



Bryssel den 23 september 2020
(OR. en)

10820/20

**Interinstitutionellt ärende:
2019/0101(COD)**

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

INFORMERANDE NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon – Resultatet av Europaparlamentets överläggningar (Bryssel 14–17 september 2020)

I. INLEDNING

Föredraganden Esther de Lange (EPP, NL) lade som företrädare för utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet fram ett betänkande med 24 ändringsförslag (ändringsförslagen 1–24) till det ovan nämnda förslaget till förordning.

Dessutom lade den politiska gruppen ECR fram fem ändringsförslag (ändringsförslagen 25–29), och flera parlamentsledamöter från EPP-gruppen lade fram sex ändringsförslag (ändringsförslagen 30–35).

II. OMRÖSTNING

Vid omröstningen i plenum den 15 september 2020 antogs 24 ändringsförslag (1–24) till förslaget till förordning. Inga andra ändringsförslag antogs. De antagna ändringarna återges i bilagan.

Efter omröstningen den 16 september 2020 återförvisades förslaget till utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet i enlighet med artikel 59.4 i Europaparlamentets arbetsordning, vilket innebär att Europaparlamentets första behandling inte avslutades och att förhandlingar med rådet inleddes.

P9_TA-PROV(2020)0222

Typgodkännande av motorfordon *I**

Europaparlamentets ändringar antagna den 17 september 2020 av förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD))¹

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Ändring 1

Förslag till förordning Skäl 2

Kommissionens förslag

(2) Förordning (EG) nr 715/2007 föreskriver att nya lätta fordon ska uppfylla vissa utsläppsgränser (Euronormerna 5 och 6) och innehåller ytterligare krav på tillgång till information om reparation och underhåll av fordon. De särskilda tekniska bestämmelser som krävs för genomförandet av **den förordningen** anges i kommissionens förordning (EG) nr 692/2008⁴ och därefter i kommissionens förordning (EU) 2017/1151⁵.

Ändring

(2) Förordning (EG) nr 715/2007 föreskriver att nya lätta fordon ska uppfylla vissa utsläppsgränser (Euronormerna 5 och 6) och innehåller ytterligare krav på tillgång till information om reparation och underhåll av fordon, **sedermåra ändrade och konsoliderade ytterligare genom förordning (EU) 2018/858^{3a}, som kommer att träda i kraft den 1 september 2020.** De särskilda tekniska bestämmelser som krävs för genomförandet av **förordning (EG) nr 715/2007** anges i kommissionens förordning (EG) nr 692/2008⁴ och därefter i kommissionens förordning (EU) 2017/1151⁵.

^{3a} **Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och**

¹ Ärendet återförvisades för interinstitutionella förhandlingar till det ansvariga utskottet, i enlighet med artikel 59.4 fjärde stycket i arbetsordningen (A9-0139/2020).

släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

⁴ Kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁵ Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁴ Kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁵ Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1).

Ändring 2

Förslag till förordning

Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) Typgodkännandekraven avseende utsläpp från motorfordon har skärpts gradvis och betydligt genom införande och senare revidering av Euronormerna. Även om det har skett en betydande utsläppsminskning av reglerade föroreningar från fordon i allmänhet, har detsamma inte varit fallet för utsläpp av NOx från dieselmotorer och partiklar från bensenmotorer med direktinsprutning, som är monterade i vissa lätta fordon. Det behövs därför åtgärder för att **rätta till** denna situation.

Ändring

(3) Typgodkännandekraven avseende utsläpp från motorfordon har skärpts gradvis och betydligt genom införande och senare revidering av Euronormerna. Även om det har skett en betydande utsläppsminskning av reglerade föroreningar från fordon i allmänhet, har detsamma inte varit fallet för utsläpp av NOx från dieselmotorer och partiklar från bensenmotorer med direktinsprutning, som är monterade i vissa lätta fordon. Det behövs därför åtgärder för att **avhjälpa** denna situation.

Ändring 3

Förslag till förordning

Skäl 3a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(3a) Enligt uppskattningar i 2019 års rapport om luftkvaliteten^{1a} som offentliggjorts av Europeiska miljöbyrån (EEA) orsakade långvarig exponering för luftföroreningar under 2016 506 000 förtida dödsfall i EU-28. Rapporten bekräftade även att vägtransporter fortfarande var den primära källan till utsläpp av NOx i EU-28 under 2017, i och med att de stod för cirka 40 % av de totala utsläppen av NOx i EU, och att omkring 80 % av de totala utsläppen av NOx från vägtransporter kommer från dieseldrivna fordon.

Ändring 4

**Förslag till förordning
Skäl 3b (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändring

*(3b) För att återvinna konsumenternas
förtroende är det avgörande att oberoende
aktörer kan få tag på information om
reparation och underhåll av fordon.*

Ändring 5

**Förslag till förordning
Skäl 3c (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändring

*(3c) I och med att tillverkare på senaste
tiden överträtt den befintliga rättsliga
ramen och bland annat åsidosatt sina
rättsliga skyldigheter enligt förordning
(EG) nr 715/2007, har det framgått att
kontroll- och efterlevnadsmekanismerna
är svaga. Konsumenterna har inte fått
tillfredsställande kompensation, då
fordonen ofta inte har anpassats för att
överensstämma med Euronormerna 5 och
6 ens i de fall då kompensation beviljats.
Det ökade antalet dieselförbud i
europeiska städer påverkar medborgarnas
vardag, och en lämplig
kompensationsåtgärd vore därför att
utrusta de fordon som inte uppfyller
kraven med den anpassade
avgasreningstekniken (maskinvarubyte)
eller erbjuda omställningsbidrag om
konsumenten vill byta ut ett inköpt fordon*

Ändring 6

Förslag till förordning

Skäl 5

Kommissionens förslag

(5) Till följd av detta utarbetade kommissionen en ny metod för provning av fordonsutsläpp under verkliga körförhållanden: RDE-provningsförfarandet. RDE-provningsförfarandet infördes genom kommissionens förordningar (EU) 2016/427⁶ och (EU) 2016/646⁷, fördes sedan över till förordning (EU) 2017/1151 och förbättrades ytterligare genom kommissionens **förordning** (EU) 2017/1154⁸.

⁶ Kommissionens förordning (EU) 2016/427 av den 10 mars 2016 om ändring av förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (EUT L 82, 31.3.2016, s. 1).

⁷ Kommissionens förordning (EU) 2016/646 av den 20 april 2016 om ändring av förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (EUT L 109, 26.4.2016, s. 1).

⁸ Kommissionens förordning (EU) 2017/1154 av den 7 juni 2017 om ändring av förordning (EU) 2017/1151 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och

Ändring

(5) Till följd av detta utarbetade kommissionen en ny metod för provning av fordonsutsläpp under verkliga körförhållanden: RDE-provningsförfarandet. RDE-provningsförfarandet infördes genom kommissionens förordningar (EU) 2016/427⁶ och (EU) 2016/646⁷, fördes sedan över till förordning (EU) 2017/1151 och förbättrades ytterligare genom kommissionens **förordningar** (EU) 2017/1154⁸, **och (EU) 2018/1832^{8a}**.

⁶ Kommissionens förordning (EU) 2016/427 av den 10 mars 2016 om ändring av förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (EUT L 82, 31.3.2016, s. 1).

⁷ Kommissionens förordning (EU) 2016/646 av den 20 april 2016 om ändring av förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (EUT L 109, 26.4.2016, s. 1).

⁸ Kommissionens förordning (EU) 2017/1154 av den 7 juni 2017 om ändring av förordning (EU) 2017/1151 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och

rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av förordning (EG) nr 692/2008 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (EUT L 175, 7.7.2017, s. 708).

rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av förordning (EG) nr 692/2008 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (EUT L 175, 7.7.2017, s. 708).

8a Kommissionens förordning (EU) 2018/1832 av den 5 november 2018 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG samt kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) 2017/1151 i syfte att förbättra förfaranden och provningar för typgodkännande avseende utsläpp av lätta personbilar och lätta nyttofordon, inbegripet sådana för överensstämmelse hos fordon i drift och utsläpp vid verklig körning, och införa anordningar för övervakning av förbrukning av bränsle och elenergi (EUT L 301, 27.11.2018, s. 1).

Ändring 7

Förslag till förordning

Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) Genom förordning (EU) 2016/646⁹ infördes tidpunkter för tillämpningen av RDE-provningsförfarandet samt efterlevnadskriterier för utsläpp vid verklig körning. För ändamålet ***användes*** föroreningsspecifika överensstämmelsefaktorer i syfte att ta hänsyn till den statistiska och tekniska osäkerheten i de mätningar som gjorts med ombordsystemet för utsläppsmätning (PEMS).

Ändring

(6) Genom förordning (EU) 2016/646⁹ infördes tidpunkter för tillämpningen av RDE-provningsförfarandet samt efterlevnadskriterier för utsläpp vid verklig körning. ***Datumen för tillämpningen på personbilar och lätta nyttofordon infördes i form av en årlig sekvens för att säkerställa att tillverkarna skulle hinna planera i god tid för varje fordonsgrupp.*** För ändamålet ***infördes*** föroreningsspecifika överensstämmelsefaktorer i syfte att ta hänsyn till den statistiska och tekniska

⁹ Kommissionens förordning (EU) 2016/646 av den 20 april 2016 om ändring av förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (EUT L 109, 26.4.2016, s. 1).

osäkerheten i de mätningar som gjorts med ombordsystemet för utsläppsmätning (PEMS).

⁹ Kommissionens förordning (EU) 2016/646 av den 20 april 2016 om ändring av förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (EUT L 109, 26.4.2016, s. 1).

Ändring 8

Förslag till förordning Skäl 6a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(6a) Enligt EEA-rapporten från 2016 berodde skillnaden mellan utsläpp vid verklig körning och utsläpp som uppmäts i ett laboratorium främst på tre faktorer: ett föråldrat provningsförfarande, flexibilitet i det nuvarande förfarandet och faktorer som är kopplade till ombordsystemet och är beroende av föraren. Det krävs en undersökning för att fastställa vilken marginal som beror på körstil och utomhustemperatur. En tydlig åtskillnad bör göras mellan överensstämelsefaktorn, den marginal som beror på mätapparaterna och marginalen för ombordsystemet, som beror på förare och temperatur.

Ändring 9

Förslag till förordning Skäl 7

Kommissionens förslag

Ändring

(7) Den 13 december 2018 meddelade

(7) Den 13 december 2018 meddelade

tribunalen dom i de förenade målen T-339/16, T-352/16 och T-391/16¹⁰, som avsåg en talan om ogiltigförklaring av förordning (EU) 2016/646. Tribunalen ogiltigförklarade den del av förordning (EU) 2016/646 där de överensstämmelsefaktorer som används för att bedöma RDE-provningsresultatens överensstämmelse med utsläppsgränserna i förordning (EG) nr 715/2007 **fastställs**. Tribunalen ansåg att endast lagstiftaren själv kunde införa dessa överensstämmelsefaktorer, eftersom de berörde en väsentlig del av förordning (EG) nr 715/2007.

tribunalen dom i de förenade målen T-339/16, T-352/16 och T-391/16¹⁰, som avsåg en talan om ogiltigförklaring av förordning (EU) 2016/646. Tribunalen ogiltigförklarade den del av förordning (EU) 2016/646 där de överensstämmelsefaktorer som används för att bedöma RDE-provningsresultatens överensstämmelse med utsläppsgränserna i förordning (EG) nr 715/2007 **hade fastställts**. Tribunalen ansåg att endast lagstiftaren själv kunde införa dessa överensstämmelsefaktorer, eftersom de berörde en väsentlig del av förordning (EG) nr 715/2007 **och ”de facto [...] ändrar de utsläppsgränser för kväveoxider som fastställs för Euro 6-normen [...], trots att dessa gränsvärden ska vara tillämpliga” på provningarna.**

Ändring 10

Förslag till förordning Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) Tribunalen ***ifrågasatte inte den tekniska motiveringen till överensstämmelsefaktorerna. Därför är det, även*** med tanke på att det på det nuvarande tekniska utvecklingsstadiet fortfarande finns skillnader mellan utsläpp som uppmäts vid verklig körning och utsläpp som uppmäts i ett laboratorium, lämpligt att införa överensstämmelsefaktorerna i förordning (EG) nr 715/2007.

Ändring

(8) Tribunalen ***såg sig föranledd att ”misstro de möjliga statistiska felaktigheter som gjorts gällande av kommissionen”, framför allt i fråga om den tillfälliga överensstämmelsefaktorn på 2,1 och framhöll att man kan korrigera ”statistiska osäkerheter [...] med åtgärder avseende representativiteten hos urval och resultat [...] eller mängden [...] tester”. Beträffande den tekniska osäkerhetsmarginalen bekräftade tribunalen att ”det utifrån ett RDE-test inte kan avgöras om det kontrollerade fordonet klarar eller inte klarar dessa gränsvärden, eller ens närmar sig dem”. All mätutrustning har en marginal av teknisk osäkerhet och eftersom PEMS-utrustning används under mer växlande förhållanden har den konstaterats ha något större marginal än vad stationär***

laboratorieutrustning har, fastän detta i själva verket kan leda till att utsläppen både överskattas och underskattas. Med tanke på att det på det nuvarande tekniska utvecklingsstadiet fortfarande finns skillnader mellan utsläpp som uppmäts vid verklig körning och utsläpp som uppmäts i ett laboratorium, är det lämpligt att tillfälligt införa överensstämmelsefaktorer i förordning (EG) nr 715/2007.

Ändring 11

Förslag till förordning Skäl 8a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(8a) I sin resolution av den 28 mars 2019 om den senaste utvecklingen i "dieselgate"-skandalen välkomnade parlamentet tribunalens dom och uppmanade uttryckligen kommissionen att inte införa några nya överensstämmelsefaktorer för att säkerställa att Euro 6-normerna inte urholkas ytterligare, utan att de i stället uppfylls vid normal användning såsom ursprungligen föreskrevs i förordning (EG) nr 715/2007.

Ändring 12

Förslag till förordning Skäl 9

Kommissionens förslag

Ändring

(9) För att tillverkarna ska kunna uppfylla Euro 6-utsläppsgränserna i samband med RDE-provningsförfarandet bör efterlevnadskriterierna införas i två

(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 överensstämmelsefaktor gälla, men som ett andra steg bör endast den slutliga överensstämmelsefaktorn användas. Kommissionen bör löpande *se över de slutliga överensstämmelsefaktorerna* mot bakgrund av den tekniska utvecklingen.

steg. I det första steget bör om tillverkaren så begär en tillfällig överensstämmelsefaktor gälla, men som ett andra steg bör endast den slutliga överensstämmelsefaktorn användas. ***Den slutliga överensstämmelsefaktorn bör användas under en övergångsperiod och innefatta en marginal, av vilken framgår den ytterligare mätningssäkerhet som är förenad med införandet av PEMS.*** Kommissionen bör löpande ***bedöma överensstämmelsefaktorn*** mot bakgrund av den tekniska utvecklingen ***och årligen justera den nedåt på grundval av vetenskapliga rön, förbättrad kvalitet på mätförfarandet och tekniska framsteg med PEMS-utrustningen.*** ***Överensstämmelsefaktorn bör successivt sänkas och upphöra att tillämpas senast den 30 september 2022.***

Ändring 13

Förslag till förordning Skäl 9a (nytt)

(9a) Kommissionen bör senast i juni 2021 fastställa mer rigorösa krav för PEMS-mätutrustning som kan användas för RDE-provningar. I de standarder som införs bör man, om möjligt, ta hänsyn till eventuella relevanta standardiseringsinslag som tagits fram av CEN, utgående från bästa tillgängliga PEMS-utrustning.

Ändring 14

Förslag till förordning Skäl 9b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(9b) Det måste framhållas att förslaget visserligen handlar om överensstämelsefaktorn, men att frågan om normer för utsläppsgränser återstår att ta upp i det kommande förslaget för perioden efter Euro 6. För att snabba framsteg i riktning mot antagandet av de framtida utsläppsgränsvärdena (för perioden efter Euro 6) och bättre luftkvalitet för unionsmedborgarna ska kunna säkerställas är det väsentligt att kommissionen, om så är lämpligt, lägger fram ett lagstiftningsförslag om detta så fort som möjligt, och senast i juni 2021, såsom kommissionen tillkännagav i sitt meddelande av den 11 december 2019 om den europeiska gröna given, där behovet av en omställning till hållbar och smart mobilitet framhölls, liksom också att en väg mot utsläppsfri mobilitet måste säkerställas. Inga överensstämelsefaktorer bör användas vid genomförandet av normer för perioden efter Euro 6.

Ändring 15

Förslag till förordning Skäl 9c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(9c) För att uppmuntra tillverkarna till en proaktiv och miljövänlig inställning bör de nya tekniska innovationerna för upptag av kväveoxider provas, kvantifieras och beaktas vid den efterföljande översynen av Euronormerna.

Ändring 16

Förslag till förordning Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) Genom Lissabonfördraget gavs lagstiftaren möjlighet att till kommissionen delegera befogenheten att anta icke-lagstiftningsakter med allmän räckvidd som kompletterar eller ändrar vissa icke väsentliga delar av en lagstiftningsakt. De åtgärder som kan omfattas av delegering av befogenhet i enlighet med artikel 290.1 i EUF-fördraget överensstämmer i princip med dem som omfattas av det föreskrivande förfarandet med kontroll, som inrättades genom artikel 5a i rådets beslut 1999/468/EG¹¹. De bestämmelser i förordning (EG) nr 715/2007 som föreskriver tillämpning av det föreskrivande förfarandet med kontroll bör därför anpassas till artikel 290 i EUF-fördraget.

¹¹ Rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (EGT L 184, 17.7.1999, s. 23).

Ändring

(10) Genom Lissabonfördraget gavs lagstiftaren möjlighet att till kommissionen delegera befogenheten att anta icke-lagstiftningsakter med allmän räckvidd som kompletterar eller ändrar vissa icke väsentliga delar av en lagstiftningsakt. De åtgärder som kan omfattas av delegering av befogenheter i enlighet med artikel 290.1 i **fördraget om Europeiska unionens funktionssätt** (EUF-fördraget) motsvarar i princip de som omfattas av det föreskrivande förfarande med kontroll som införs genom artikel 5a i rådets beslut 1999/468/EG. De bestämmelser i förordning (EG) nr 715/2007 som föreskriver tillämpning av det föreskrivande förfarandet med kontroll bör därför anpassas till artikel 290 i EUF-fördraget.

¹¹ Rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (EGT L 184, 17.7.1999, s. 23).

Ändring 17

Förslag till förordning Skäl 11

Kommissionens förslag

(11) I syfte att bidra till att unionens luftkvalitetsmål uppnås och fordonsutsläppen minskas, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i **fördraget om Europeiska**

Ändring

(11) I syfte att bidra till att unionens luftkvalitetsmål uppnås och fordonsutsläppen minskas, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till

unionens funktionssätt (EUF-fördraget) delegeras till kommissionen med avseende på de detaljerade reglerna för specifika förfaranden, provningar och krav för typgodkännande. Denna delegering bör även omfatta komplettering av förordning (EG) nr 715/2007 genom en översyn av sådana regler samt av de provningscykler som används för att mäta utsläpp, kraven för genomförandet av förbudet mot att använda manipulationsanordningar som försämrar effekten hos system för kontroll av utsläpp, **nödvändiga åtgärder för genomförande av tillverkarens skyldighet att ge obegränsad och standardiserad tillgång till information om reparation och underhåll av fordon**, samt antagande av en reviderad mätmetod för partiklar. Vidare bör delegeringen omfatta behörighet att ändra förordning (EG) nr 715/2007 i syfte att justera **de slutliga** överensstämelsefaktorerna nedåt för att återspegla den tekniska utvecklingen av PEMS och justera gränsvärdena för partikelmassa och införa gränsvärden för partikelantal. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

kommissionen med avseende på de detaljerade reglerna för specifika förfaranden, provningar och krav för typgodkännande. Denna delegering bör även omfatta komplettering av förordning (EG) nr 715/2007 genom en översyn av sådana regler samt av de provningscykler som används för att mäta utsläpp, kraven för genomförandet av förbudet mot att använda manipulationsanordningar som försämrar effekten hos system för kontroll av utsläpp samt antagande av en reviderad mätmetod för partiklar. **Trots det korta avbrottet mellan ikraftträdandet av denna förordning och upphävandet av bestämmelserna avseende information om reparation och underhåll i förordning (EU) 2018/858 bör delegeringen, av rättssäkerhetsskäl och för att säkerställa att alla möjligheter står till lagstiftarens förfogande, även omfatta nödvändiga åtgärder för genomförande av tillverkarens skyldighet att ge obegränsad och standardiserad tillgång till information om reparation och underhåll av fordon.** Vidare bör delegeringen omfatta behörighet att ändra förordning (EG) nr 715/2007 i syfte att justera överensstämelsefaktorerna nedåt för att återspegla **att kvaliteten på mätförfarandet förbättrats eller att** den tekniska utvecklingen av PEMS **gått framåt** och justera gränsvärdena för partikelmassa och införa gränsvärden för partikelantal. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

Ändring 18

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 3 – led a

Förordning (EG) nr 715/2007

Artikel 4 – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

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.

Ändring

Dessa skyldigheter omfattar **att uppfylla** 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.

***Överensstämmelsefaktorn ska successivt sänkas, genom att årligen ses över i riktning nedåt, på grundval av bedömningar som gjorts av gemensamma forskningscentrumet.
Överensstämmelsefaktorn ska upphöra att tillämpas senast den 30 september 2022.***

Ändring 19

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 4 – led a

Förordning (EG) nr 715/2007

Artikel 5 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Tillverkaren ska utrusta fordonet på ett sådant sätt att komponenter som kan påverka utsläppen är utformade, konstruerade och monterade så att fordonet vid normal användning överensstämmer med denna förordning.”

Ändring

1. Tillverkaren ska utrusta fordonet på ett sådant sätt att komponenter som kan påverka utsläppen är utformade, konstruerade och monterade så att fordonet vid normal användning överensstämmer med denna förordning. ***Tillverkaren ska också garantera att de utsläpps begränsande anordningarna är tillförlitliga, och ska sträva efter att minska risken för att de blir stulna eller manipuleras.***”

Ändring 20

Förslag till förordning

Artikel 1– stycke 6

Förordning (EG) nr 715/2007

Artikel 8 – punkt 1

Kommissionens förslag

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 14a för att komplettera artiklarna 6 och 7. I detta ingår att fastställa och uppdatera tekniska föreskrifter om hur OBD-information och information om reparation och underhåll av fordon skall tillhandahållas, varvid särskild uppmärksamhet skall ägnas åt små och medelstora företags speciella behov.

Ändring

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 14a för att komplettera artiklarna 6 och 7. I detta ingår att fastställa och uppdatera tekniska föreskrifter om hur OBD-information och information om reparation och underhåll av fordon ska tillhandahållas, varvid särskild uppmärksamhet ska ägnas åt de speciella behoven hos små och medelstora företag, ***mikroföretag och egenföretagare.***

Ändring 21

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 föroreningsspecifika överensstämmelsefaktorn i tabell 2a i bilaga I i enlighet med artikel 4.1 andra stycket.

Ändring

Uppfyllandet av gränsvärdena för Euro 6 ska under alla giltiga RDE-provningar fastställas genom beaktande av den föroreningsspecifika överensstämmelsefaktorn i tabell 2a i bilaga I i enlighet med artikel 4.1 andra stycket. ***Överensstämmelsefaktorn ska successivt sänkas, genom att årligen ses över i riktning nedåt, på grundval av bedömningar som gjorts av gemensamma forskningscentrumet. Överensstämmelsefaktorn ska upphöra att tillämpas senast den 30 september 2022.***

Ändring 22

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 7 – led b

Förordning (EG) nr 715/2007

Artikel 10 – punkt 5 – stycke 2

Kommissionens förslag

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

Ändring

Uppfyllandet av gränsvärdena för Euro 6 ska under alla giltiga RDE-provningar fastställas genom beaktande av den föroreningsspecifika överensstämmelsefaktorn i tabell 2a i bilaga I i enlighet med artikel 4.1 andra stycket. ***Överensstämmelsefaktorn ska successivt sänkas, genom att årligen ses***

*över i riktning nedåt, på grundval av bedömningar som gjorts av gemensamma forskningscentrumet.
Överensstämmelsefaktorn ska upphöra att tillämpas senast den 30 september 2022.*

Ändring 23

Förslag till förordning

Artikel 1– led 10

Förordning (EG) nr 715/2007

Artikel 14 – punkterna 3 och 3a (ny)

Kommissionens förslag

3. Kommissionen ska **ges befogenhet att** anta delegerade akter i enlighet med artikel 14a med avseende på

a) komplettering av denna förordning i syfte att anpassa förfaranden, provningar och krav liksom de provningscykler som används för att mäta utsläpp, så att de i tillräcklig utsträckning återspeglar utsläppen under verklig körning,

b) ändring av denna förordning i syfte att anpassa de föroreningsspecifika **slutliga** överensstämmelsefaktorererna i tabell 2a i bilaga I till den tekniska utvecklingen.”

Ändring

3. Kommissionen ska **senast den 1 juni 2021** anta delegerade akter i enlighet med artikel 14a med avseende på komplettering av denna förordning i syfte att anpassa förfaranden, provningar och krav liksom de provningscykler som används för att mäta utsläpp, så att de i tillräcklig utsträckning återspeglar utsläppen under verklig körning **vid normal användning, inklusive temperaturförhållanden och gränsprestanda, sänka nollresponsdriften och korrigera farliga toppar i partiklar till följd av rengöring av filter, varvid hänsyn ska tas till eventuella relevanta standardiseringsinslag som tagits fram av CEN, utgående från bästa tillgängliga utrustning.**

3a. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 14a med avseende på ändring av denna förordning i syfte att anpassa de föroreningsspecifika överensstämmelsefaktorerna i tabell 2a i bilaga I till den tekniska utvecklingen **och se över dem i riktning nedåt.**

Ändring 24

Förslag till förordning Bilagan – punkt 1

Förordning (EG) nr 715/2007

Bilaga I – tabell 2a – rad 2

Kommissionens förslag

CFpollutant-final (2)	1,43	1,5	–	–	–
-----------------------	-------------	------------	---	---	---

⁽²⁾ CFpollutant-final är den överensstämmelsefaktor 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).

Ändring

CFpollutant-final (2)	1 + marginal (marginal = 0,32*)	1 + marginal (marginal = 0,5*)	–	–	–
-----------------------	--	---------------------------------------	---	---	---

*** ska minst årligen ses över i riktning nedåt, på grundval av bedömningar som gjorts av gemensamma forskningscentrumet.**

⁽²⁾ CFpollutant-final är den överensstämmelsefaktor som används för att fastställa efterlevnaden av Euro 6-utsläppsgränserna **under en övergångsperiod** med beaktande av den **tillkommande** tekniska **mätningssäkerheten** i samband med **införande** av ombordsystemet för utsläppsmätning (PEMS). **Den uttrycks såsom 1 + en marginal för mätningssäkerhet. Senast den 30 september 2022 ska marginalen vara noll och överensstämmelsefaktorn upphöra att tillämpas.**