

Ändringsförslag 30

Sven Schulze, Christian Ehler, Dennis Radtke, Andreas Schwab, Jens Gieseke, Ivan Štefanec, Markus Pieper, Norbert Lins, Pernille Weiss, Angelika Niebler, Andrius Kubilius, Edina Tóth, Aušra Maldeikienė, Jeroen Lenaers, Agnès Evren, Tomáš Zdechovský, Ondřej Knotek, Dita Charanzová, Kateřina Konečná, Markus Ferber, Michael Gahler, Peter Liese, Michal Wiezik, Radka Maxová, Sabine Verheyen, Vlad-Marius Botoș, Ralf Seekatz, Marion Walsmann, Andor Deli, Andrea Bocskor, Tomasz Frankowski, József Szájer, Ulrike Müller, Enikő Győri, Michaela Šojdrová, Alexandr Vondra, Nicola Beer, Andreas Glück, Svenja Hahn, Moritz Körner, Jan-Christoph Oetjen, Hildegard Bentele, Ondřej Kovařík, Rainer Wieland, Peter Jahr, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Lena Düpont, Kinga Gál, Christine Schneider, András Gyürk, Daniel Caspary, Evžen Tošenovský, Stanislav Polčák, Francisco José Millán Mon, Dolores Montserrat, Monika Hohlmeier, Christian Doleschal, Martin Hlaváček, Andrey Kovatchev, Cristian Ghinea, Herbert Dorfmann, Salvatore De Meo, Giuseppe Milazzo, Fulvio Martusciello, Aldo Patriciello, Massimiliano Salini, Axel Voss, Sergio Berlato, Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Barbara Thaler, Pablo Arias Echeverría, László Trócsányi, Peter Lundgren

Betänkande

A9-0139/2020

Esther de Lange

Typgodkännande av motorfordon
(2019/0101(COD))

Förslag till förordning**Skäl 9***Kommissionens förslag*

(9) För att tillverkarna ska kunna uppfylla Euro 6-utsläppsgränserna i samband med RDE-provningsförfarandet bör efterlevnadskriterierna införas i två steg. I det första steget bör om tillverkaren så begär en tillfällig överensstämelsefaktor gälla, men som ett andra steg bör endast den slutliga överensstämelsefaktorn användas. Kommissionen bör löpande *se över de slutliga överensstämelsefaktorerna* mot bakgrund av den tekniska utvecklingen.

Ändringsförslag

(9) För att tillverkarna ska kunna uppfylla Euro 6-utsläppsgränserna i samband med RDE-provningsförfarandet bör efterlevnadskriterierna införas i två steg. I det första steget bör om tillverkaren så begär en tillfällig överensstämelsefaktor gälla, men som ett andra steg bör endast den slutliga överensstämelsefaktorn användas. Kommissionen bör löpande *bedöma överensstämelsefaktorn, inklusive felmarginalen*, mot bakgrund av den tekniska utvecklingen *och årligen justera den nedåt på grundval av vetenskapliga rön, förbättrad kvalitet på mätförfarandet samt den tekniska utvecklingen av PEMS. Felmarginalen inom överensstämelsefaktorn bör sänkas*

**gradvis och ligga så nära noll som
tekniskt möjligt senast den
30 september 2022.**

Or. en

Motivering

As of 1 January 2022, the final conformity factors expressed as “1+ margin” will be applicable to all vehicles. In that equation, the "one" means that all vehicles will have to meet the NOx emission limit at the tailpipe on the roads under the RDE test conditions as well as in the laboratory. The "margin" is a factor that takes into account scientific facts that the devices used to measure NOx under RDE conditions (i.e. Portable Emission Measurement Systems, PEMS) measure emissions on the road with a certain inaccuracy of repeatability and reliability. There is no scientific evidence to support claims that the margin can be phased out (i.e. treated as 'zero') by a certain point in time. It should be up to the JRC to scientifically review the progress in PEMS design and measurement accuracy before considering if it is technically justified for the margin to be further reduced.

Ändringsförslag 31

Sven Schulze, Christian Ehler, Dennis Radtke, Andreas Schwab, Jens Gieseke, Ivan Štefanec, Markus Pieper, Norbert Lins, Pernille Weiss, Angelika Niebler, Andrius Kubilius, Edina Tóth, Aušra Maldeikienė, Jeroen Lenaers, Agnès Evren, Tomáš Zdechovský, Ondřej Knotek, Dita Charanzová, Kateřina Konečná, Markus Ferber, Michael Gahler, Peter Liese, Michal Wiezik, Radka Maxová, Sabine Verheyen, Vlad-Marius Botoș, Ralf Seekatz, Marion Walsmann, Andor Deli, Andrea Bocskor, Tomasz Frankowski, József Szájer, Ulrike Müller, Enikő Győri, Michaela Šojdrová, Alexandr Vondra, Nicola Beer, Andreas Glück, Svenja Hahn, Moritz Körner, Jan-Christoph Oetjen, Hildegard Bentele, Ondřej Kovařík, Rainer Wieland, Peter Jahr, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Lena Düpont, Kinga Gál, Christine Schneider, András Gyürk, Daniel Caspary, Evžen Tošenovský, Stanislav Polčák, Francisco José Millán Mon, Dolores Montserrat, Monika Hohlmeier, Christian Doleschal, Martin Hlaváček, Andrey Kovatchev, Cristian Ghinea, Herbert Dorfmann, Salvatore De Meo, Giuseppe Milazzo, Fulvio Martusciello, Aldo Patriciello, Massimiliano Salini, Axel Voss, Sergio Berlato, Carlo Fidanza, Pietro Focchi, Barbara Thaler, Pablo Arias Echeverría, László Trócsányi, Peter Lundgren

Betänkande

A9-0139/2020

Esther de Lange

Typgodkännande av motorfordon
(2019/0101(COD))

Förslag till förordning**Artikel 1 – led 3 – led a**

Förordning (EG) nr 715/2007

Artikel 4 – punkt 1 – stycke 2

*Kommissionens förslag**Ändringsförslag*

Dessa skyldigheter omfattar de gränsvärden för utsläpp som anges i bilaga I. För att efterlevnaden av utsläppsgränsvärdena enligt Euro 6 i tabell 2 i bilaga I ska kunna fastställas ska de utsläppsgränsvärden som uppmätts under en giltig RDE-provning delas med tillämplig överensstämmelsefaktor enligt tabell 2a i bilaga I. Resultatet ska ligga under de utsläppsgränsvärden enligt Euro 6 som anges i tabell 2 i den bilagan.

Dessa skyldigheter omfattar *efterlevnad* av de gränsvärden för utsläpp som anges i bilaga I. För att efterlevnaden av utsläppsgränsvärdena enligt Euro 6 i tabell 2 i bilaga I ska kunna fastställas ska de utsläppsgränsvärden som uppmätts under en giltig RDE-provning delas med tillämplig överensstämmelsefaktor enligt tabell 2a i bilaga I. Resultatet ska ligga under de utsläppsgränsvärden enligt Euro 6 som anges i tabell 2 i den bilagan.

Felmarginalen inom överensstämmelsefaktorn ska sänkas gradvis genom att årligen justeras nedåt på grundval av bedömningar från gemensamma forskningscentrumet.

**Felmarginalen inom
överensstämmelsefaktorn ska ligga så
nära noll som tekniskt möjligt senast den
30 september 2022.**

Or. en

Motivering

As of 1 January 2022, the final conformity factors expressed as "1+ margin" will be applicable to all vehicles. In that equation, the "one" means that all vehicles will have to meet the NOx emission limit at the tailpipe on the roads under the RDE test conditions as well as in the laboratory. The "margin" is a factor that takes into account scientific facts that the devices used to measure NOx under RDE conditions (i.e. Portable Emission Measurement Systems, PEMS) measure emissions on the road with a certain inaccuracy of repeatability and reliability. There is no scientific evidence to support claims that the margin can be phased out (i.e. treated as 'zero') by a certain point in time. It should be up to the JRC to scientifically review the progress in PEMS design and measurement accuracy before considering if it is technically justified for the margin to be further reduced.

Ändringsförslag 32

Sven Schulze, Angelika Niebler, Andrius Kubilius, Edina Tóth, Aušra Maldeikienė, Jeroen Lenaers, Agnès Evren, Tomáš Zdechovský, Ralf Seekatz, Vlad-Marius Botoș, Sabine Verheyen, Ondřej Knotek, Dita Charanzová, Kateřina Konečná, Markus Ferber, Michael Gahler, Michal Wiezik, Peter Liese, Radka Maxová, Christian Ehler, Dennis Radtke, Andreas Schwab, Jens Gieseke, Markus Pieper, Ivan Štefanec, Norbert Lins, Pernille Weiss, Moritz Körner, Jan-Christoph Oetjen, Hildegard Bentele, József Szájer, Tomasz Frankowski, Marion Walsmann, Andor Deli, Ulrike Müller, Andrea Bocskor, Alexandr Vondra, Enikő Győri, Michaela Šojdrová, Nicola Beer, Ondřej Kovařík, Rainer Wieland, Peter Jahr, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Lena Düpont, Kinga Gál, Christine Schneider, András Gyürk, Daniel Caspary, Evžen Tošenovský, Stanislav Polčák, Francisco José Millán Mon, Dolors Montserrat, Monika Hohlmeier, Christian Doleschal, Martin Hlaváček, Cristian Ghinea, Herbert Dorfmann, Salvatore De Meo, Giuseppe Milazzo, Fulvio Martusciello, Aldo Patriciello, Massimiliano Salini, Axel Voss, Sergio Berlato, Pablo Arias Echeverría, Barbara Thaler, Pietro Fiocchi, Carlo Fidanza

Betänkande

A9-0139/2020

Esther de Lange

Typgodkännande av motorfordon
(2019/0101(COD))

Förslag till förordning**Artikel 1 – led 7 – led b**

Förordning (EG) nr 715/2007

Artikel 10 – punkt 4 – stycke 2

Kommissionens förslag

Uppfyllandet av gränsvärdena för Euro 6 ska under alla giltiga RDE-provningar fastställas genom beaktande av den förorenings-specifika överensstämmelsefaktorn i tabell 2a i bilaga I i enlighet med artikel 4.1 andra stycket.

Ändringsförslag

Uppfyllandet av gränsvärdena för Euro 6 ska under alla giltiga RDE-provningar fastställas genom beaktande av den förorenings-specifika överensstämmelsefaktorn i tabell 2a i bilaga I i enlighet med artikel 4.1 andra stycket. **Felmarginalen inom överensstämmelsefaktorn ska sänkas gradvis genom att årligen justeras nedåt på grundval av bedömningar från gemensamma forskningscentrumet. Överensstämmelsefaktorn ska ligga så nära noll som tekniskt möjligt senast den 30 september 2022.**

Or. en

Motivering

As of 1 January 2022, the final conformity factors expressed as “1+ margin” will be applicable to all vehicles. In that equation, the "one" means that all vehicles will have to meet the NOx emission limit at the tailpipe on the roads under the RDE test conditions as well as in the laboratory. The "margin" is a factor that takes into account scientific facts that the devices used to measure NOx under RDE conditions (i.e. Portable Emission Measurement Systems, PEMS) measure emissions on the road with a certain inaccuracy of repeatability and reliability. There is no scientific evidence to support claims that the margin can be phased out (i.e. treated as 'zero') by a certain point in time. It should be up to the JRC to scientifically review the progress in PEMS design and measurement accuracy before considering if it is technically justified for the margin to be further reduced.

Ändringsförslag 33

Sven Schulze, Dennis Radtke, Andreas Schwab, Jens Gieseke, Markus Pieper, Ivan Štefanec, Norbert Lins, Pernille Weiss, Angelika Niebler, Andrius Kubilius, Tomáš Zdechovský, Ondřej Knotek, Dita Charanzová, Kateřina Konečná, Markus Ferber, Michael Gahler, Michal Wiezik, Peter Liese, Radka Maxová, Ralf Seekatz, Sabine Verheyen, Vlad-Marius Botoș, Christian Ehler, Agnès Evren, Jeroen Lenaers, Aušra Maldeikienė, Marion Walsmann, Andor Deli, Ulrike Müller, Andrea Bocskor, Alexandr Vondra, Enikő Győri, Michaela Šojdrová, Moritz Körner, Nicola Beer, Jan-Christoph Oetjen, Hildegard Bentele, Svenja Hahn, Tomasz Frankowski, Ondřej Kovařík, Rainer Wieland, Peter Jahr, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Lena Düpont, Kinga Gál, Sergio Berlato, Axel Voss, Massimiliano Salini, Aldo Patriciello, Fulvio Martusciello, Giuseppe Milazzo, Salvatore De Meo, Herbert Dorfmann, Cristian Ghinea, Martin Hlaváček, Christian Doleschal, Monika Hohlmeier, Dolors Montserrat, Francisco José Millán Mon, Stanislav Polčák, Evžen Tošenovský, Daniel Caspary, András Gyürk, Christine Schneider, Pablo Arias Echeverría, Barbara Thaler, Pietro Focchi, Carlo Fidanza

Betänkande

A9-0139/2020

Esther de Lange

Typgodkännande av motorfordon
(2019/0101(COD))

Förslag till förordning**Artikel 1 – led 7 – led b**

Förordning (EG) nr 715/2007

Artikel 10 – punkt 5 – stycke 2

*Kommissionens förslag**Ändringsförslag*

Uppfyllandet av gränsvärdena för Euro 6 ska under alla giltiga RDE-provningar fastställas genom beaktande av den förorenings-specifika överensstämmelsefaktorn i tabell 2a i bilaga I i enlighet med artikel 4.1 andra stycket.

Uppfyllandet av gränsvärdena för Euro 6 ska under alla giltiga RDE-provningar fastställas genom beaktande av den förorenings-specifika överensstämmelsefaktorn i tabell 2a i bilaga I i enlighet med artikel 4.1 andra stycket. ***Felmarginalen inom överensstämmelsefaktorn ska sänkas gradvis genom att årligen justeras nedåt på grundval av bedömningar från gemensamma forskningscentrumet. Överensstämmelsefaktorn ska ligga så nära noll som tekniskt möjligt senast den 30 september 2022.***

Or. en

Motivering

As of 1 January 2022, the final conformity factors expressed as "1+ margin" will be applicable to all vehicles. In that equation, the "one" means that all vehicles will have to meet the NOx emission limit at the tailpipe on the roads under the RDE test conditions as well as in the laboratory. The "margin" is a factor that takes into account scientific facts that the devices used to measure NOx under RDE conditions (i.e. Portable Emission Measurement Systems, PEMS) measure emissions on the road with a certain inaccuracy of repeatability and reliability. There is no scientific evidence to support claims that the margin can be phased out (i.e. treated as 'zero') by a certain point in time. It should be up to the JRC to scientifically review the progress in PEMS design and measurement accuracy before considering if it is technically justified for the margin to be further reduced.

Ändringsförslag 34

Sven Schulze, Radka Maxová, Ralf Seekatz, Sabine Verheyen, Vlad-Marius Botoș, Christian Ehler, Dennis Radtke, Peter Liese, Agnès Evren, Jeroen Lenaers, Aušra Maldeikienė, Ondřej Knotek, Dita Charanzová, Kateřina Konečná, Markus Ferber, Michael Gahler, Michal Wiezik, Andreas Schwab, Jens Gieseke, Markus Pieper, Ivan Štefanec, Norbert Lins, Pernille Weiss, Angelika Niebler, Andrius Kubilius, Edina Tóth, Alexandr Vondra, Enikő Győri, Michaela Šojdrová, Moritz Körner, Nicola Beer, Jan-Christoph Oetjen, Hildegard Bentele, Svenja Hahn, Tomasz Frankowski, Andor Deli, Marion Walsmann, Andrea Bocskor, József Szájer, Andreas Glück, Ondřej Kovařík, Rainer Wieland, Peter Jahr, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Lena Düpont, Kinga Gál, Christine Schneider, András Gyürk, Tomáš Zdechovský, Daniel Caspary, Evžen Tošenovský, Stanislav Polčák, Francisco José Millán Mon, Dolores Montserrat, Monika Hohlmeier, Christian Doleschal, Martin Hlaváček, Andrey Kovatchev, Cristian Ghinea, Herbert Dorfmann, Salvatore De Meo, Giuseppe Milazzo, Fulvio Martusciello, Aldo Patriciello, Massimiliano Salini, Axel Voss, Sergio Berlato, Pablo Arias Echeverría, Barbara Thaler, Pietro Fiocchi, Carlo Fidanza

Betänkande

A9-0139/2020

Esther de Lange

Typgodkännande av motorfordon
(2019/0101(COD))

Förslag till förordning**Bilaga I – stycke 1**

Förordning (EG) nr 715/2007

Bilaga I – tabell 2a – rad 2 – fotnot 2

Kommissionens förslag

(2) $CF_{\text{pollutant-final}}$ är den överensstämelsefaktor som används för att fastställa efterlevnaden av Euro 6-utsläppsgränserna med beaktande av den tekniska *osäkerheten* i samband med *användningen* av ombordsystemet för utsläppsmätning (PEMS).

Ändringsförslag

(2) $CF_{\text{pollutant-final}}$ är den överensstämelsefaktor som används för att fastställa efterlevnaden av Euro 6-utsläppsgränserna med beaktande av den *tillkommande* tekniska *mätningosäkerheten* i samband med *införandet* av ombordsystemet för utsläppsmätning (PEMS). *Den uttrycks som 1 + en marginal för mätningosäkerhet. Senast den 30 september 2022 ska marginalen ligga så nära noll som tekniskt möjligt.*

Or. en

Motivering

As of 1 January 2022, the final conformity factors expressed as “1+ margin” will be applicable to all vehicles. In that equation, the "one" means that all vehicles will have to meet the NOx emission limit at the tailpipe on the roads under the RDE test conditions as well as in the laboratory. The "margin" is a factor that takes into account the accepted scientific fact that the devices used to measure NOx under RDE conditions (i.e. Portable Emission Measurement Systems, PEMS) measure emissions on the road with relatively poor levels of repeatability and reliability.

There is no scientific evidence to support claims that the margin can be phased out (i.e. treated as 'zero') by a certain point in time. It should be up to the JRC to scientifically review the progress in PEMS design and measurement accuracy before considering if it is technically justified for the margin to be further reduced.