

EUROPA-PARLAMENTET

1999



2004

Mødedokument

ENDELIG
A5-0015/2001

24. januar 2001

*****I**

BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 97/24/EF om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer (KOM(2000) 314 – C5-0334/2000 – 2000/0136(COD))

Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik

Ordfører: Bernd Lange

Tegnforklaring

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

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

INDHOLD

Side

PROTOKOLSIDE	4
FORSLAG TIL RETSAKT	5
FORSLAG TIL LOVGIVNINGSMÆSSIG BESLUTNING	23
BEGRUNDELSE	24
UDTALELSE FRA UDVALGET OM REGIONALPOLITIK, TRANSPORT OG TURISME.	29

PROTOKOLSIDE

Med skrivelse af 22. juni 2000 forelagde Kommissionen i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 95 Parlamentet forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 97/24/EF om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer (KOM(2000) 314 - 2000/0136 (COD)).

På mødet den 7. juli 2000 meddelte Parlamentets formand, at dette forslag var henvist til Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik som korresponderende udvalg og til Udvalget om Industripolitik, Eksterne Økonomiske Forbindelser, Forskning og Energi, Udvalget om Retlige Anliggender og det Indre Marked og Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme som rådgivende udvalg (C5-0334/2000).

På mødet den 12. juli 2000 valgte Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik Bernd Lange til ordfører.

På møder den 21. november 2000 og 23. januar 2001 behandlede udvalget Kommissionens forslag og udkastet til betænkning.

På sidstnævnte møde vedtog det enstemmigt forslaget til lovgivningsmæssig beslutning, dog stemte 4 hverken for eller imod.

Til stede under afstemningen var: Caroline Jackson (formand), Guido Sacconi (næstformand), Bernd Lange (ordfører), Per-Arne Arvidsson, Hans Blokland, David Robert Bowe, John Bowis, Martin Callanan, Dorette Corbey, Avril Doyle, Marialiese Flemming, Karl-Heinz Florenz, Cristina García-Orcóy Tormo, Laura González Álvarez, Robert Goodwill, Françoise D. Grossetête, Mary Honeyball (for Carlos Lage), Anneli Hulthén, Christa Kläß, Eija-Riitta Anneli Korhola, Hans Kronberger, Torben Lund, Minerva Melpomeni Malliori, Jorge Moreira Da Silva, Rosemarie Müller, Riitta Myller, Giuseppe Nisticò, Karl Erik Olsson, Béatrice Patrie, Marit Paulsen, Frédérique Ries, Dagmar Roth-Behrendt, Jean Saint-Josse, Amalia Sartori (for Maria del Pilar Ayuso González), Karin Scheele, Jonas Sjöstedt, Dirk Sterckx, Catherine Stihler, Roseline Vachetta, Kathleen Van Brempt (for Marie-Noëlle Lienemann) og Phillip Whitehead.

Udtalelsen fra Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme er vedføjet denne betænkning. Udvalget om Industripolitik, Eksterne Økonomiske Forbindelser, Forskning og Energi vedtog den 13. september 2000 ikke at afgive udtalelse. Udvalget om Retlige Anliggender og det Indre Marked vedtog den 17. oktober 2000 ikke at afgive udtalelse.

Betænkningen indgivet den 24. januar 2001.

Fristen for ændringsforslag til denne betænkning vil fremgå af forslaget til dagsorden for den mødeperiode, hvor den skal behandles.

FORSLAG TIL RETSAKT

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 97/24/EF om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer (KOM(2000) 314 – C5-0334/2000 – 2000/0136(COD))

Forslaget ændret som følger:

Kommissionens forslag ¹

Ændringsforslag

(Ændringsforslag 1)
Betragtning 4a (ny)

I lyset af de særlige kendetegn ved og anvendelsesområder for visse køretøjskategorier kendt som enduro- og trialmotorcykler og i betragtning af disses meget lave bidrag til det samlede emissionsniveau som følge af det knappe årlige salg af disse motorcykeltyper i EU (under 13.000 enheder) anses det i forbindelse med ikrafttrædelsen af de nye emissionsgrænser i 2003 for acceptabelt at indrømme en midlertidig undtagelse for sådanne motorcykler for at give fabrikanterne mulighed for at udvikle en passende teknologi.

Begrundelse:

I lyset af disse motorcykeltypers ringe indvirkning på det samlede emissionsniveau og i betragtning af deres særlige tekniske kendetegn er det nødvendigt at give fabrikanterne mere tid til at tilpasse deres produkter til de nye regler.

(Ændringsforslag 2)
Betragtning 6

(6) Trehjulede motorcykler og quadricykler er enten udstyret med motor med styret tænding eller kompressionstænding. Ligesom for emissionsgrænserne for personbiler kræver hver kategori et separat sæt grænseværdier.

(6) Trehjulede motorcykler og quadricykler er enten udstyret med motor med styret tænding eller kompressionstænding. Ligesom for emissionsgrænserne for personbiler kræver hver kategori et separat sæt grænseværdier. **For køretøjer med kom-**

¹ EFT C 337 af 28.11.2000, s. 140.

***pressionstændingsmotor (dieselmotor)
skal der fastsættes grænseværdier for
partikelemissioner.***

Begrundelse:

Partikelemissioner er forbundet med risici for menneskets sundhed. Ved alle andre dieselmotorer (personbiler, lette erhvervskøretøjer, tunge erhvervskøretøjer og terrængående køretøjer) har EU lagt særlig vægt på PM-grænseværdier. Derfor er det uforståeligt, at Kommissionen her ikke foreslår nogen PM-værdi.

(Ændringsforslag 3)
Betragtning 8

(8) Medlemsstaterne bør have mulighed for at give afgiftslettelser for at fremme markedsføring af køretøjer, som opfylder fællesskabsbestemmelserne, og for at fremme mere miljøvenlige teknologier på grundlag af de ***vejledende*** emissionsværdier. Sådanne afgiftslettelser bør opfylde visse betingelser, som har til formål at undgå forvridding af det indre marked. Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes ret til at lade emission af forurenende stoffer og andre stoffer indgå i grundlaget for beregning af vejafgifter på to- og trehjulede køretøjer.

(8) Medlemsstaterne bør have mulighed for at give afgiftslettelser for at fremme markedsføring af køretøjer, som opfylder fællesskabsbestemmelserne, og for at fremme mere miljøvenlige teknologier på grundlag af de ***obligatoriske*** emissionsværdier. Sådanne afgiftslettelser bør opfylde visse betingelser, som har til formål at undgå forvridding af det indre marked. Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes ret til at lade emission af forurenende stoffer og andre stoffer indgå i grundlaget for beregning af vejafgifter på to- og trehjulede køretøjer.

Begrundelse:

Bindende grænseværdier er en nødvendighed for at opnå en klar og entydig reference, skabe sikkerhed i produktionsudviklingen af nye motorer og teknikker og ikke risikere, at udviklingen går i den forkerte retning. På grundlag af obligatoriske grænseværdier kan der skabes afgiftsincitament med det formål at få køretøjer med ringe emission på gaden så hurtigt som muligt. Fakultative værdier er for usikre til at skabe en ny udvikling, her opnås kun utilsigtede virkninger og ingen fornyelse. I tilfælde af eventuelle ændringer af fakultative værdier vil det indre marked blive kendetegnet af uoverskuelige typegodkendelsesvilkår. Der bør herske klarhed, og producenterne bør gives entydige signaler i form af afgiftslettelser på grundlag af obligatoriske værdier.

(Ændringsforslag 4)
Betragtning 8a (ny)

Medlemsstaterne kan træffe

**foranstaltninger for at tilskynde til, at
ældre to- og trehjulede motordrevne
køretøjer forsynes med
forureningsbegrænsende udstyr og dele.**

Begrundelse:

Især ældre to- og trehjulede motordrevne køretøjer bør begunstiges af afgiftslettelser ved anvendelse af emissionsbegrænsende udstyr, således at også ældre køretøjer med relativt enkle tekniske midler kan opfylde EURO I- eller Euro II-normer (motorcykler). Særlig ejere af ældre køretøjer bør tilskyndes økonomisk til at fremme miljøbeskyttelsen, da netop de hyppigt ikke er i stand til at finansiere det nødvendige udstyr alene.

(Ændringsforslag 5)
Betragtning 10

(10) Det er nødvendigt at fastlægge den næste etape for emissionsgrænser, som bør omfatte yderligere betydelige nedbringelser i forhold til grænseværdierne for 2003. **Sådanne grænseværdier vil dog først kunne fastlægges nøjere efter en gennemgang af den nuværende kørecyklus og efter yderligere undersøgelse af den tekniske gennemførlighed og teknologiens potentiale til at nedbringe emissionerne.**

(10) Det er nødvendigt at fastlægge den næste etape for **obligatoriske** emissionsgrænser **fra 2006**, som bør omfatte yderligere betydelige nedbringelser i forhold til grænseværdierne for 2003.

Begrundelse:

Allerede nu overholder en stor del af de nyindregistrerede tohjulede motorkøretøjer grænseværdierne for første etape, der er planlagt til 2003. For ikke blot at fastlåse den tekniske udvikling er en etape to med ambitiøse grænseværdier nødvendig fra 2006. Kun obligatoriske værdier giver industrien sikkerhed i planlægningen. Herved opnås en passende forberedelsestid til udvikling af nye motorer og teknikker til rensning af udstødningsgassen, hvilket uden tvivl er nødvendigt, da det kun er muligt at skabe tydelige fremskridt med ny teknik.

(Ændringsforslag 6)
Betragtning 10a (ny)

For at sikre, at udstyret til rensning af udstødningsgassen fungerer i praksis, indføres fra den 1. januar 2006 on board diagnosesystemer (OBD-systemer) for alle

to- og trehjulede motorkøretøjer over 150 ccm, hvormed det er muligt hurtigt at konstatere en funktionsfejl i de forureningsbegrænsende komponenter og anlæg i køretøjerne, og hvorved ibrugtagne køretøjers oprindelige emissionsniveau kan opretholdes væsentlig bedre som følge af forbedret kontrol og vedligeholdelse.

For at sikre, at emissionsgrænseværdierne overholdes, indføres fra den 1. januar 2003 en overensstemmelseskontrol for ibrugtagne to- og trehjulede motorkøretøjer.

Fra den 1. januar 2003 og for et tidsrum på indtil fem år eller en kilometerstand på 30.000 km afhængigt af, hvilket kriterium der nås først, og fra 1. januar 2006 og for et tidsrum på indtil fem år eller en kilometerstand på 50.000 km afhængigt af, hvilket kriterium der nås først, indføres særlige krav til det forureningsbegrænsende udstyrs holdbarhed under to- og trehjulede motorkøretøjers normale levetid.

Begrundelse:

Næsten endnu vigtigere end strenge grænseværdier - uden at negligere dette aspekt - er en garanti for, at disse værdier også overholdes, når motorkøretøjet har kørt flere tusinde kilometer; her ligger det egentlige potentiale for nedbringelse af udstødningsskadelige virkninger i fremtiden. Dette skal sikres, allerede når det to- eller trehjulede motorkøretøj typegodkendes, gennem relevante krav til det forureningsbegrænsende udstyr (holdbarhedskrav) og derefter kontrolleres i praksis (tilsyn under driften og on board-diagnose). I den forbindelse kan man udnytte erfaringerne fra direktiverne om personbiler og lette og tunge erhvervskøretøjer.

(Ændringsforslag 7)
Betragtning 10b (ny)

*På samme måde må det sikres, at drifts-
betingelserne for to- og trehjulede motor-
køretøjer under kørslen er i overensstem-*

melse med indstillingerne til prøvecyklussen, og at der ikke anvendes nogen frakoblingsanordninger eller andre bypass-mekanismer.

Begrundelse:

Det må sikres, at der ikke anvendes såkaldte frakoblingsanordninger, dvs. elektronisk ophævelse af prøvecyklusindstillingerne eller specifik tilpasning alene med henblik på prøvecyklussen (cycle bypass), da dette fører til en stigning i brændstofforbruget eller emissionerne. Det ser ud til, at der for nogle køretøjers vedkommende ikke kan opnås et hensigtsmæssigt køremønster i trafikken overhovedet, når den elektroniske indstilling til prøvecyklussen anvendes.

(Ændringsforslag 8)

Betragtning 10c (ny)

Da andelen af CO₂-emissionen fra to- og trehjulede motorkøretøjer udgør stadig mere af den samlede transportrelaterede emission, er det bydende nødvendigt at registrere to- og trehjulede køretøjers CO₂-emission og forbrug så hurtigt som muligt og medtage disse data i fællesskabsstrategien til begrænsning af CO₂-emissionen på vejtransportområdet.

Begrundelse:

Der kan ikke herske tvivl om, at også to- og trehjulede motorkøretøjer skal medtages i fællesskabsstrategien til begrænsning af motorkøretøjers CO₂-emission. Der er stadig meget at gøre på dette område, for det giver ingen mening, at en motorcykel - der vejer 220 kg og er beregnet til en person - har samme eller endog højere brændstofforbrug end en stor 5-personers bil og dermed udsender CO₂ i samme omfang som denne. Derfor skal CO₂-værdien for motorcykler over 150 ccm også omfattes af bestemmelserne i direktiv 93/116/EØF, således at der kan opnås sammenlignelige tal. Det bør overvejes, om f.eks. direktivet om forbrugeroplysninger om CO₂-emissioner (1999/94/EF) ikke bør udvides til at omfatte motordrevne to- og trehjulede køretøjer.

(Ændringsforslag 9)

Artikel 2, stk. 3

3. Fra 1. **januar** 2004 skal medlemsstaterne:

- anse typeattester, som ledsager nye køretøjer i henhold til direktiv 92/61/EØF, for ugyldige, og

- nægte indregistrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke er ledsaget af en typeattest i henhold til direktiv 92/61/EØF,

af grunde vedrørende foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, såfremt køretøjerne ikke opfylder bestemmelserne i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv.

Til type I-prøven anvendes de grænseværdier, som er angivet i række A i tabellen i bilag II til kapitel 5, i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv.

3. Fra 1. **juli** 2004 skal medlemsstaterne:

- anse typeattester, som ledsager nye køretøjer i henhold til direktiv 92/61/EØF, for ugyldige, og

- nægte indregistrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke er ledsaget af en typeattest i henhold til direktiv 92/61/EØF,

af grunde vedrørende foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, såfremt køretøjerne ikke opfylder bestemmelserne i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv.

Til type I-prøven anvendes de grænseværdier, som er angivet i række A i tabellen i bilag II til kapitel 5, i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv.

For tohjulede specialkøretøjer, der overvejende anvendes til sportskonkurrencer (trial), gælder: datoen i artikel 2, stk. 2, fastsættes til den 1. januar 2004 og datoen i artikel 2, stk. 3, til den 1. juli 2005.

Som sådanne specialkøretøjer anses køretøjer med følgende kendetegn:

- ***største sædehøjde: 700 mm***
- ***mindste frihøjde: 280 mm***
- ***største brændstofbeholdervolumen:***

41

- **mindste totaludvekslingsforhold i højeste gear (primært forhold x udvekslingsforhold x endeligt udvekslingsforhold): 7,5.**

Or. de

Begrundelse:

Længere overgangsordning for specialkøretøjer.

(Ændringsforslag 10)

Artikel 2a (ny)

Fra den 1. januar 2006 skal medlemsstaterne af grunde vedrørende foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, nægte EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 92/61/EØF for en ny køretøjstype, som ikke opfylder forskrifterne i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv.

Til prøven anvendes de grænseværdier, som er angivet i række B i tabellen i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv.

Fra den 1. januar 2007¹ skal medlemsstaterne af grunde vedrørende foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening:

- anse typeattester, som ledsager nye køretøjer i henhold til direktiv 92/61/EØF, for ugyldige,

og

- nægte indregistrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke er ledsaget af en typeattest i henhold til direktiv 92/61/EØF,

såfremt køretøjerne ikke opfylder bestemmelserne i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv.

Til prøven anvendes de grænseværdier, som er angivet i række B i tabellen i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv.

¹ For køretøjstyper, hvoraf der ikke afsættes over 5.000 enheder om året i Den Europæiske Union, fastsættes datoen til den 1. januar 2008.

Or. de

Begrundelse:

En følge af indførelsen af en ny etape.

(Ændringsforslag 11)
Artikel 3, stk. 1, litra b)

b) De skal gælde for alle fabriksnye køretøjer, der udbydes til salg på markedet i medlemsstaten, og som overholder de **vejledende** værdier i række B i bilag II til kapitel V, i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv.

b) De skal gælde for alle fabriksnye køretøjer, der udbydes til salg på markedet i medlemsstaten, og som overholder de **obligatoriske** værdier i række B i bilag II til kapitel V, i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv.

Begrundelse:

Bindende grænseværdier er en nødvendighed for at opnå en klar og entydig reference, skabe sikkerhed i produktionsudviklingen af nye motorer og teknikker og ikke risikere, at udviklingen går i den forkerte retning. På grundlag af obligatoriske grænseværdier kan der skabes afgiftsincitament med det formål at få køretøjer med ringe emission på gaden så hurtigt som muligt. Fakultative værdier er for usikre til at skabe en ny udvikling, her opnås kun utilsigtede virkninger og ingen fornyelse. I tilfælde af eventuelle ændringer af fakultative værdier vil det indre marked blive kendetegnet af uoverskuelige typegodkendelsesvilkår. Der bør herske klarhed, og producenterne bør gives entydige signaler i form af afgiftslettelser på grundlag af obligatoriske værdier.

(Ændringsforslag 12)
Artikel 3, stk. 2a (nyt)

2a. Medlemsstaterne kan bl.a. indføre afgiftslettelser og økonomiske incitament til eftermontering af udstyr på ældre to- og trehjulede motorkøretøjer, såfremt de grænseværdier, der er angivet i nærværende direktiv eller i den tidligere udgave af direktiv 97/24/EF, derved overholdes.

Begrundelse:

Især ældre to- og trehjulede motordrevne køretøjer bør begunstiges af afgiftslettelser ved

anvendelse af emissionsbegrænsende udstyr, således at også ældre køretøjer med relativt enkle tekniske midler kan opfylde EURO I- eller Euro II-normer (motorcykler). Særlig ejere af ældre køretøjer bør tilskyndes økonomisk til at fremme miljøbeskyttelsen, da netop de hyppigt ikke er i stand til at finansiere det nødvendige udstyr alene.

(Ændringsforslag 13)

Artikel 3a (ny)

Fra den 1. januar 2006 skal alle nye to- og trehjulede motorkøretøjstyper over 150 ccm udstyres med et on board diagnosesystem eller et on board målesystem til kontrol af udstødningsgassen under kørslen. Fra den 1. januar 2007 gælder denne bestemmelse for alle to- og trehjulede motorkøretøjer over 150 ccm.

Senest den 1. juli 2003 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet forslag til relevante supplerende bestemmelser, der bl.a. omhandler:

- ***grænseværdier for OBD-systemer fra 2006***
- ***ubegrænset og standardiseret adgang til OBD- (eller OBM-) systemet med henblik på inspektion, diagnose, vedligeholdelse og reparation***
- ***standardisering af fejlkoderne***
- ***reservedeles kompatibilitet for at sikre reparation, udskiftning og vedligeholdelse.***

Or. de

Begrundelse:

Se afsnit 7 i begrundelsen.

(Ændringsforslag 14)

Artikel 3b (ny)

Ved typegodkendelsen skal det også godtgøres, at det forureningsbegrænsende udstyr er funktionsdygtigt ved normal kørsel i to- og trehjulede køretøjers normale levetid:

Fra den 1. januar 2003 for nye køretøjstyper i indtil fem år eller op til 30.000 km afhængigt af, hvilket kriterium der først nås; fra 1. januar 2004 gælder denne bestemmelse for alle køretøjstyper; fra den 1. januar 2006 for nye køretøjstyper i indtil fem år eller op til 50.000 km afhængigt af, hvilket kriterium der først nås; fra den 1. januar 2007 gælder denne bestemmelse for alle køretøjstyper.

Senest den 1. januar 2002 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet forslag til relevante supplerende bestemmelser.

Begrundelse:

Se afsnit 5 i begrundelsen.

(Ændringsforslag 15)
Artikel 3c (ny)

Fra den 1. januar 2003 skal det ved typegodkendelse af nye to- og trehjulede motorkøretøjstyper også godtgøres, at emissionsrelevant udstyr er funktionsdygtigt ved normal kørsel i et køretøjs normale levetid (overensstemmelseskontrol for ibrugtagne køretøjer, der vedligeholdes og benyttes efter forskrifterne). Fra den 1. januar 2004 gælder denne bestemmelse for alle køretøjstyper.

Senest den 1. januar 2002 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet forslag til de pågældende bestemmelser.

Disse bestemmelser skal bl.a. omfatte:

- kriterier for gennemførelsen af kontrol*
- kriterier for udvælgelsen af de køretøjer,*

der skal kontrolleres,
- kriterier for prøvningernes gennemførelse
- regler for fjernelse af eventuelle fejl.
Kontrollen skal være gratis for køretøjets ejer/indehaver.

Or. de

Begrundelse:

Se afsnit 6 i begrundelsen.

(Ændringsforslag 16)
Artikel 3d (ny)

Fra den 1. januar 2003 skal alle nye to- og trehjulede motorkøretøjer være udstyret på en sådan måde, at det forureningsbegrænsende udstyr ikke kan frakobles eller omgås.

Senest den 1. januar 2002 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet forslag til de pågældende bestemmelser.

Begrundelse:

Det må sikres, at der ikke anvendes såkaldte frakoblingsanordninger, dvs. elektronisk ophævelse af prøvecyklusindstillingerne eller specifik tilpasning alene med henblik på prøvecyklusen (cycle bypass), da dette fører til en stigning i brændstofforbruget eller emissionerne. Det ser ud til, at der for nogle køretøjers vedkommende ikke kan opnås et hensigtsmæssigt køremønster i trafikken overhovedet, når den elektroniske indstilling til prøvecyklusen anvendes.

(Ændringsforslag 17)
Artikel 3e (ny)

Fra den 1. januar 2003 skal medlemsstaterne af grunde, der vedrører emission af kultveilte og brændstofforbrug:

- ikke tildele EF-typegodkendelse og
- nægte typegodkendelse med national gyldighed

for to- og trehjulede motordrevne køretøjer over 150 ccm,

medmindre emissions- og forbrugsværdierne er registreret i henhold til kravene i direktiv 80/1268/EØF, som ændret ved direktiv 93/116/EF i dettes nugældende udgave.

Fra den 1. januar 2004 skal medlemsstaterne af grunde, der vedrører emission af kulstøv og brændstofforbrug:

- anse typeattester, som ledsager nye tohjulede motordrevne køretøjer over 150 ccm i henhold til direktiv 92/61/EØF, for ugyldige

og

- nægte indregistrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke er ledsaget af en typeattest i henhold til direktiv 92/61/EØF,

medmindre emissions- og forbrugsværdierne er registreret i henhold til kravene i direktiv 80/1268/EØF, som ændret ved direktiv 93/116/EF i dettes nugældende udgave.

Begrundelse:

Der kan ikke herske tvivl om, at også to- og trehjulede motorkøretøjer skal medtages i fællesskabsstrategien til begrænsning af motorkøretøjers CO₂-emission. Der er stadig meget at gøre på dette område, for det giver ingen mening, at en motorcykel - der vejer 220 kg og er beregnet til en person - har samme eller endog højere brændstofforbrug end en stor 5-personers bil og dermed udsender CO₂ i samme omfang som denne. Derfor skal CO₂-værdien for motorcykler over 150 ccm også omfattes af bestemmelserne i direktiv 93/116/EØF, således at der kan opnås sammenlignelige tal. Det bør overvejes, om f.eks. direktivet om forbrugeroplysninger om CO₂-emissioner (1999/94/EF) ikke bør udvides til at omfatte motordrevne to- og trehjulede køretøjer.

(Ændringsforslag 18)
Artikel 4, stk. 1, litra (aa) (nyt)

(aa) foranstaltninger til begrænsning af de økonomiske virkninger for de mindre fabrikanter, hvis årlige produktion er på under 5.000 enheder pr. godkendt type

Or. en

Begrundelse:

Der skal fastsættes strenge emissionsnormer, samtidig med at der tages hensyn til følgerne for de mindre køretøjsfabrikanter.

(Ændringsforslag 19)
Artikel 4, stk. 2a (nyt)

2a. Senest den 1. juli 2001 aflægger Kommissionen beretning om udviklingen i forhandlingerne om en prøvecyklus, der er harmoniseret på verdensplan, og senest den 1. juli 2002 foreslår Kommissionen en ny prøvecyklus til emissionsmåling ved type I-prøvning, som er i overensstemmelse med de reelle driftsbetingelser og anvendes på de vigtigste markeder i hele verden. Med forelæggelsen af en ny prøvecyklus udarbejder Kommissionen også de relevante korrelationsfaktorer til beregning og sammenligning af grænseværdierne for 2006 i henhold til nr. 1, litra b), punkt 2.2.1.1.5, række B, i bilaget til dette direktiv.

Or. de

Begrundelse:

En ny prøvecyklus er uomgængelig nødvendig; de hidtidige løsninger kan kun betragtes som overgangsløsninger.

(Ændringsforslag 20)
Artikel 4, stk. 2

På grundlag af de i stk. 1 omhandlede elementer fremsætter Kommissionen i givet fald forslag til Europa-Parlamentet og

Senest den 1. januar 2002 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet forslag til supplerende

Rådet, som blandt andet omfatter:

a) *en særlig ny kørecyklus til emissionsmåling ved type I-prøvning*

b) *obligatoriske emissionsgrænseværdier, som finder anvendelse fra 2006*

bestemmelser til dette direktiv, som blandt andet omfatter:

a) *forskrifter til kontrol af det emissionsbegrænsende udstyrs holdbarhed fra den 1. januar 2003 i henhold til bestemmelserne i dette direktivs artikel 3b (ny)*

b) *forskrifter til indførelse af overensstemmelseskontrol for ibrugtagne køretøjer (tilsyn under driften) i forbindelse med typegodkendelsesproceduren for to- og trehjulede motorkøretøjer fra den 1. januar 2003 i henhold til bestemmelserne i dette direktivs artikel 3c (ny) og analogt med bestemmelserne i direktiv 98/69/EF om begrænsning af emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer*

ba) forskrifter, der sikrer, at omgørelsesanordninger eller elektroniske cycle bypass-komponenter til frakobling eller omgørelse af emissionsbegrænsende udstyrs indstilling ikke kan anvendes fra den 1. januar 2003 i henhold til bestemmelserne i dette direktivs artikel 3d (ny).

Senest den 1. juli 2003 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet forslag til supplerende bestemmelser til dette direktiv, som indeholder forskrifter til indførelse af et OBD-system for to- og trehjulede motorkøretøjer over 150 ccm fra den 1. januar 2006 i henhold til bestemmelserne i dette direktivs artikel 3a (ny) og analogt med bestemmelserne i direktiv 98/69/EF om begrænsning af emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer. I den forbindelse foreslår Kommissionen også foranstaltninger, der sikrer, at reservedele og supplerende udstyr kan markedsføres, og at udviklingen af sådanne dele ikke begrænses. Dog må en forbedret typegodkendelsesprocedure for disse dele garantere, at kun dele, der er i overensstemmelse med lovgivningsbestemmelserne, bringes på markedet.

Begrundelse:

Følger af artikel 3a-d (nye).

(Ændringsforslag 21 af Bernd Lange)

Artikel 4, stk. 2a (nyt)

2a. Desuden opfordres Kommissionen til:

- **at sikre, at der kun markedsføres reservedele og udstyr til to- og trehjulede motorkøretøjer, som er i overensstemmelse med kravene i direktiv 97/24/EF og nærværende direktiv. Tildelingen af en typegodkendelse skal kunne kontrolleres i tilstrækkeligt omfang, og oplysningerne i de tildelte godkendelser skal være tilgængelige i et europæisk datasystem og kunne kaldes frem på en hurtig, effektiv og gennemskuelig måde;**

- **at undersøge fordampningen fra to- og trehjulede motorkøretøjer og i givet fald fremsætte forslag til begrænsning af fordampningsemissioner (prøvningsmetode for grænseværdier)**

- **i givet fald at fremsætte forslag til brug af on board-målesystemer (OBM)**

- **at fremsætte forslag om medtagelse af to- og trehjulede motorkøretøjer i fællesskabsstrategien til begrænsning af CO₂-emissioner fra motorkøretøjer (aftale om begrænsning af de gennemsnitlige CO₂-emissioner, forbrugeroplysninger, afgiftslettelser).**

Or. de

Begrundelse:

Nødvendige tilføjelser i dette direktiv.

(Ændringsforslag 22)

Artikel 4, stk. 2b (nyt)

2b. Senest den 1. januar 2003 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet et forslag, der supplerer dette direktiv, og som indeholder bestemmelser om indførelse af inspektions- og vedligeholdelseskrav for motorcykler og to- og trehjulede motorkøretøjer.

Or. en

Begrundelse:

Der foretages ulovlige ændringer af mange motorcykler. Inspektioner er derfor absolut nødvendige for at sikre, at alle motorcykler fortsat opfylder emissionsgrænseværdierne i hele deres levetid.

(Ændringsforslag 23)

Bilag, nr. 1), litra (b), punkt 2.2.1.1.5.

Kommissionens forslag

Med forbehold af kravene i afsnit 2.2.1.1.6. gentages prøven tre gange. De resulterende masser af gasformige emissioner, som er opnået ved hver prøvning, skal være under de grænser, der er angivet i nedenstående tabel (række A):

	klasse	Masse af kulilte (CO)	Masse af kulbrinter (HC)	Masse af kvælstofoxider (NO _x)
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
Grænse for motorcykler (tohjulede) med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse				
A (2003)	alle	5,5	1,2	0,3
B (*)	I (≤150 cc)	2,0	0,8	0,2
	II (>150 cc)	2,0	0,3	0,1
Grænse for trehjulede motorcykler og quadricykler med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse (styret tænding)				
A (2003)	alle	7,0	1,5	0,4
Grænse for trehjulede motorcykler og quadricykler med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse (kompressionstænding)				
A (2003)	alle	2,0	1,0	0,65

(*) *Værdierne i række B er vejledende og finder anvendelse til det i direktivets artikel 3 omhandlede formål.*

Ændringsforslag

Med forbehold af kravene i afsnit 2.2.1.1.6. gentages prøven tre gange. De resulterende masser af gasformige emissioner, som er opnået ved hver prøvning, skal være under de grænser, der er angivet i nedenstående tabel (række A **og** B):

	klasse	Masse af kulilte (CO)	Masse af kulbrinter (HC)	Masse af kvælstofoxider (NO _x)
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
Grænse for motorcykler (tohjulede) med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse				
A (2003)	alle	5,5	1,2	0,3
B (2006)	I ¹ (≤150 cc)	2,0	0,8	0,2
	II ² (>150 cc)	2,3	0,2	0,15
Grænse for trehjulede motorcykler og quadricykler med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse (styret tænding)				
A (2003)	alle	7,0	1,5	0,4
B (2006)	I ¹ (≤150 cc)	5,0	1,2	0,3
	II ² (>150 cc)	2,9	0,25	0,2
Grænse for trehjulede motorcykler og quadricykler med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse (kompressionstænding)				
A (2003)	alle	2,0	1,0	0,65
		Partikelmasse (PM) L₄ (g/km)		0,10
B (2006)	I ¹ (≤150 cc)	1,4	0,7	0,45
	II ² (>150 cc)	0,80	0,15	0,65
		Partikelmasse (PM) L₄ (g/km)		0,07

- (1) For køretøjer over 150 ccm bortfalder de to komplette kørecykluser, hvorunder der ikke opsamles udstødningsgas, ved type I-prøvningen.
- (2) Værdierne i række B II for køretøjer under 150 ccm udregnes undtagelsesvis på grundlag af type I-prøvningen i henhold til direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF (bilag I, punkt 5.3.1, og bilag III).

Begrundelse:

Formålet er at indføre obligatoriske grænseværdier fra 2006 (EURO III for to- og trehjulede motorkøretøjer), ændre prøvningsbetingelserne fra 2006 og opnå mere virkelighedsnære og sammenlignelige resultater (≤150 ccm uden opvarmning af motoren, over 150 ccm personbilprøvecyklus) samt at indføre partikelværdier for dieselmotorer.

(Ændringsforslag 24)
Bilag, nr. 1), litra (i), punkt 6.1.3a (nyt)

6.1.3a. For prøvningen af grænseværdierne i række B I (tabel i punkt 2.2.1.1.5) gælder følgende: Inden prøvningen indledes, rettes en luftstrøm af variabel styrke mod den to- eller trehjulede motorcykel. Køleluften styres af rullernes hastighed, således at der i området 10 km/h til 50 km/h opnås en lineær strømningshastighed af afgangsluften, som er lig rullens relative hastighed med en tolerance på 10%. Når rullens hastighed er under 10 km/h, kan køleluftens hastighed være nul. Køleluftblæserens afgangstværsnit og anbringelse skal være i overensstemmelse med følgende angivelser:

Begrundelse:

Ved at udelade opvarmningsfasen opnås en mere realistisk emissionsadfærd til prøvningen.

(Ændringsforslag 25)
Bilag nr. 1), litra (k), punkt 7.2.1a (nyt)

7.2.1.a. For prøvningen af grænseværdierne i række B I (tabel i punkt 2.2.1.1.5) gælder følgende: Når motoren startes, gennemføres de i punkt 7.2.2.-7.2.5. beskrevne arbejdsgange samtidigt.

Begrundelse:

Ved at udelade opvarmningsfasen opnås en mere realistisk emissionsadfærd til prøvningen.

FORSLAG TIL LOVGIVNINGSMÆSSIG BESLUTNING

Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 97/24/EF om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer (KOM(2000) 314 – C5-0334/2000 – 2000/0136(COD))

(Fælles beslutningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2000) 314¹),
 - der har fået forslaget forelagt af Kommissionen, jf. EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 95 (C5-0334/2000),
 - der henviser til forretningsordenens artikel 67,
 - der henviser til betænkning fra Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik og udtalelse fra Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme (A5-0015/2001),
1. godkender det således ændrede forslag;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre dette forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

¹ EFT C 337 af 28.11.2000, s. 140.

BEGRUNDELSE

I disse år oplever man en glædelig renæssance for tohjulede motorkøretøjer i Europa. Således indregistreres i EU årligt ca. 1 mio. tohjulede motorkøretøjer over 50 ccm og over 1,5 mio knallerter på indtil 50 ccm. Tohjulede motorkøretøjer kan yde et vigtigt bidrag til fremtidens mobilitetssystem (jf. grønbog om borgernes transportnet, KOM(1995) 601). Men hvor bliver innovationerne af? Trods en talmæssig ringe andel af trafikken, øges to- og trehjulede motorkøretøjers bidrag til luftforureningen uforholdsmæssigt meget. Fortsætter denne tendens, vil efter beregninger inden for rammerne af AUTO-OIL II-programmet næsten 15 procent af den transportrelaterede emission af kulbrinter (HC) i år 2010 skyldes motorcykler, selv om de kun forventes at udgøre 2-3% af det samlede antal køretøjer. Og dette er jo kun gennemsnitsværdien. I byområder, hvor der især i sommerperioden benyttes motorcykler i større udstrækning, øges belastningen (ozondannelse) derfor kraftigt. De tohjulede motorkøretøjers popularitet synes at være ved både i og uden for EU, hvorfor EU også må optræde som drivkraften bag en miljøvenlig udvikling ud over Europas grænser. Det står nemlig helt klart, at køreglæde og miljøbeskyttelse i fremtiden må gå hånd i hånd.

Emissioner fra to- og trehjulede motorkøretøjer var ikke medtaget i AUTO-OIL I-programmet. Først siden juni 1999 har der gjaldt fælles emissionsgrænseværdier (EURO I- motorcykler) i hele EU, men de er fastlagt på et så lavt niveau, at mange motorcykler selv uden ny teknologi opfylder dem. Som følge af de ringe krav behøvede producenterne ikke at gøre sig store anstrengelser for at overholde disse værdier. Med indførelsen af etaperne EURO III og EURO IV for personbiler og lette erhvervskøretøjer (direktiv 98/69/EF, der ændrede direktiv 70/220/EØF) og for tunge erhvervskøretøjer (direktiv 99/96/EF, der ændrede direktiv 88/77/EØF) blev der imidlertid gennemført en omfattende reduktion af disse fartøjers emissioner af forurenende stoffer.

Resultaterne af den heftige diskussion om disse nye lovgivningsbestemmelser har vist, at det er muligt at opnå en klar forbedring af luftkvaliteten under udnyttelse af de teknologiske muligheder. Man har udarbejdet high-tech løsninger, skabt konkurrencefordele for europæisk industri og dermed også sikret arbejdspladser. Det er lykkedes at forbedre de oprindelige kommissionsforslag kraftigt. Ud over indførelse af en obligatorisk anden etape (EURO IV) for grænseværdierne er der gennemført følgende væsentlige forbedringer: udvidelse af forskrifterne for emissionsbegrænsende udstyrs holdbarhed, øget kontrol af, hvorvidt de målte grænseværdier ved typegodkendelsen også overholdes under driften, indførelse af on board-systemer, som meddeler føreren, hvornår de foreskrevne grænseværdier overskrides, og en mere realistisk prøvecyklus uden opvarmningsfase og en koldstarttest ved -7° C.

De resultater, som Europa-Parlamentet opnåede under forligsproceduren i forbindelse med behandlingen af bestemmelserne om emissionsgrænseværdier for personbiler og lette erhvervskøretøjer og som en konsekvens heraf også for tunge erhvervskøretøjer, er målestok for lovgivningen om to- og trehjulede motorkøretøjer. Den succeshistorie, som luftkvalitetspolitikken er, bør videreudvikles analogt, for at der kan genskabes en ligevægt i de krav, som skal opfyldes af henholdsvis motorcykler og personbiler. I henhold til sammenlignelige målinger baseret på prøvecyklussen for personbiler er emissionerne fra motorcykler for øjeblikket mange gange højere end emissionerne fra nye personbiler (i gennemsnit 1,5-5 gange højere afhængigt af køretøj og forurenende stof, men der er tilfælde, hvor forskellen er meget større: f.eks. HC-grænseværdi på 0,2 fra EURO III-personbiler sammenholdt med en målt emissionsværdi for motorcykler på 1,7, i hvilken forbindelse det skal

nævnes, at de nugældende motorcykelgrænseværdier sågar tillader endnu højere værdier). Derfor bør det foreliggende kommissionsforslag til videreudvikling af emissionslovgivningen om to- og trehjulede motorkøretøjer (KOM(2000) 314) især forbedres på følgende syv punkter:

1. Obligatorisk anden etape for grænseværdier i 2006

På grund af det korte tidsrum, indtil EURO II-etapen for motorcykler indledes i 2003, tjener det ikke noget formål at ændre disse grænseværdier nu, skønt det kan konstateres, at en stor del af de nyindregistrerede motorcykler allerede overholder de grænseværdier, som Kommissionen har foreslået for EURO II-etapen. (Således omtales i en oversigt over indregistreringer fra det tyske centralregister for motorkøretøjer (Kraftfahrtbundesamt i Flensborg) mere end 80 motorcykler, som overholder EURO II-grænserne og endog 10 køretøjer, der opfylder de fakultative EURO III-grænser, der foreslås anvendt fra 2006.)

Som det er tilfældet med bestemmelserne om begrænsning af emissioner fra personbiler og lastbiler, foreslår Kommissionen ingen obligatorisk anden etape EURO III for motorcykler. Den taler ganske vist om etape 1 og 2, men opstiller kun nye grænseværdier fra 2003, mens den fra 2006 blot foreslår fakultative værdier (forslagets artikel 4, endog med den indskrænkning, at Kommissionen "i givet fald" fremsætter forslag omfattende en ny særlig prøvecyklus og grænseværdier fra 2006!). Dette minder meget om forslaget om tunge erhvervskøretøjer, hvor Kommissionen heller ikke ville foreslå nogen obligatorisk anden fase med det argument, at man først ville afvente den internationale prøvecyklus. Det kan imidlertid ikke være målet for EU's lovgivning at fastlægge den teknologiske udvikling. Ved anvendelse af katalysatorer og moderne rensningsteknik er det tilsyneladende allerede nu muligt at nå så lave emissionsværdier, at selv EURO III-værdierne for personbiler i den nye europæiske prøvecyklus for disse køretøjer kan overholdes.

Også for tohjulede motordrevne køretøjer er der behov for en særlig anden etape med obligatoriske ambitiøse grænseværdier. Kun obligatoriske værdier skaber sikkerhed i planlægningen for industrien. Herved sikres en passende forberedelsestid til udvikling af nye motorer og emissionsbegrænsende teknologi, hvilket utvivlsomt er nødvendigt, da tydelige fremskridt kun kan opnås med ny teknik. Dette viser også emissionsresultaterne fra køretøjer, som er i brug i dag. Særlig gode resultater har køretøjer, som f.eks. har en komplet nykonstrueret motor eller en ny motor med direkte indsprøjtning - dvs. motorer, der lige har forladt fabrikanternes udviklingsafdelinger. Derfor kræves klare signaler, netop også på baggrund af det mindre antal af to- og trehjulede motorkøretøjer sammenlignet med personbiler. Det er helt uforståeligt, at Kommissionen ikke fastsætter nogen partikelgrænseværdi for trehjulede køretøjer med dieselmotor!

2. Afgiftslettelser ved tidlig markedsføring af emissionsbegrænsende køretøjer og ved mindskelse af ældre køretøjers emissioner

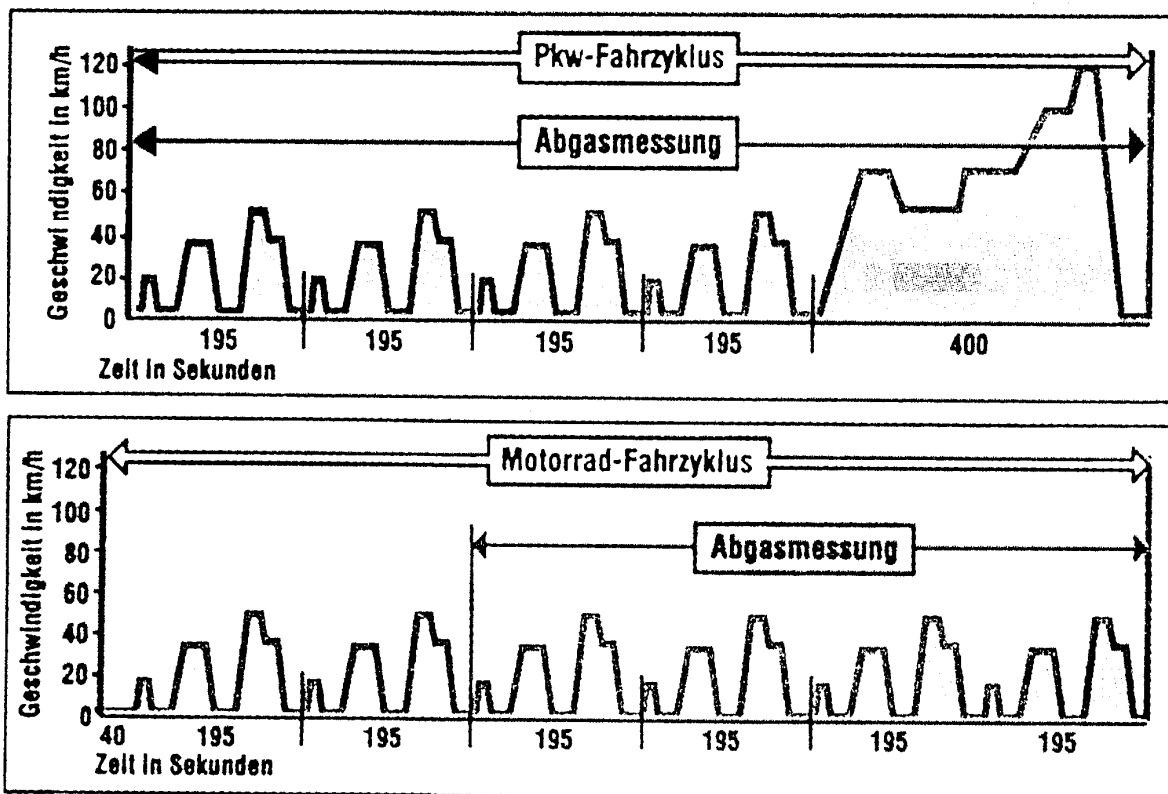
Netop når det gælder tohjulede motorkøretøjer er det hensigtsmæssigt at indføre afgiftslettelser for at støtte brugen af mindre forurenende køretøjer. Tidlig markedsføring af nye emissionsbegrænsende køretøjer, som allerede opfylder de krævede grænseværdier for 2003 eller 2006, bør støttes gennem afgiftslettelser, for at der så hurtigt som muligt kan komme mere miljøvenlige køretøjer ud i trafikken, og for at gruppen af eksisterende motorcykler i samme åndedrag kan erstattes af sådanne mindre forurenende køretøjer. Dermed støttes også udviklingen af nye teknologier. Især ældre motorcykler bør begunstiges af afgiftslettelser ved brug af emissionsbegrænsende udstyr, således at også disse køretøjer med relativt simple

tekniske foranstaltninger kan opfylde EURO I- og EURO II-motorcykelnormerne. Navnlige ejere af ældre køretøjer bør tilskyndes økonomisk til øget miljøhensyn, da netop denne gruppe tit ikke er i stand til at finansiere emissionsbegrænsende udstyr.

3. Hensigtsmæssig prøvningsmetode

Som for personbiler skal prøvecyklussen for motorcykler i fremtiden gøres mere realistisk. Store forskelle mellem de foreskrevne målings- og prøvningsmetoder og den faktiske køreadfærd ude i trafikken bevirker, at motorerne udvikles i den forkerte retning og uden hensyntagen til praksis. Hidtil er målingen for motorcyklers vedkommende kun blevet foretaget med varm motor efter gennemkørsel af to varmluftsprøvecyklusser ved en hastighed på indtil 50 km/h (ECE R 40), altså helt imod gældende praksis. I dag frigøres de fleste skadelige stoffer ved tilpasningen af en motorcykel til prøvecyklussen og ikke under emissionen af udstødningsgas. Kommissionen foreslår nu, at kun de første 40 sekunder skal falde bort, uden at kørecyklussen i øvrigt skal ændres. Dette vil kun have yderst ringe virkning.

Grafisk sammenligning mellem den nye europæiske prøvecyklus (jf. direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF) for personbiler og prøvecyklus ECE R 40, der på nuværende tidspunkt anvendes for motorcykler:



Pkw-Fahrzyklus	:	Kørecyklus for personbiler
Geschwindigkeit in km/h	:	Hastighed (km/h)
Abgasmessung	:	Måling af udstødningsgas
Zeit in Sekunden	:	Tid i sekunder
Motorrad-Fahrzyklus	:	Kørecyklus for motorcykler
Geschwindigkeit in km/h	:	Hastighed (km/h)
Abgasmessung	:	Måling af udstødningsgas
Zeit in Sekunden	:	Tid i sekunder

For personbilers vedkommende foretages målingen ved motorens start og ud over bykørecyklussen også under en cyklus for kørsel uden for byerne med en hastighed på indtil 120 km/h. Pr. 1. januar 2002 vil der ydermere blive indført en koldstartprøve ved -7° C.

På baggrund af det globale marked og det lavere antal motorcykler end biler er det hensigtsmæssigt, at der udvikles en harmoniseret kørecyklus på verdensplan. I dag anvendes helt forskellige prøvningsmetoder på de forskellige hovedmarkeder: Japan "ISO 640", Singapore "FTP", Indien "India Drive", Taiwan "CNS" og USA "FTP" - i øvrigt samme kørecyklus som for personbiler. Da der endnu ikke er udviklet en passende cyklus på verdensplan, der er specielt beregnet for motorcykler, og en sådan end ikke er testet og accepteret internationalt og dette næppe heller vil ske inden for en overskuelig fremtid, gælder det om at benytte sig af realistiske alternativer. Ordføreren foreslår derfor, at man for motorcykler over 150 ccm anvender den nye europæiske kørecyklus (for personbiler) fra 2006, og at man også lader grænseværdierne for EURO III-personbiler være gældende for etappen EURO III-motorcykler. Derved vil prøvebetingelserne for motorcykler blive noget mere realistiske og vil navnlig kunne sammenholdes med personbiler. Det er helt indlysende, at udviklingen i retning af en harmoniseret prøvecyklus på verdensplan må støttes. Såfremt der så skulle fremkomme en ny prøvningsmetode, vil Kommissionen fastsætte korrelationsfaktorer for at sammenholde resultaterne fra den gamle metode med resultaterne fra den nye, som det også er sket på andre områder.

For motorcykler under 150 ccm bør man udelade den hidtil ikke målte opvarmningsfase i EURO III-etappen for motorcykler fra 2006.

4. Ingen forskel mellem køreadfærd under prøvecyklus og køreadfærd i trafikken

Det må undgås, at der anvendes såkaldte frakoblingsanordninger, dvs. elektronisk ophævelse af prøvecyklusindstillingerne eller specifik tilpasning alene med henblik på prøvecyklusen (cycle bypass), da dette fører til stigende brændstofforbrug eller øgede emissioner. Tilsyneladende kan der for enkelte køretøjers vedkommende ikke opnås noget fornuftigt køremønster i trafikken, når den elektroniske indstilling til prøvecyklusen anvendes.

5. Garanti for det emissionsbegrænsende udstyrs holdbarhed

Næsten endnu vigtigere end strenge grænseværdier - uden at dette aspekt skal negligeres - er en garanti for, at disse værdier stadig overholdes efter flere tusinde kilometers kørsel. Her ligger det egentlige potentiale for emissionsnedsættelse. Allerede ved typegodkendelse af et to- og trehjulet motorkøretøj gælder det om gennem relevante krav til det emissionsbegrænsende udstyr at sikre, at de obligatoriske grænseværdier stadig overholdes efter 30.000 kilometers kørsel fra 2003 (EURO II-motorcykler) og efter 50.000 kilometers kørsel fra 2006 (EURO III-motorcykler) eller efter fem års drift, afhængigt af hvilket kriterium der først nås.

6. Mulighed for at kontrollere, hvorvidt bestemmelserne overholdes i praksis

For at kunne kontrollere det emissionsbegrænsende udstyrs funktionsdygtighed under køretøjernes garanterede levetid, må det fra 2003 gøres muligt at kontrollere etape EURO II-motorcykler i praksis. Kun sådan kan man konstatere og afhjælpe fabriktionsfejl eller andre fejl i emissionsbegrænsende udstyrs holdbarhed (dårligere emissionsresultater kan f.eks. skyldes konstruktionsfejl, svage steder i materialet eller en forkert brugsanvisning).

7. On board-diagnose også for motorcykler

Sikkerhed for rensning af udstødningsgassen i praksis betyder også, at man må overveje at indføre on board-diagnosesystemer (OBD) for to- og trehjulede motorkøretøjer, for at rensningsprocessen til stadighed kontrolleres, og funktionsfejl i de enkelte komponenter registreres og meddeles via en advarselsslampe. Udviklingen og tilpasningen af denne teknik til to- og trehjulede motorkøretøjer vil kræve nogen forberedelsestid. Senest med påbegyndelsen af etape EURO III-motorcykler i 2006 bør dette udstyr imidlertid indføres for køretøjer over 150 ccm.

Ved siden af spørgsmålet om de klassiske emissioner bliver spørgsmålet om de transportrelaterede CO₂-emissioner stadig mere aktuelt (jf. Kyoto-processen og det europæiske klimaændringsprogram - KOM(2000) 88). Der kan ikke herske tvivl om, at også to- og trehjulede motorkøretøjer skal medtages i fællesskabsstrategien til begrænsning af motorkøretøjers CO₂-emission. Der er stadig meget at gøre på dette område, for det giver ingen mening, at en motorcykel - der vejer 220 kg og er beregnet til en person - har samme eller endog højere brændstofforbrug end en stor 5-personers bil og dermed udsender CO₂ i samme omfang som denne. Derfor skal CO₂-værdien for motorcykler over 150 ccm også omfattes af bestemmelserne i direktiv 93/116/EØF. Det bør overvejes, om f.eks. direktivet om forbrugeroplysninger om CO₂-emissioner (1999/94/EF) ikke bør udvides til at vedrøre motordrevne to- og trehjulede køretøjer.

5. december 2000

UDTALELSE FRA UDVALGET OM REGIONALPOLITIK, TRANSPORT OG TURISME

til Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 97/24/EF om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer
(KOM(2000) 314 – C5-0334/2000 – 2000/0136(COD))

Rådgivende ordfører: Rijk van Dam

PROCEDURE

På mødet den 12. september 2000 valgte Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme Rijk van Dam til rådgivende ordfører.

På møder den 21. november og 5. december 2000 behandlede det udkastet til udtalelse.

På sidstnævnte møde vedtog det enstemmigt nedenstående ændringsforslag.

Til stede under afstemningen var: Konstantinos Hatzidakis (formand), Helmuth Markov og Emmanouil Mastorakis (næstformænd), Rijk van Dam (ordfører), Sir Robert Atkins, Emmanouil Bakopoulos, Carlos Bautista Ojeda (for Reinhold Messner, jf. forretningsordenens artikel 153, stk. 2), Rolf Berend, Theodorus J.J. Bouwman, Philip Charles Bradbourn, Martin Callanan, Felipe Camisón Asensio, Alejandro Cercas Alonso (for Danielle Darras, jf. forretningsordenens artikel 153, stk. 2), Carmen Cerdeira Morterero, Luigi Cesaro, Francis F.M. Decourrière, Proinsias De Rossa (for Mark Francis Watts, jf. forretningsordenens artikel 153, stk. 2), Garrelt Duin, Alain Esclopé, Harald Ettl (for Gilles Savary, jf. forretningsordenens artikel 153, stk. 2), Jacqueline Foster (for Giorgio Lisi), Mathieu J.H. Grosch, Catherine Guy-Quint (for Giovanni Claudio Fava, jf. forretningsordenens artikel 153, stk. 2), Ewa Hedkvist Petersen, Mary Honeyball, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Karsten Knolle (for Francesco Musotto), Dieter-Lebrecht Koch, Sérgio Marques, Hans-Peter Martin (for Juan Ojeda Sanz), Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, James Nicholson (for Carlos Ripoll i Martínez Bedoya), Josu Ortuondo Larrea, Karla M.H. Peijs, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Reinhard Rack, Isidoro Sánchez García, Agnes Schierhuber (for Dana Rosemary Scallon), Brian Simpson, Renate Sommer, Per Stenmarck (for Ingo Schmitt), Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Ioannis Theonas (for Alonso José Puerta), Gary Titley (for Joaquim Vairinhos, jf. forretningsordenens artikel 153, stk. 2), Johan Van Hecke (for Ari Vatanen) og Jan Marinus Wiersma (for Demetrio Volcic).

KORT BEGRUNDELSE

1. Indledning

Kommissionen har foreslået et direktiv om ændring af direktiv 97/24/EF. Det direktiv, der skal ændres, omhandler dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer. Direktivet fastsatte et sæt harmoniserede normer for dele af og kendetegn ved to- og trehjulede køretøjer, navnlig motorcykler. Det er blevet beskrevet som et "multidirektiv" med henblik på samordning af bestemmelserne om to- og trehjulede motordrevne køretøjer i Den Europæiske Union. På tidspunktet for direktivets vedtagelse (17. juni 1997) blev det fastsat i bestemmelserne, at Kommissionen inden to år efter direktivets vedtagelse skulle fremsætte et forslag til direktiv om ændring af det oprindelige direktiv om det specifikke emne: grænseværdier for luftkvaliteten og emissionsgrænser. Disse grænseværdier og lofter skal baseres på forskning udført i den mellemliggende periode og en vurdering af omkostningerne. Det forslag til direktiv om ændring (KOM (2000) 314), der nu skal behandles, omhandler disse spørgsmål og prøvefremgangsmåderne i forbindelse hermed.

2. Baggrund og tidligere behandling i Parlamentet

Direktiv 97/24/EF var genstand for en langvarig og detaljeret forligsprocedure, som omfattede en tredjebehandling. Parlamentet kunne ikke acceptere Kommissionens oprindelige forslag til emissionsgrænser for køretøjer, og forslaget blev ændret, således at man i en toårig periode skulle undersøge de tekniske muligheder. I artikel 5 i direktiv 97/24/EF er det fastsat, at der skal vedtages foranstaltninger, som "yderligere skal skærpe (de) grænseværdier (for luftforurening) ...", men det kræves, at Kommissionen "tager (i sit forslag) hensyn til og vurderer omkostningseffektiviteten af de forskellige foranstaltninger til nedbringelse af luftforurening ...". Et centralt mål er samtidig, at der skal ske fremskridt hen imod opfyldelse af målsætningerne for luftkvalitet i AUTO-OIL-II-programmet.

Kommissionen påpeger i begrundelsen til forslaget om ændring af direktiv 97/24/EF, at motorcyklernes relative andel af den samlede transportrelaterede emission er hurtigt stigende, fra 13,7% i 2010 til 20% i 2020 for kulbrinter, skønt motorcykler kun forventes at udgøre 2-3% af den samlede trafik. Motorcykelpassagerkilometer steg med 6% i Europa i 1990'erne.

3. Emissionstyper og tekniske løsninger

Der er navnlig tre forurenende stoffer, der skal reguleres: kulilte (CO), kulbrinter (HC) og kvælstofoxider (NO_x). For totaktsmotorcykler er de i øjeblikket gennemførlige teknologier oxidationskatalysatoren og direkte indsprøjtning. For firetaktsmotorcykler er der tale om sekundær lufttilførsel, sekundær lufttilførsel kombineret med en oxidationskatalysator og en trevejskatalysator. Sekundær lufttilførsel kan begrænse kulbrinteemissionerne med op til 25%, oxidationskatalysatoren med mellem 50% og 65% og trevejskatalysatoren med mellem 60% og 80%. Kun med trevejskatalysator kan der opnås en væsentlig reduktion af NO_x-emissionerne. Direkte indsprøjtning anses for den mest effektive teknologi for totaktsmotorcykler, idet den reducerer kulilteemissionerne med 70%, men samtidig sker der en stigning i NO_x-emissionerne til samme niveau som for firetaktsmotorer. Anvendelsen af de nye type I-prøvegrænser, som Kommissionen har foreslået, vil begrænse emissionerne af kulbrinter og kulilte med 60% for firetaktsmotorcykler og emissionerne af kulbrinter med 70% og emissionerne af kulilte med 30% for totaktsmotorcykler.

4. Cost benefit-forhold

For firetaktsmotorcykler vil den anslåede stigning i udsalgsprisen pr. køretøj være på mellem 0,6% og 3,5% for løsningen med sekundær lufttilførsel, mellem 1% og 12% for løsningen med oxidationskatalysator med sekundær lufttilførsel og mellem 4,7% og 17% for løsningen med trevejskatalysator. For totaktsmotorcykler vil prisstigningen være på mellem 2% og 11,5%, hvis man vælger løsningen med oxidationskatalysator, eller mellem 4,5% og 10% for løsningen med direkte indsprøjtning. Spredningen i disse omkostningsskøn skyldes navnlig de forskellige størrelser af de serier, som omkostningerne skal afskrives på. En generel betragtning ville være, at mindre producenter ville have vanskeligere ved at holde omkostningerne nede.

5. Tidsfrister og indførelse i etaper

Det foreslås i forslaget til direktiv om ændring af det oprindelige direktiv, at medlemsstaterne fra den 1. januar 2002 ikke kan nægte godkendelse eller forbyde indregistrering og salg af to- og trehjulede motorkøretøjer, som opfylder de nye emissionsnormer. **Fra den 1. januar 2004 skal medlemsstaterne nægte indregistrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke opfylder de nye emissionsgrænser.** Om end denne form for indførelse i etaper er acceptabel, ville de små og mellemstore producenter måske have særlige vanskeligheder ved at overholde disse frister. Der er tungtvejende argumenter for at forlænge 2004-fristen med et år.

På samme måde har trialmotorcykler med encylindret totaktsmotor, som ikke er beregnet til at køre på vejene, konstruktionsmæssige karakteristika vedrørende deres tilsigtede formål, som vil gøre det meget vanskeligt for producenterne at overholde disse frister. Den årlige afsætning i Europa er på ca. 9.000 motorcykler. Der er tungtvejende argumenter for en midlertidig undtagelse for disse motorcykler indtil 2005.

6. Afgiftslettelser

I henhold til direktivet om ændring kan medlemsstaterne kun indføre afgiftslettelser for køretøjer, som opfylder bestemmelserne i direktivet, hvis disse køretøjer udbydes til salg, inden de nye obligatoriske emissionsgrænser træder i kraft, eller hvis de opfylder de tilladte grænseværdier.

7. Mulige fremtidige forslag

Om nødvendigt vil Kommissionen foreslå nye obligatoriske grænseværdier, som skal gælde fra 2006. Afgørelsen herom vil blive baseret på en evaluering af

- * den tekniske udvikling inden for emissionsbegrænsende teknologi
 - * de fremskridt, der sker med at udvikle en mere repræsentativ prøvecyklus
 - * muligheden for at harmonisere prøvecyklussen på verdensplan
- og
- * forholdet mellem grænseværdier under den nuværende og den nye prøvecyklus.

8. Konklusioner

Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme opfordrer Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning.

ÆNDRINGSFORSLAG

Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme opfordrer Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning:

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(Ændringsforslag 1)
Artikel 2, stk. 3, indledning

Fra 1 januar **2004** skal medlemsstaterne:

Fra 1 januar **2005** skal medlemsstaterne:

Begrundelse:

Denne forlængelse af fristen vil gøre det muligt for de små og mellemstore producenter at tilpasse deres produktionsserier til de nye emissionskrav.

(Ændringsforslag 2)
Artikel 2, stk. 3a (nyt)

3a. Trialmotorcykler med encylindret totaktsmotor (de konstruktionsmæssige karakteristika for sådanne motorcykler omfatter brændstoftankens volumen, sædehøjde, motor, luftfilter og udstødningssystemer) er undtaget fra bestemmelserne i denne artikels stk. 2 indtil den 1. januar 2005.

Begrundelse:

Dette vil give de mindre, specialiserede producenter af disse motorcykler tilstrækkelig tid til at udforme passende motorløsninger.