godkendelsesproces i enhver henseende og for produktionens overensstemmelse. Det kræves ikke, at personen eller organet er direkte involveret i alle trin af fremstillingen af det køretøj, det system, den komponent eller den separate tekniske enhed, som skal godkendes

Begrundelse

Kræver ingen nærmere forklaring (definition overtaget fra artikel 3, nr. 27), i direktiv 2007/46/EF).

Ændringsforslag 15

**Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 4 – afsnit 2**

Kommissionens forslag

Kommissionen kan i overensstemmelse med proceduren i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF træffe andre foranstaltninger vedrørende særlige procedurer, prøvninger og krav til typegodkendelse.

Ændringsforslag

Kommissionen kan i overensstemmelse med proceduren i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF træffe andre foranstaltninger vedrørende særlige procedurer, prøvninger og krav til typegodkendelse ***med det formål at tilpasse allerede gældende bestemmelser til den tekniske udvikling.***

Begrundelse

Kommissionen skal have mulighed for at træffe foranstaltninger i henhold til artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF, som omhandler den tekniske udvikling inden for specifikke procedurer, tests etc. Der kan ikke indføres nye elementer under udvalgsproceduren.

Ændringsforslag 16

**Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 4 a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. Prøverne skal være baseret på emissioner fra både simuleringer i laboratorier og reelle køresituationer.

Begrundelse

Artemis-undersøgelsen, som er samfinansieret af EU's rammeprogram for forskning og udvikling, har vist, at emissioner fra reelle køresituationer kan afvige betragteligt fra laboratoriebaserede resultater.

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning

Artikel 8 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag

2. Med virkning fra **1. oktober 2014** skal de nationale myndigheder for så vidt angår nye køretøjer, som ikke overholder denne forordning, anse typeattester for at være ugyldige til de i artikel 26 i direktiv 2007/46/EF angivne formål og skal med begrundelse i emissioner forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Ændringsforslag

2. Med virkning fra **1. oktober 2013** skal de nationale myndigheder for så vidt angår nye køretøjer, som ikke overholder denne forordning, anse typeattester for at være ugyldige til de i artikel 26 i direktiv 2007/46/EF angivne formål og skal med begrundelse i emissioner forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer. ***Kommissionen bør inden for denne tidsfrist sikre, at industrien får en frist på 36 måneder til at tilpasse sine produktionsprocesser.***

Begrundelse

Denne dato giver industrien en passende frist til at tilpasse deres produktionsprocesser, men den sikrer også, at udvalgsproceduren kan fastsættes inden for rimelig tid.

Dette ændringsforslag skal sikre, at Kommissionen hurtigt fastsætter de tekniske specifikationer uden at forringe industriens frist og uden at kompromittere den krævende startdato i 2012 på grund af strenge luftkvalitetskrav i 2015.

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 1 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Med forbehold for ikrafttrædelsen af denne forordnings gennemførelsesbestemmelser kan medlemsstaterne indføre økonomiske incitamenter til fordel for serieproducerede motorkøretøjer, som overholder denne

Ændringsforslag

Med forbehold for ikrafttrædelsen af denne forordnings gennemførelsesbestemmelser kan medlemsstaterne indføre økonomiske incitamenter til fordel for serieproducerede motorkøretøjer, som overholder denne

forordning.

forordning *og dennes gennemførelsesforanstaltninger med undtagelse af kravene i artikel 6 og dennes gennemførelsesforanstaltninger.*

Begrundelse

Industrien skal have klar besked om, at incitamenterne gælder for alle køretøjer, der overholder Euro VI-emissionsnormerne og alle gennemførelsesforanstaltninger, som vil udgøre en del af Euro VI-pakken.

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 1 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Sådanne incitamenters skal gælde for alle nye køretøjer, som markedsføres på den pågældende medlemsstats marked, og som overholder denne forordning. De skal dog ophøre senest den **1. oktober 2014**.

Ændringsforslag

Sådanne incitamenters skal gælde for alle nye køretøjer, som markedsføres på den pågældende medlemsstats marked, og som overholder denne forordning *og dennes gennemførelsesforanstaltninger med undtagelse af kravene i artikel 6 og dennes gennemførelsesforanstaltninger.* De skal dog ophøre senest den **1. oktober 2013**.

Begrundelse

Industrien skal have klar besked om, at incitamenterne gælder for alle køretøjer, der overholder Euro VI-emissionsnormerne og alle gennemførelsesforanstaltninger, som vil udgøre en del af Euro VI-pakken.

Denne dato giver industrien en passende frist til at tilpasse sine produktionsprocesser, men den sikrer også, at udvalgsproceduren kan fastsættes inden for rimelig tid.

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag

1. Når FN/ECE's program om partikelmåling, som gennemføres i regi af

Ændringsforslag

1. Når *de relevante dele af* FN/ECE's program om partikelmåling, som

Verdensforummet for harmonisering af regulativer for køretøjer, er afsluttet, skal Kommissionen uden at mindske miljøbeskyttelsesniveauet i Fællesskabet:

gennemføres i regi af Verdensforummet for harmonisering af regulativer for køretøjer, er afsluttet, **dog senest den 1. oktober 2008**, skal Kommissionen uden at mindske miljøbeskyttelsesniveauet i Fællesskabet:

Begrundelse

For at give fabrikkerne tilstrækkelig tid til at opfylde Euro VI-bestemmelserne i 2011/2012 skal alle kravene (både de lovgivningsmæssige og de gennem udvalgsproceduren fastsatte) være tilgængelige fra den 1. oktober 2008.

Ændringsforslag 21

Forslag til forordning Artikel 12 - stk. 1 - litra a

Kommissionens forslag

a) indføre grænseværdier baseret på partikelantal **og evt. fastsætte det tilladelige niveau af NO₂-komponent i NO_x-grænseværdien**, jf. artikel 39, stk. 2, i direktiv 2007/46/EF:

Ændringsforslag

a) indføre grænseværdier baseret på partikelantal **korreleret med den nuværende situation for lukkede dieselpartikelfiltre**, jf. artikel 39, stk. 2, i direktiv 2007/46/EF:

Begrundelse

Skal partikelaltalværdierne være realistiske, må de knyttes til den nuværende situation for lukkede dieselpartikelfiltre.

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. Hvis udviklingen af NO₂-emissionsværdierne angiver, at NO₂-emissionerne fra tunge erhvervskøretøjer evt. kan overskride 150 mg/kWh, skal Kommissionen indføre en NO₂-grænseværdi på 150 mg/kWh for tunge erhvervskøretøjer, herunder en relevant målemetode i henhold til stk. 39, stk. 2, i direktiv 2007/46/EF.

Begrundelse

NO₂ er den for luftkvaliteten vigtigste type NO_x. Af hensyn til 2015-målene for NO₂-grænseværdierne er det nødvendigt nøje at overvåge NO₂-andelen af NO_x. Når grænseværdien på 150 mg/kWh (for eftermonterede køretøjer) er ved at være nået - og kun på det tidspunkt - bør Kommissionen indføre en fast maksimumsværdi for NO₂-emissioner, der skal omfatte relevante, harmoniserede målemetoder.

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Kommissionen undersøger løbende de forurenende stoffer, som er angivet artikel 3, punkt 2. Hvis Kommissionen skønner, at det er hensigtsmæssigt at indføre bestemmelser om emissioner af yderligere forurenende stoffer, **ændrer** den denne forordning i overensstemmelse hermed.

Ændringsforslag

4. Kommissionen undersøger løbende de forurenende stoffer, som er angivet artikel 3, punkt 2. Hvis Kommissionen skønner, at det er hensigtsmæssigt at indføre bestemmelser om emissioner af yderligere forurenende stoffer, **foreslår** den **ændringer af** denne forordning i overensstemmelse hermed.

Begrundelse

Fremkommer der nye forurenende stoffer, kan dette få alvorlige konsekvenser for kravene til industrien. Sådanne nye forurenende stoffer bør derfor behandles gennem den normale lovgivningsprocedure.

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Rådets direktiv 80/1269/EØF, Kommissionens direktiv 88/195/EØF, 97/21/EF, 1999/99/EF, 2005/78/EF og direktiv 2005/55/EF ophæves med virkning fra den **1. oktober 2014**.

Ændringsforslag

1. Rådets direktiv 80/1269/EØF, Kommissionens direktiv 88/195/EØF, 97/21/EF, 1999/99/EF, 2005/78/EF og direktiv 2005/55/EF ophæves med virkning fra den **1. oktober 2013**.

Begrundelse

Denne dato giver industrien en passende frist til at tilpasse sine produktionsprocesser, men den sikrer også, at udvalgsproceduren kan fastsættes inden for rimelig tid.

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning Artikel 16 – stk. 2

Kommissionens forslag

Den anvendes fra den **1. april 2013**. Dog anvendes artikel 8, stk. 3, og artikel 10 fra ikrafttrædelsesdatoen og punkt 1, litra a), nr. i), punkt 1, litra b), nr. i), punkt 2, litra a), punkt 3, litra a), nr. i), punkt 3, litra b), nr. i), punkt 3, litra c), nr. i) og punkt 3, litra d), nr. i) i bilag II fra den **1. oktober 2014**.

Ændringsforslag

Den anvendes fra den **1. april 2012**. Dog anvendes artikel 8, stk. 3, og artikel 10 fra ikrafttrædelsesdatoen og punkt 1, litra a), nr. i), punkt 1, litra b), nr. i), punkt 2, litra a), punkt 3, litra a), nr. i), punkt 3, litra b), nr. i), punkt 3, litra c), nr. i) og punkt 3, litra d), nr. i) i bilag II fra den **1. oktober 2013**.

Begrundelse

Disse datoer giver industrien en passende frist til at tilpasse sine produktionsprocesser, men den sikrer også, at udvalgsproceduren kan fastsættes inden for rimelig tid.

PROCEDURE

Titel	Typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer	
Referencer	KOM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)	
Korresponderende udvalg	ENVI	
Udtalelse fra Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 15.1.2008	
Rådgivende ordfører Dato for valg	Johannes Blokland 22.1.2008	
Behandling i udvalg	8.4.2008	5.5.2008
Dato for vedtagelse	6.5.2008	
Resultat af den endelige afstemning	+: 36	–: 0
	0:	1
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Etelka Barsi-Pataky, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin, Roberts Zile	
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Jelko Kacin, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool	

PROCEDURE

Titel	Typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer		
Referencer	KOM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)		
Dato for høring af EP	21.12.2007		
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 15.1.2008		
Rådgivende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ITRE 15.1.2008	IMCO 15.1.2008	TRAN 15.1.2008
Ingen udtalelse Dato for afgørelse	ITRE 29.1.2008		
Ordfører(e) Dato for valg	Matthias Groote 26.2.2008		
Behandling i udvalg	27.5.2008		
Dato for vedtagelse	15.7.2008		
Resultat af den endelige afstemning	+: -: 0:	51 0 1	
Til stede ved den endelige afstemning – medlemmer	Georgs Andrejevs, Pilar Ayuso, Irena Belohorská, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Christa Kläß, Holger Krahmer, Urszula Krupa, Aldis Kušķis, Linda McAvan, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Marcello Vernola, Anja Weisgerber, Anders Wijkman, Glenis Willmott		
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	Inés Ayala Sender, Adam Gierek, Rebecca Harms, Jutta Haug, Johannes Lebech, Alojz Peterle, Robert Sturdy, Donato Tommaso Veraldi		
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 178, stk. 2	Elisabetta Gardini		