



Bruxelles, den 23. september 2020
(OR. en)

10820/20

**Interinstitutionel sag:
2019/0101(COD)**

**CODEC 810
MI 332
ENV 515
ENT 105
PE 58**

ORIENTERENDE NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanters Komité/Rådet
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer - Resultat af Europa-Parlamentets drøftelser (Bruxelles, den 14.-17. september 2020)

I. INDLEDNING

Ordføreren, Esther de Lange (EPP, NL), forelagde på vegne af Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer sikkerhed en betænkning med 24 ændringsforslag (ændringsforslag 1-24) til ovennævnte forslag til forordning.

ECR-Gruppen forelagde endvidere fem ændringsforslag (ændringsforslag 25-29), og flere MEP'er fra EPP-Gruppen forelagde seks ændringsforslag (ændringsforslag 30-35).

II. AFSTEMNING

Ved afstemningen den 15. september 2020 vedtog plenarforsamlingen 24 ændringsforslag (1-24) til forslaget til forordning. Der blev ikke vedtaget andre ændringsforslag. De vedtagne ændringer findes i bilaget.

Ved afstemningens afslutning den 16. september 2020 blev forslaget henvist til fornyet behandling i Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer sikkerhed i overensstemmelse med artikel 59, stk. 4, i Europa-Parlamentets forretningsorden, hvilket betyder, at Parlamentets førstebehandling ikke blev afsluttet, og at der ikke blev indledt forhandlinger med Rådet.

P9_TA-PROV(2020)0222

Typegodkendelse af motorkøretøjer (emissionsprøvning ved faktisk kørsel) ***I

Ændringer vedtaget af Europa-Parlamentet den 17. september 2020 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD))¹

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

Ændring 1

Forslag til forordning Betragtning 2

Kommissionens forslag

(2) I henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 skal nye lette køretøjer overholde visse emissionsgrænseværdier (Euronorm 5 og 6), og **den fastsætter** yderligere krav om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer. De specifikke tekniske bestemmelser, der er nødvendige for gennemførelsen af **nævnte forordning**, blev vedtaget ved Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008⁴ og efterfølgende ved Kommissionens forordning (EU) 2017/1151⁵.

Ændring

(2) I henhold til forordning (EF) nr. 715/2007, **som ændret og yderligere konsolideret ved forordning (EU) 2018/858^{3a}, der finder anvendelse fra den 1. september 2020**, skal nye lette køretøjer overholde visse emissionsgrænseværdier (Euronorm 5 og 6) og yderligere krav om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer. De specifikke tekniske bestemmelser, der er nødvendige for gennemførelsen af **forordning (EF) nr. 715/2007**, blev vedtaget ved Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008⁴ og efterfølgende ved Kommissionens forordning (EU) 2017/1151⁵.

¹ Sagen blev henvist til fornyet behandling i det kompetente udvalg med henblik på interinstitutionelle forhandlinger, jf. forretningsordenens artikel 59, stk. 4, fjerde afsnit (A9-0139/2020).

⁴ Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).

⁵ Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

^{3a} *Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).*

⁴ Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).

⁵ Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

Ændring 2

Forslag til forordning

Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) Kravene til typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emission er gradvist blevet skærpet betydeligt gennem indførelsen af Euronormerne og den efterfølgende revision heraf. Mens køretøjer generelt har leveret betydelige emissionsreduktioner på tværs af de regulerede forurenende stoffer, var dette ikke tilfældet for NO_x-emissioner fra dieselmotorer eller partikler for motorer med direkte benzinindsprøjtning, navnlig i lette køretøjer. Der er derfor behov for *en indsats for at* rette op på denne situation.

Ændring

(3) Kravene til typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emission er gradvist blevet skærpet betydeligt gennem indførelsen af Euronormerne og den efterfølgende revision heraf. Mens køretøjer generelt har leveret betydelige emissionsreduktioner på tværs af de regulerede forurenende stoffer, var dette ikke tilfældet for NO_x-emissioner fra dieselmotorer eller partikler for motorer med direkte benzinindsprøjtning, navnlig i lette køretøjer. Der er derfor behov for *tiltag, der kan* rette op på denne situation.

Ændring 3

Forslag til forordning Betragtning 3 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(3a) I Miljøagenturets (EEA) rapport om luftkvaliteten fra 2019^{1a} anslås det, at længere tids eksponering for luftforurening var årsag til mere end 506 000 for tidlige dødsfald i EU-28 i 2016. Rapporten bekræftede også, at vejtransport fortsat var den primære kilde til NO_x-emissioner i EU-28 i 2017 og tegnede sig for omkring 40 % af de samlede NO_x-emissioner i Unionen, samt at ca. 80 % af den samlede NO_x-emission fra vejtransport stammer fra dieselkøretøjer.

^{1a} EEA: Air quality in Europe — 2019 report.

Ændring 4

**Forslag til forordning
Betragtning 3 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

(3b) Uafhængige aktørers adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer er afgørende for at genvinde forbrugernes tillid.

Ændring 5

**Forslag til forordning
Betragtning 3 c (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

(3c) Fabrikanternes nylige overtrædelser af de eksisterende retlige rammer, herunder af deres retlige forpligtelser i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007, har afsløret kontrol- og håndhævelsesmekanismernes svagheder. Forbrugerne endte uden tilfredsstillende kompensation, og selv i de tilfælde hvor der blev tildelt kompensation, blev køretøjerne ofte ikke bragt i overensstemmelse med Euronorm 5 og 6. Eftersom det stigende antal forbud mod dieselskøretøjer i de europæiske byer påvirker borgernes dagligdag, ville en passende kompenserende foranstaltning være at udstyre de køretøjer, der ikke opfylder normerne, med en passende udstødningsbehandlingsteknologi (udskiftning af fysisk udstyr) eller at tilbyde forbrugeren et tilskud til at skifte et indkøbt køretøj ud med en renere model.

Ændring 6

Forslag til forordning

Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) Som følge heraf udviklede Kommissionen en ny metode til prøvning af køretøjers emissioner under faktiske kørselsforhold, nemlig prøvningsproceduren for emission ved faktisk kørsel (RDE). RDE-prøvningsproceduren blev indført ved Kommissionens forordning (EU) 2016/427⁶ og (EU) 2016/646⁷, efterfølgende overtaget i forordning (EU) 2017/1151 og yderligere forbedret ved Kommissionens forordning (EU) 2017/1154⁸.

⁶ Kommissionens forordning (EU) 2016/427 af 10. marts 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (EUT L 82 af 31.3.2016, s. 1).

⁷ Kommissionens forordning (EU) 2016/646 af 20. april 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (EUT L 109 af 26.4.2016, s. 1).

⁸ Kommissionens forordning (EU) 2017/1154 af 7. juni 2017 om ændring af Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 om supplerende bestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om

Ændring

(5) Som følge heraf udviklede Kommissionen en ny metode til prøvning af køretøjers emissioner under faktiske kørselsforhold, nemlig prøvningsproceduren for emission ved faktisk kørsel (RDE). RDE-prøvningsproceduren blev indført ved Kommissionens forordning (EU) 2016/427⁶ og (EU) 2016/646⁷, efterfølgende overtaget i forordning (EU) 2017/1151 og yderligere forbedret ved Kommissionens forordning (EU) 2017/1154⁸ **og (EU) 2018/1832^{8a}.**

⁶ Kommissionens forordning (EU) 2016/427 af 10. marts 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (EUT L 82 af 31.3.2016, s. 1).

⁷ Kommissionens forordning (EU) 2016/646 af 20. april 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (EUT L 109 af 26.4.2016, s. 1).

⁸ Kommissionens forordning (EU) 2017/1154 af 7. juni 2017 om ændring af Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 om supplerende bestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om

ophævelse af forordning (EF) nr. 692/2008 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF for så vidt angår emission ved faktisk kørsel fra lette personkøretøjer og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 708).

ophævelse af forordning (EF) nr. 692/2008 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF for så vidt angår emission ved faktisk kørsel fra lette personkøretøjer og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 708).

^{8a} Kommissionens forordning (EU) 2018/1832 af 5. november 2018 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 med henblik på forbedring af typegodkendelsesprøvnings- og -procedurer for lette personbiler og lette erhvervskøretøjer, herunder procedurer for køretøjers overensstemmelse efter ibrugtagning og emission ved faktisk kørsel og indførelse af udstyr til overvågning af forbruget af brændstof og elektrisk energi (EUT L 301 af 27.11.2018, s. 1).

Ændring 7

Forslag til forordning Betragtning 6

Kommissionens forslag

(6) Ved forordning (EU) 2016/646⁹ blev datoerne for anvendelse af RDE-prøvningsproceduren og overholdelseskriterierne for RDE indført. Til dette formål blev der **anvendt** forureningsspecifikke overensstemmelsesfaktorer for at tage højde for den statistiske og tekniske usikkerhed ved de målinger, der blev foretaget ved hjælp af bærbare emissionsmålingssystemer (PEMS).

Ændring

(6) Ved forordning (EU) 2016/646⁹ blev datoerne for anvendelse af RDE-prøvningsproceduren og overholdelseskriterierne for RDE indført. **Kravene for personkøretøjer og lette erhvervskøretøjer skulle tages i anvendelse over en årrække for at give fabrikkerne tilstrækkelig tid til at lægge planer for hver køretøjsgruppe.** Til dette formål blev der **indført** forureningsspecifikke overensstemmelsesfaktorer for at tage højde for den statistiske og tekniske usikkerhed ved de målinger, der blev foretaget ved hjælp af bærbare emissionsmålingssystemer (PEMS).

⁹ Kommissionens forordning (EU) 2016/646 af 20. april 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (EUT L 109 af 26.4.2016, s. 1).

⁹ Kommissionens forordning (EU) 2016/646 af 20. april 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (EUT L 109 af 26.4.2016, s. 1).

Ændring 8

Forslag til forordning Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(6a) I henhold til Miljøagenturets rapport fra 2016 skyldtes forskellen mellem de emissioner, der blev målt henholdsvis ved faktisk kørsel og i laboratorier, primært tre faktorer: En forældet prøvningsmetode, fleksibiliteter i den nuværende metode samt forhold under brugen, der afhænger af føreren. Der er behov for en undersøgelse med henblik på at fastslå, hvor stor en margen der kan tilskrives kørestilen og udendørstemperaturen. Der bør skelnes klart mellem overensstemmelsesfaktoren, den udstyrsrelaterede margen samt den fører- og temperaturafhængige margen i brugsfaktoren.

Ændring 9

Forslag til forordning Betragtning 7

Kommissionens forslag

Ændring

(7) Den 13. december 2018 afsagde Retten dom i de forenede sager T-339/16, T-352/16 og T-391/16²² om et annullationssøgsmål vedrørende forordning (EU) 2016/646. Retten annullerede den del

(7) Den 13. december 2018 afsagde Retten dom i de forenede sager T-339/16, T-352/16 og T-391/16²² om et annullationssøgsmål vedrørende forordning (EU) 2016/646. Retten annullerede den del

af forordning (EU) 2016/646, som **fastsatte** de overensstemmelsesfaktorer, der lå til grund for vurderingen af, om RDE-prøvningsresultaterne var i overensstemmelse med emissionsgrænseværdierne i forordning (EF) nr. 715/2007. Retten fandt, at kun lovgiveren selv kunne indføre disse overensstemmelsesfaktorer, da de berørte et væsentligt element i forordning (EF) nr. 715/2007.

af forordning (EU) 2016/646, som **havde fastsat** de overensstemmelsesfaktorer, der lå til grund for vurderingen af, om RDE-prøvningsresultaterne var i overensstemmelse med emissionsgrænseværdierne i forordning (EF) nr. 715/2007. Retten fandt, at kun lovgiveren selv kunne indføre disse overensstemmelsesfaktorer, da de berørte et væsentligt element i forordning (EF) nr. 715/2007 **og ”fører (...) de facto til at ændre de emissionsgrænser for nitrogenoxider, der er fastsat for Euro 6-normen, (...) selv om disse grænser (...) skal finde anvendelse på RDE-prøvningsresultater”**.

Ændring 10

Forslag til forordning Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) Retten rejste **ikke** tvivl om den **tekniske begrundelse** for **overensstemmelsesfaktorerne**. Derfor og i betragtning af at der på det nuværende stade af den teknologiske udvikling stadig er en uoverensstemmelse mellem emissioner målt ved faktisk kørsel og emissioner målt i et laboratorium, er det hensigtsmæssigt at indføre overensstemmelsesfaktorerne i forordning (EF) nr. 715/2007.

Ændring

(8) Retten rejste tvivl om, **hvorvidt Kommissionens påberåbelse af mulige statistiske fejl var velbegrundet, navnlig hvad angik den midlertidige overensstemmelsesfaktor på 2,1, og anførte, at statistiske usikkerheder korrigeres gennem foranstaltninger vedrørende repræsentativiteten af stikprøven eller af forsøget eller gennem antallet af forsøg**. For så vidt angik den indførte tekniske usikkerhedsmargen anførte Retten endvidere, at det efter en RDE-prøvning er umuligt at fastslå, hvorvidt det prøvede køretøj overholder de retlige grænser eller overhovedet er i nærheden af dem. Alt måleudstyr har en teknisk usikkerhedsmargen, og PEMS-udstyr har, som følge af dets anvendelse under mere variable forhold, vist sig at have en noget større margin end ikke-mobilt laboratorieudstyr, hvilket kan resultere i såvel over- som undervurdering af emissionerne. I betragtning af at der på

det nuværende stade af den teknologiske udvikling stadig er en uoverensstemmelse mellem emissioner målt ved faktisk kørsel og emissioner målt i et laboratorium, er det hensigtsmæssigt **midlertidigt** at indføre overensstemmelsesfaktorerne i forordning (EF) nr. 715/2007.

Ændring 11

Forslag til forordning Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(8a) Europa-Parlamentet bifaldt i sin beslutning af 28. marts 2019 om den seneste udvikling i Dieselgate-skandalen Rettens afgørelse og anmodede eksplicit Kommissionen om ikke at indføre flere nye overensstemmelsesfaktorer med henblik på at sikre, at Euronorm 6 ikke blev udvandet yderligere og i stedet overholdes ved normal brug, som det oprindeligt var tiltænkt i forordning (EF) nr. 715/2007.

Ændring 12

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

Ændring

(9) For at give fabrikanterne mulighed for at overholde emissionsgrænserne for Euro 6 i forbindelse med RDE-prøvningsproceduren, bør overensstemmelseskriterierne for RDE indføres i to trin. I det første trin bør der på fabrikantens anmodning anvendes en midlertidig overensstemmelsesfaktor, mens der som andet trin kun anvendes en endelig

(9) For at give fabrikanterne mulighed for at overholde emissionsgrænserne for Euro 6 i forbindelse med RDE-prøvningsproceduren, bør overensstemmelseskriterierne for RDE indføres i to trin. I det første trin bør der på fabrikantens anmodning anvendes en midlertidig overensstemmelsesfaktor, mens der som andet trin kun anvendes en endelig

overensstemmelsesfaktor. Kommissionen bør løbende *overvåge de endelige overensstemmelsesfaktorer* i lyset af den tekniske udvikling.

overensstemmelsesfaktor. *Den endelige overensstemmelsesfaktor bør gælde i en overgangsperiode og omfatte en margen, der udtrykker den ekstra måleusikkerhed, der er forbundet med indførelsen af PEMS.* Kommissionen bør løbende *vurdere denne overensstemmelsesfaktor* i lyset af den tekniske udvikling *og årligt nedjustere den på grundlag af videnskabelig dokumentation, måleprocedurens forbedrede nøjagtighed og de tekniske fremskridt med PEMS.* Overensstemmelsesfaktoren bør gradvist sænkes og ophøre med at gælde senest den 30. september 2022.

Ændring 13

Forslag til forordning Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(9a) Kommissionen bør senest i juni 2021 fastsætte strengere krav for PEMS-måleudstyr, der må anvendes i forbindelse med RDE-prøvninger. De fastsatte standarder bør så vidt muligt tage hensyn til relevante standardiseringselementer udviklet af CEN baseret på det bedst tilgængelige PEMS-udstyr.

Ændring 14

Forslag til forordning Betragtning 9 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(9b) Det er vigtigt at understrege, at mens dette forslag omhandler overensstemmelsesfaktoren, skal spørgsmålet om

emissionsgrænsenormerne behandles i det kommende post-Euro 6-forslag. For at sikre hurtige fremskridt hen imod vedtagelsen af de fremtidige emissionsgrænseværdier (efter Euro 6) og forbedre luftkvaliteten for EU-borgerne er det vigtigt, at Kommissionen, såfremt det er relevant, forelægger et forslag til retsakt herom snarest muligt og senest i juni 2021 som bebudet i dens meddelelse af 11. december 2019 om "Europas grønne pagt", der fremhæver behovet for at skifte til bæredygtig og intelligent mobilitet og sikre vejen mod nulemissionsmobilitet. Der bør ikke anvendes overensstemmelsesfaktorer i forbindelse med implementeringen af post-Euro 6-standarderne.

Ændring 15

Forslag til forordning Betragtning 9 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(9c) Med henblik på at anspore producenterne til at anlægge en proaktiv og miljøvenlig indstilling bør de nye teknologiske innovationer, som sigter på at absorbere NOx, prøves, kvantificeres og tages i betragtning i den efterfølgende revision af Euro-normerne.

Ændring 16

Forslag til forordning Betragtning 10

Kommissionens forslag

Ændring

(10) Lissabontraktaten gav mulighed for, at lovgiveren kan delegerede beføjelser til

(10) Lissabontraktaten gav mulighed for, at lovgiveren kan delegerede beføjelser til

Kommissionen til at vedtage almen gyldige ikke-lovgivningsmæssige retsakter, der supplerer eller ændrer visse ikke-væsentlige bestemmelser i en lovgivningsmæssig retsakt. De foranstaltninger, der kan være omfattet af delegeringer af beføjelser som omhandlet i artikel 290, stk. 1, i **TEUF**, svarer i princippet til dem, der er omfattet af forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i Rådets afgørelse 1999/468/EF¹¹. Det er derfor nødvendigt at tilpasse bestemmelserne i forordning (EF) nr. 715/2007, som foreskriver benyttelse af forskriftsproceduren med kontrol, til artikel 290 i TEUF.

¹¹ Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen (EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23).

Kommissionen til at vedtage almen gyldige ikke-lovgivningsmæssige retsakter, der supplerer eller ændrer visse ikke-væsentlige bestemmelser i en lovgivningsmæssig retsakt. De foranstaltninger, der kan være omfattet af delegeringer af beføjelser som omhandlet i artikel 290, stk. 1, i **traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde**, svarer i princippet til dem, der er omfattet af forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i Rådets afgørelse 1999/468/EF¹¹. Det er derfor nødvendigt at tilpasse bestemmelserne i forordning (EF) nr. 715/2007, som foreskriver benyttelse af forskriftsproceduren med kontrol, til artikel 290 i TEUF.

¹¹ Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen (EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23).

Ændring 17

Forslag til forordning Betragtning 11

Kommissionens forslag

(11) For at bidrage til opfyldelsen af Unionens luftkvalitetsmålsætninger og reducere emissioner fra køretøjer bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i **traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde** (TEUF) delegeres til Kommissionen for så vidt angår de detaljerede regler om de specifikke procedurer, prøvninger og krav vedrørende typegodkendelse. Denne delegering bør omfatte supplerende af forordning (EF) nr. 715/2007 ved hjælp af sådanne reviderede regler samt af de prøvningscykluser, der

Ændring

(11) For at bidrage til opfyldelsen af Unionens luftkvalitetsmålsætninger og reducere emissioner fra køretøjer bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF delegeres til Kommissionen for så vidt angår de detaljerede regler om de specifikke procedurer, prøvninger og krav vedrørende typegodkendelse. Denne delegering bør omfatte supplerende af forordning (EF) nr. 715/2007 ved hjælp af sådanne reviderede regler samt af de prøvningscykluser, der anvendes til emissionsmåling, kravene til

anvendes til emissionsmåling, kravene til gennemførelsen af forbuddet mod anvendelse af manipulationsanordninger, som mindsker emissionsbegrænsende systemers effektivitet, **de foranstaltninger, der er nødvendige for gennemførelse af en fabrikants forpligtelse til at give ubegrænset og standardiseret adgang til reparations- og**

vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, samt vedtagelse af en revideret metode til måling af partikler. Delegeringen bør endvidere omfatte ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 med henblik på at nedjustere **de endelige overensstemmelsesfaktorer**, så de afspejler de tekniske fremskridt vedrørende PEMS, og justere de grænseværdier, der er baseret på partikelmasse, og indføre grænseværdier baseret på partikelantal. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter **bør** Europa-Parlamentet og Rådet navnlig **modtage** alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter **bør have** systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

gennemførelsen af forbuddet mod anvendelse af manipulationsanordninger, som mindsker emissionsbegrænsende systemers effektivitet, samt vedtagelse af en revideret metode til måling af partikler. **Uagtet det korte tidsrum mellem ikrafttrædelsen af denne forordning og ophævelsen af bestemmelserne angående reparations- og vedligeholdelsesinformationer (RMI) ved forordning (EU) 2018/858 bør delegeringen af hensyn til retssikkerheden og for at sikre, at alle muligheder står åbne for lovgiveren, også omfatte de foranstaltninger, der er nødvendige for gennemførelse af en fabrikants forpligtelse til at give ubegrænset og standardiseret adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.** Delegeringen bør endvidere omfatte ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 med henblik på at nedjustere **overensstemmelsesfaktorerne**, så de afspejler **måleprocedurens forbedrede kvalitet eller** de tekniske fremskridt vedrørende PEMS, og justere de grænseværdier, der er baseret på partikelmasse, og indføre grænseværdier baseret på partikelantal. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning^{1a}. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter **modtager** Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter **har** systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

^{1a} EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

Ændring 18

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra a

Forordning (EF) nr. 715/2007

Artikel 4 – stk. 1 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Disse forpligtelser omfatter **opfyldelse** af de i bilag I fastsatte emissionsgrænser. Med henblik på at fastslå, om Euro 6-emissionsgrænserne i skema 2 i bilag I, er overholdt, skal emissionsværdier, der er fastsat ved en gyldig emissionsprøvning ved faktisk kørsel (RDE), divideres med den gældende overensstemmelsesfaktor, jf. skema 2a i bilag I. Resultatet skal forblive under Euro 6-emissionsgrænserne i skema 2 i samme bilag.

Ændring

Disse forpligtelser omfatter **overholdelse** af de i bilag I fastsatte emissionsgrænser. Med henblik på at fastslå, om Euro 6-emissionsgrænserne i skema 2 i bilag I, er overholdt, skal emissionsværdier, der er fastsat ved en gyldig emissionsprøvning ved faktisk kørsel (RDE), divideres med den gældende overensstemmelsesfaktor, jf. skema 2a i bilag I. Resultatet skal forblive under Euro 6-emissionsgrænserne i skema 2 i samme bilag.

***Overensstemmelsesfaktoren sænkes gradvist ved årlige nedjusteringer baseret på vurderinger fra FFC.
Overensstemmelsesfaktoren ophører med at gælde senest den 30. september 2022.***

Ændring 19

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 – litra a

Forordning (EF) nr. 715/2007

Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Fabrikanten skal sikre, at de komponenter i køretøjet, der med sandsynlighed vil påvirke emissionen, er udformet, konstrueret og samlet, således at køretøjet ved normal brug er i overensstemmelse med denne forordning."

Ændring

1. Fabrikanten skal sikre, at de komponenter i køretøjet, der med sandsynlighed vil påvirke emissionen, er udformet, konstrueret og samlet, således at køretøjet ved normal brug er i overensstemmelse med denne forordning.

Fabrikanten skal også garantere pålideligheden af de forureningsbegrænsende anordninger og stræbe efter at mindske risikoen for tyveri eller manipulation af disse anordninger.

Ændring 20

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Forordning (EF) nr. 715/2007

Artikel 8 – stk. 1

Kommissionens forslag

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 14a med henblik på at supplere artikel 6 og 7. Dette omfatter definitionen og opdateringen af de tekniske specifikationer for, hvordan OBD-systemer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer skal stilles til rådighed, under særlig hensyntagen til SMV'ers specifikke behov."

Ændring

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 14a med henblik på at supplere artikel 6 og 7. Dette omfatter definitionen og opdateringen af de tekniske specifikationer for, hvordan OBD-systemer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer skal stilles til rådighed, under særlig hensyntagen til SMV'ers, **mikrovirksomheders og selvstændige erhvervsdrivendes** specifikke behov.

Ændring 21

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 – litra b

Forordning (EF) nr. 715/2007

Artikel 10 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Overholdelsen af Euro 6-emissionsgrænserne skal under alle gyldige RDE-prøvninger bestemmes under hensyntagen til den forureningsspecifikke overensstemmelsesfaktor, der er fastsat i skema 2a i bilag I i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, andet afsnit.

Ændring

Overholdelsen af Euro 6-emissionsgrænserne skal under alle gyldige RDE-prøvninger bestemmes under hensyntagen til den forureningsspecifikke overensstemmelsesfaktor, der er fastsat i skema 2a i bilag I i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, andet afsnit.

Overensstemmelsesfaktoren sænkes gradvist ved årlige nedjusteringer baseret på vurderinger fra FFC.

Overensstemmelsesfaktoren ophører med at gælde senest den 30. september 2022.

Ændring 22

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7 – litra b

Forordning (EF) nr. 715/2007

Artikel 10 – stk. 5 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Overholdelsen af Euro 6-emissionsgrænserne skal under alle gyldige RDE-prøvninger bestemmes under hensyntagen til den forureningsspecifikke overensstemmelsesfaktor, der er fastsat i skema 2a i bilag I i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, andet afsnit.

Ændring

Overholdelsen af Euro 6-emissionsgrænserne skal under alle gyldige RDE-prøvninger bestemmes under hensyntagen til den forureningsspecifikke overensstemmelsesfaktor, der er fastsat i skema 2a i bilag I i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, andet afsnit.

Overensstemmelsesfaktoren sænkes gradvist ved årlige nedjusteringer baseret på vurderinger fra FFC.

Overensstemmelsesfaktoren ophører med at gælde senest den 30. september 2022.

Ændring 23

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10

Forordning (EF) nr. 715/2007

Artikel 14 – stk. 3 og stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

3. Kommissionen ***tillægges beføjelse til at vedtage*** delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14a:

- a) supplerings af denne forordning med henblik på at tilpasse procedurer, prøvninger og krav samt de prøvningscyklusser, der anvendes til emissionsmåling, for på tilstrækkelig vis at afspejle emissioner ved faktisk kørsel*
- b) ændring af denne forordning med henblik på at tilpasse de forureningsspecifikke endelige overensstemmelsesfaktorer, der er anført i skema 2a i bilag I, til den tekniske udvikling."*

Ændring

3. Kommissionen ***vedtager senest den 1. juni 2021*** delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14a ***til supplerings af denne forordning med henblik på at tilpasse procedurer, prøvninger og krav samt de prøvningscyklusser, der anvendes til emissionsmåling, for på tilstrækkelig vis at afspejle emissioner ved faktisk kørsel under normale anvendelsesbetingelser, herunder bl.a. temperatur- og grænsebetingelser, sænkning af nulpunktsforskydningen og håndtering af farlige stigninger i partikeludledningen i forbindelse med filterrensning, under hensyntagen til eventuelle relevante standardiseringselementer udviklet af CEN og baseret på det bedste tilgængelige udstyr.***

3a. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14a til ændring af denne forordning med henblik på at nedjustere de forureningsspecifikke

overensstemmelsesfaktorer, der er anført i skema 2a i bilag I, og tilpasse dem til den tekniske udvikling.

Ændring 24

Forslag til forordning Bilag – afsnit 1

Forordning (EF) nr. 715/2007

Bilag I – tabel 2a – række 2

Kommissionens forslag

CF pollutant- final ⁽²⁾	1,43	1,5	-	-	-
--	-------------	------------	---	---	---

⁽²⁾ CF pollutant-final er den overensstemmelsesfaktor, der anvendes til at bestemme overensstemmelse med Euro 6-emissionsgrænserne under hensyntagen til den tekniske **usikkerhed**, der er forbundet med **anvendelsen** af bærbare emissionsmålingssystemer (PEMS).

Ændring

CF pollutant -final ⁽²⁾	1 + margen (margen =0,32*)	1 + margen (margen =0,5*)	-	-	-
--	---	--	---	---	---

*** Skal nedjusteres årligt på grundlag af Det Fælles Forskningscenters løbende vurderinger.**

⁽²⁾ CF pollutant-final er den overensstemmelsesfaktor, der **i en overgangsperiode** anvendes til at bestemme overensstemmelse med Euro 6-emissionsgrænserne under hensyntagen til den **yderligere** tekniske **måleusikkerhed**, der er forbundet med **indførelsen** af bærbare emissionsmålingssystemer (PEMS). **Den udtrykkes som 1 + en margen for måleusikkerhed. Margenen skal nedbringes til 0 og overensstemmelsesfaktoren ophøre med at gælde senest den 30. september 2022.**