

EUROPA-PARLAMENTET

2004



2009

Transport- og Turismeudvalget

2007/0295(COD)

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

PA_Legam

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). Fabrikanterne 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 udførtes 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. Fabrikanterne stiller selv disse informationer til rådighed via deres egne websteder. De uafhængige aktører har adgang til disse informationer, om end fabrikanterne 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 Fødevarer sikkerhed, 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

(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.

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. ***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

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,

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.

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 ≤ 2 610 kg til lignende køretøjer med en referencemasse ≤ 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) "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 12

**Forslag til forordning
Artikel 3 – nr. 7**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

7) "egendiagnosesystem" eller "OBD-

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

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 supplement 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 supplement 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

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.

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

Ændringsforslag

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.

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 krævede 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 incitamerter til fordel for serieproducerede motorkøretøjer, som overholder denne forordning.

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag

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

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, **dog senest den 1. oktober 2008**, skal Kommissionen uden at mindske miljøbeskyttelsesniveauet i Fællesskabet:

Begrundelse

For at give fabrikanterne 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 partikeltalværdierne 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	