

EUROPA-PARLAMENTET

1999



2004

Mødedokument

ENDELIG
A5-0406/2001

21. november 2001

*****II**

INDSTILLING VED ANDENBEHANDLING

om Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om reduktion af emissionerne af forurenende stoffer fra to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ændring af direktiv 97/24/EF (7598/1/01 – C5-0386/2001 – 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)

Ændringsforslag til en lovgivningsmæssig tekst

I Parlamentets ændringsforslag markeres de tekstdele, der ønskes ændret, med fede typer og kursiv. Kursivering uden fede typer er en oplysning til de tekniske tjenestegrene, som vedrører elementer i den lovgivningsmæssige tekst, der foreslås rettet med henblik på den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

INDHOLD

	Side
PROTOKOLSIDE	4
FORSLAG TIL LOVGIVNINGSMÆSSIG BESLUTNING.....	5
BEGRUNDELSE.....	24

PROTOKOLSIDE

På mødet den 14. februar 2001 vedtog Parlamentet sin holdning ved førstebehandling til forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ændring af direktiv 97/24/EF (KOM(2000) 314 - 2000/0136(COD)).

På mødet den 5. september 2001 meddelte Parlamentets formand, at den fælles holdning var modtaget og henvist til Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik (7598/1/01 - C5-0386/2001).

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

På møder den 5. og 20. november 2001 behandlede udvalget den fælles holdning og udkastet til indstilling ved andenbehandling.

På sidstnævnte møde vedtog det enstemmigt forslaget til lovgivningsmæssig beslutning.

Til stede under afstemningen var: Caroline F. Jackson (formand), Guido Sacconi og Alexander de Roo (næstformænd), Bernd Lange (ordfører), María del Pilar Ayuso González, John Bowis, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Dorette Corbey, Anne Ferreira, Jim Fitzsimons, Marialiese Flemming, Karl-Heinz Florenz, Cristina García-Orcoyen Tormo, Robert Goodwill, Françoise Grossetête, Christa Kläß, Giorgio Lisi (for Per-Arne Arvidsson), Minerva Melpomeni Malliori, Patricia McKenna, Jorge Moreira da Silva, Giuseppe Nisticò, Marit Paulsen, Frédérique Ries, Dagmar Roth-Behrendt, Karin Scheele, Ursula Schleicher (for Avril Doyle), Inger Schörling, Jonas Sjöstedt, María Sornosa Martínez, Nicole Thomas-Mauro, Antonios Trakatellis og Kathleen Van Brempt (for David Robert Bowe).

Indstillingen ved andenbehandling indgivet den 21. november 2001.

Fristen for ændringsforslag til den fælles holdning vil fremgå af forslaget til dagsorden for den mødeperiode, hvor indstillingen skal behandles.

FORSLAG TIL LOVGIVNINGSMÆSSIG BESLUTNING

Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning om Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om reduktion af emissionerne af forurenende stoffer fra to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ændring af direktiv 97/24/EF (7598/1/01 – C5-0386/2001 – 2000/0136(COD))

(Fælles beslutningsprocedure: andenbehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Rådets fælles holdning (7598/1/01 – C5-0386/2001),
 - der henviser til sin holdning ved førstebehandling¹ til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2000) 314²),
 - der henviser til Kommissionens ændrede forslag (KOM(2001) 145³),
 - der henviser til EF-traktatens artikel 251, stk. 2,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 80,
 - der henviser til indstilling ved andenbehandling fra Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik (A5-0406/2001),
1. ændrer den fælles holdning som angivet nedenfor;
 2. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

¹ EFT C 276 af 1.10.2001, s. 144.

² EFT C 337 E af 28.11.2000, s. 140.

³ EFT C 240 E af 28.8.2001, s. 146.

Ændringsforslag 1
Betragtning 7

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

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

Genindsættelse fra førstebehandlingen (ændring 2).

Ændringsforslag 2
Betragtning 9

(9) Medlemsstaterne bør have mulighed for gennem afgiftslettelser at fremme markedsføringen af køretøjer, som opfylder fællesskabsbestemmelserne, og at fremme mere miljøvenlige teknologier på grundlag af **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 beregningsgrundlaget for vejafgifter på to- og trehjulede køretøjer.

(9) Medlemsstaterne bør have mulighed for gennem afgiftslettelser at fremme markedsføringen af køretøjer, som opfylder fællesskabsbestemmelserne, og at fremme mere miljøvenlige teknologier på grundlag af **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 beregningsgrundlaget for vejafgifter på to- og trehjulede køretøjer.

Begrundelse

Obligatoriske grænseværdier er en nødvendighed for at opnå en klar og entydig reference, skabe sikkerhed i produktionsudviklingen af nye motorer og teknikker og undgå, at udviklingen går i den forkerte retning. På grundlag af obligatoriske grænseværdier kan der skabes afgiftslettelser med det formål at få køretøjer med ringe emission på gaden så hurtigt som muligt. Vejledende værdier er for usikre til at skabe en ny udvikling, her opnås kun utilsigtede virkninger og ingen fornyelse. I tilfælde af eventuelle ændringer af vejledende 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. Genindsættelse fra førstebehandlingen (ændring 3).

Ændringsforslag 3 Betragtning 9 a (ny)

(9a) Medlemsstaterne kan træffe foranstaltninger for at tilskynde til, at ældre to- og trehjulede motordrevne køretøjer forsynes med emissionsbegrænsende udstyr og dele. Disse foranstaltninger bør ikke føre til diskriminering af ejere af ældre køretøjer.

Begrundelse

Netop ejere af ældre køretøjer er ofte ikke i stand til enten at købe et nyt, ikke-forurenende køretøj eller finansiere det nødvendige udstyr. Men de bør ikke diskrimineres af den grund, men bør derimod tilskyndes økonomisk til at fremme miljøbeskyttelsen. Ved ældre tohjulede motordrevne køretøjer bør der derfor ydes støtte til eftermontering, således at også ældre køretøjer med relativt enkle tekniske midler kan opfylde EURO I- eller EURO II-normer. Mulighederne varierer stærkt alt efter køretøjstype og afhænger af produktionstallene. Der skal tages hensyn til disse særegenskaber. Genindsættelse fra førstebehandlingen (ændring 4 + tilføjelse).

Ændringsforslag 4 Betragtning 11

(11) Det er nødvendigt at fastlægge den næste etape for emissionsgrænser, som bør omfatte yderligere, betydelige reduktioner i forhold til grænseværdierne for 2003. **Disse grænseværdier vil dog først kunne fastlægges nøjere, efter at den nuværende testcyklus er blevet revideret og efter yderligere undersøgelse af den tekniske**

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

**gennemførlighed og teknologiens
potentiale til emissionsbegrænsning.**

Begrundelse

Allerede nu overholder en stor del af de nyindregistrerede tohjulede motorkøretøjer grænseværdierne for første etape, der er planlagt til 2003. For ikke 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. Da det for øjeblikket er meget usikkert, hvornår eller hvorvidt en ny testcyklus i det hele taget vil være disponibel, må der nu fastlægges klare obligatoriske grænseværdier for den næste etape fra 2006 på grundlag af en realistisk og disponibel prøvningsmetode. Genindsættelse fra førstebehandlingen (ændring 5).

Ændringsforslag 5
Betragtning 11 a (ny)

(11a) For at sikre, at emissionsgrænseværdierne overholdes, bør der fra den 1. januar 2004 indføres en overensstemmelseskontrol for ibrugtagne to- og trehjulede motordrevne køretøjer. Fra den 1. januar 2004 og for et tidsrum på indtil fem år eller op til en kilometerstand på 30 000 km afhængigt af, hvilket kriterium der først er opfyldt, og fra den 1. januar 2006 og for et tidsrum på indtil fem år eller op til en kilometerstand på 50 000 km afhængigt af, hvilket kriterium der først er opfyldt, bør der indføres særlige krav til det forureningsbegrænsende udstyrs korrekte funktion i to- og trehjulede motordrevne køretøjers normale levetid.

Begrundelse

Foruden fastsættelse af grænseværdier ved typegodkendelse er foranstaltninger til kontrol med ibrugtagne køretøjers udstødningsgas lige så afgørende for luftkvaliteten. Her genindsættes ændring 6 fra Parlamentets førstebehandling, der indeholder konkrete krav til holdbarhed og overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning samt tidspunkterne for gennemførelse heraf.

Ændringsforslag 6
Betragtning 11 b (ny)

(11b) På samme måde må det sikres, at driftsbetingelserne for to- og trehjulede motordrevne køretøjer under kørslen er i overensstemmelse med testcyklusindstillingerne, og at der ikke anvendes manipulationsanordninger eller by-pass-mekanismer.

Begrundelse

Genindsættelse fra førstebehandlingen (ændring 7). Rådet har medtaget denne bestemmelse i den fælles holding i bilag II, punkt 1, litra b og f. Følgelig bør betragtningen herom også medtages.

Ændringsforslag 7
Betragtning 11 c (ny)

(11c) Da CO₂-emissionerne fra to- og trehjulede motordrevne køretøjer udgør en stadig større andel af de samlede transportrelaterede emissioner, bør to- og trehjulede køretøjers CO₂-emissioner og/eller brændstofforbrug registreres så hurtigt som muligt, og disse data bør medtages i fællesskabsstrategien til begrænsning af CO₂-emissioner på transportområdet.

Begrundelse

Genindsættelse fra førstebehandlingen (ændring 8). Også CO₂-emissioner fra to- og trehjulede motorkøretøjer bør medtages i fællesskabsstrategien til begrænsning af emissioner, der påvirker klimaet.

Ændringsforslag 8

Artikel 2, stk. 2

2. Fra 1. januar 2003 nægter medlemsstaterne EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 92/61/EØF for enhver køretøjstype af grunde, der vedrører de foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, såfremt køretøjstypen ikke er i overensstemmelse med forskrifterne i direktiv 97/24/EF.

Til type I-prøven anvendes de grænseværdier, som er angivet i række A i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF.

2. Fra 1. januar 2003 nægter medlemsstaterne EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 92/61/EØF for enhver køretøjstype af grunde, der vedrører de foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, såfremt køretøjstypen ikke er i overensstemmelse med forskrifterne i direktiv 97/24/EF.

Til type I-prøven for knallerter anvendes de grænseværdier, som er angivet i anden række i tabellen i punkt 2.2.1.1.3 i bilag I til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF.

Til type I-prøven ***for to- og trehjulede motorcykler*** anvendes de grænseværdier, som er angivet i række A i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF.

Begrundelse

Da artikel 2 finder anvendelse på alle køretøjer (inden for rammerne af direktiv 92/61/EØF) bør der også henvises til grænseværdierne for knallerter (direktiv 97/24/EF indeholder allerede bestemmelser om en etape 2 med strammere grænseværdier for knallerter). Det ændrede stk. 2 bringer gyldigheden af overensstemmelsesattester for knallerter baseret på etape 1-grænseværdier i overensstemmelse med overensstemmelsesattester for motorcykler baseret på etape 1-grænseværdier og hindrer ubegrænset gyldighed.

Ændringsforslag 9

Artikel 2, stk. 3

3. Fra 1. juli 2004 skal medlemsstaterne:

- anse overensstemmelsesattester, som ledsager nye køretøjer i henhold til direktiv 92/61/EØF, for ugyldige, og
- nægte registrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke ledsages af en overensstemmelsesattest i henhold til direktiv 92/61/EØF,

af grunde, der vedrører de foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, såfremt køretøjerne ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv 97/24/EF.

3. Fra 1. juli 2004 skal medlemsstaterne:

- anse overensstemmelsesattester, som ledsager nye køretøjer i henhold til direktiv 92/61/EØF, for ugyldige, og
- nægte registrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke ledsages af en overensstemmelsesattest i henhold til direktiv 92/61/EØF,

af grunde, der vedrører de foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, såfremt køretøjerne ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv 97/24/EF.

Til type I-prøven anvendes de grænseværdier, som er angivet i række A i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF.

Til type I-prøven for knallerter anvendes de grænseværdier, som er angivet i anden række i tabellen i punkt 2.2.1.1.3 i bilag I til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF.

Til type I-prøven *for to- og trehjulede motorcykler* anvendes de grænseværdier, som er angivet i række A i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF.

Begrundelse

Da artikel 2 finder anvendelse på alle køretøjer (inden for rammerne af direktiv 92/61/EØF) bør der også henvises til grænseværdierne for knallerter (direktiv 97/24/EF indeholder allerede bestemmelser om en etape 2 med strammere grænseværdier for knallerter). Det ændrede stk. 3 bringer gyldigheden af overensstemmelsesattester for knallerter baseret på etape 1-grænseværdier i overensstemmelse med overensstemmelsesattester for motorcykler baseret på etape 1-grænseværdier og hindrer ubegrænset gyldighed.

Ændringsforslag 10 Artikel 2 a (ny)

Artikel 2a

1. Fra den 1. januar 2006 nægter medlemsstaterne EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 92/61/EØF for nye køretøjstyper af grunde, der vedrører de foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, såfremt køretøjet ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv 97/24/EF, som ændret ved dette direktiv.

Til type I-prøven anvendes de grænseværdier, som er angivet i række B i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF, som ændret ved dette direktiv.

2. Fra den 1. januar 2007¹ skal medlemsstaterne:

- anse overensstemmelsesattester, som ledsager nye køretøjer i henhold til direktiv 92/61/EØF, for ugyldige og*
- nægte registrering, salg eller*

ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke ledsages af en overensstemmelsesattest i henhold til direktiv 92/61/EØF,

af grunde, der vedrører de foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, såfremt køretøjet ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv 97/24/EF, som ændret ved dette direktiv.

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

¹ For køretøjstyper, hvoraf der ikke afsættes mere end 5 000 enheder om året i Den Europæiske Union, fastsættes datoen til den 1. januar 2008.

Begrundelse

Genindsættelse fra førstebehandlingen (ændring 10). Nødvendig artikel til fastsættelse af obligatoriske grænseværdier fra 2006; se begrundelse til ændringsforslag 2 (betragtning 9) og 4 (betragtning 11).

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 er i overensstemmelse med de *vejledende* værdier i række B i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF.

b) de skal gælde for alle fabriksnye køretøjer, der udbydes til salg på markedet i medlemsstaten, og som *tidligere end krævet* er i overensstemmelse med de *obligatoriske* værdier i række B i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF, *som ændret ved dette direktiv, og de skal ophøre fra det tidspunkt, hvor emissionsgrænseværdierne i artikel 2a (ny), stk. 2, bliver obligatoriske for fabriksnye køretøjer.*

Begrundelse

Genindsættelse fra førstebehandlingen (ændring 11 med tilføjelse). Nødvendig artikel til fastsættelse af obligatoriske grænseværdier fra 2006, se begrundelse til ændringsforslag 2 (betragtning 9) og 4 (betragtning 11), og om muligheden for afgiftslettelse ved en hurtigere markedsføring af disse ikke-forurenende køretøjer.

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

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

Begrundelse

Netop ejere af ældre køretøjer er ofte ikke i stand til enten at købe et nyt, ikke-forurenende køretøj eller finansiere det nødvendige udstyr. Men de bør ikke diskrimineres af den grund, men bør derimod tilskyndes økonomisk til at fremme miljøbeskyttelsen. Ved ældre to- og trehjulede motordrevne køretøjer bør der derfor ydes støtte til eftermontering, således at også ældre køretøjer med relativt enkle tekniske midler kan opfylde EURO I- eller EURO II-normer. Mulighederne varierer stærkt alt efter køretøjstype og afhænger af produktionstallene. Der skal tages hensyn til disse særegenskaber. Nødvendig artikel til ændringsforslag 3 (betragtning 9 a (ny)). Genindsættelse fra førstebehandlingen (ændring 12).

Ændringsforslag 13
Artikel 3 a (ny)

Artikel 3a

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

- fra den 1. januar 2004 for nye køretøjstyper i indtil fem år eller op til 30 000 km afhængigt af, hvilket kriterium der først er opfyldt; fra 1. januar 2005 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 er opfyldt; fra den 1. januar 2007 gælder denne bestemmelse for alle køretøjstyper.

**Senest den 31. december 2002 forelægger
Kommissionen Europa-Parlamentet og
Rådet forslag til supplerende
bestemmelser.**

Begrundelse

Genindsættelse fra førstebehandlingen (ændring 14), idet datoerne tilpasses. Nødvendig artikel til ændringsforslag 5 (betragtning 11 a (ny)).

Ændringsforslag 14
Artikel 3 b (ny)

Artikel 3b

Fra den 1. januar 2006 skal det ved typegodkendelse af nye to- og trehjulede motordrevne køretøjstyper også godtgøres, at emissionsbegrænsende udstyr er funktionsdygtigt ved normal kørsel i køretøjets normale levetid (overensstemmelseskontrol for ibrugtagne køretøjer, der vedligeholdes og benyttes efter forskrifterne). Fra den 1. januar 2007 gælder denne bestemmelse for alle køretøjstyper.

Senest den 31. december 2002 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet forslag til supplerende bestemmelser, der bl.a. omhandler:

- kriterier for gennemførelse af kontrol***
- kriterier for udvælgelse af de køretøjer, der skal kontrolleres***
- kriterier for prøvningernes gennemførelse***
- regler for fjernelse af eventuelle fejl***
- gratis kontrol for køretøjets ejer/indehaver.***

Begrundelse

Genindsættelse fra førstebehandlingen (ændring 15), idet datoerne tilpasses. Nødvendig artikel til ændringsforslag 5 (betragtning 11 a (ny)).

Ændringsforslag 15

Artikel 3c

1. Fra den 1. januar 2004 kan medlemsstaterne ikke tildele EF-typegodkendelse og skal nægte national typegodkendelse for to- og trehjulede motordrevne køretøjer med en motorkapacitet på over 150 ccm af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og brændstofforbrug, medmindre emissions- og forbrugsværdierne er bestemt i henhold til kravene i direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om motorkøretøjers CO₂-emissioner¹, som ændret ved direktiv 93/116/EF².

2. Fra den 1. januar 2005 skal medlemsstaterne:

- anse overensstemmelsesattester, som ledsager nye tohjulede motordrevne køretøjer med en motorkapacitet på over 150 ccm i henhold til direktiv 92/61/EØF, for ugyldige og

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

af grunde, der vedrører CO₂-emissioner og brændstofforbrug, medmindre emissions- og forbrugsværdierne er bestemt i henhold til kravene i direktiv 80/1268/EØF, som ændret ved direktiv 93/116/EF.

¹ EFT L 375 af 31.12.1980, s. 36.

² EFT L 329 af 30.12.1993, s. 39.

Begrundelse

Genindsættelse fra førstebehandlingen (ændring 17), idet datoerne tilpasses. Nødvendig artikel til ændringsforslag 7 (betragtning 11 c (ny)).

Ændringsforslag 16
Artikel 4, stk. 1, indledning

1. Kommission vil overveje **en yderligere stramning** af emissionsnormerne for køretøjer, der er omfattet af dette direktiv, under hensyntagen til:

1. Kommission vil overveje **den videre udvikling i** emissionsnormerne for køretøjer, der er omfattet af dette direktiv, under hensyntagen til:

Begrundelse

Det er absolut muligt at forestille sig videre aspekter ved en forbedret emissionslovgivning. Således bør Kommissionen også fortsat følge udviklingen i en ny verdensomspændende testcyklus; indførelse af denne prøvningsmetode med korrelationsfaktorer til de fastsatte grænseværdier er ikke nødvendigvis ensbetydende med en stramning af den nu foreslåede etape for 2006.

Ændringsforslag 17 Artikel 4, stk. 2

2. Kommissionen forelægger senest den 31. december 2002 Udvalget for Tilpasning til den Tekniske Udvikling et forslag til prøvemethode til måling af partikelemissioner **fra motorer med kompressionstænding og totaktsmotorer med styret tænding**, som skal anvendes ved nye typegodkendelser fra 1. januar 2004.

2. Kommissionen forelægger senest den 31. december 2002 Udvalget for Tilpasning til den Tekniske Udvikling et forslag til prøvemethode til måling af partikelemissioner, **jf. stk. 1, litra e**, som skal anvendes ved nye typegodkendelser fra 1. januar 2004.

Begrundelse

For at skabe sammenhæng i de forskellige dele i artikel 4. Der er behov for grænseværdier for trehjulede motorcykler og quadricykler for etape B fra 2006 og indførelse af de nødvendige grænseværdier for partikelemissioner. At udviklingen af den nye testcyklus for motorcykler for øjeblikket er gået i stå, må ikke forhindre dette.

Ændringsforslag 18
Artikel 4, stk. 3, litra a

a) *en særlig ny testcyklus til emissionsmåling* ved type I-prøven og obligatoriske emissionsgrænseværdier for *motorcykler, herunder partikelemissioner fra motorer med kompressionstænding og totaktsmotorer med styret tænding*, som skal anvendes fra 2006

a) *obligatoriske emissionsgrænseværdier* ved type I-prøven *for trehjulede motorcykler og quadricykler for etape B fra 2006* og obligatoriske emissionsgrænseværdier for partikelemissioner, *jf. stk. 1, litra e*, som skal anvendes fra 2006

Begrundelse

For at skabe sammenhæng mellem de forskellige dele i artikel 4 (erstatte tidligere ændringsforslag 15).

Ændringsforslag 19
Artikel 4, stk. 3, litra b

b) forpligtelse til at måle specifikke CO₂-emissioner ved typegodkendelse

b) forpligtelse til at måle specifikke CO₂-emissioner ved typegodkendelse, *jf. artikel 3c; desuden forelægger Kommissionen forslag om medtagelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer i fællesskabsstrategien til begrænsning af CO₂-emissioner på vejtransportområdet (aftale om begrænsning af de gennemsnitlige CO₂-emissioner, mærkning, afgiftslettelser)*

Begrundelse

Der er ingen tvivl om, at også to- og trehjulede motorkøretøjer skal medtages i fællesskabsstrategien til begrænsning af CO₂-emissioner på transportområdet. 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 (direktiv 1999/94/EF) ikke bør udvides til at omfatte motordrevne to- og trehjulede køretøjer. Genindsættelse fra førstebehandlingen (ændring 21, sidste led).

Ændringsforslag 20
Artikel 4, stk. 3, litra c

c) bestemmelser om holdbarhedskrav

c) *fra den 1. januar 2004* bestemmelser om holdbarhedskrav, *jf. artikel 3a*;

Begrundelse

Mere konkret krav. Genindsættelse fra førstebehandlingen vedrørende ændringsforslag 5 (betragtning 11 a (ny)) og ændringsforslag 12 (artikel 3 a (ny)).

Ændringsforslag 21
Artikel 4, stk. 3, litra c a (ny)

ca) forskrifter til indførelse af overensstemmelseskontrol for ibrugtagne køretøjer (kontrol ved vejsiden) i forbindelse med typegodkendelsesproceduren for to- og trehjulede motordrevne køretøjer fra den 1. januar 2006 i henhold til bestemmelserne i dette direktivs artikel 3c og analogt med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/69/EF af 13. oktober 1998 om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF¹.

¹ EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1.

Begrundelse

Genindsættelse fra førstebehandlingen (ændring 20, b)) vedrørende ændringsforslag 5 (betragtning 11 a (ny)) og ændringsforslag 12 (artikel 3 b (ny)).

Ændringsforslag 22
Artikel 4, stk. 3, litra d

d) et nyt sæt grænseværdier (etape III) for knallerter, herunder partikelemissioner *fra totaktsmotorer med styret tænding*, som skal anvendes fra 2006. Bestemmelserne om krav til holdbarhed samt forpligtelsen til at måle specifikke CO₂-emissioner ved

d) et nyt sæt grænseværdier (etape III) for knallerter, herunder *for* partikelemissioner, *jf. stk. 1, litra e*, som skal anvendes fra 2006. Bestemmelserne om krav til holdbarhed samt forpligtelsen til at måle specifikke

typegodkendelsen vil også finde anvendelse på knallerter.

CO₂-emissioner ved typegodkendelsen vil også finde anvendelse på knallerter.

Begrundelse

For at skabe sammenhæng mellem de forskellige dele i artikel 4.

Ændringsforslag 23 Artikel 4, stk. 4

4. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet forslag, **bl.a. med bestemmelser om overensstemmelse efter ibrugtagning og eventuelt** kontrol og vedligeholdelse, OBD og kontrol af fordampningsemissioner.

4. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet forslag **om** kontrol og vedligeholdelse, OBD og kontrol af fordampningsemissioner.

Desuden sørger Kommissionen for, at der kun markedsføres reservedele og udstyr til udstødningssystemer, som er i overensstemmelse med kravene i direktiv 97/24/EF og dette 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.

Begrundelse

Genindsættelse fra førstebehandlingen (ændring 21, led 1).

Ændringsforslag 24
BILAG, NR. 1, LITRA C
Kapitel 5, bilag II, punkt 2.2.1.1.5. (direktiv 97/24/EF)

Rådet fælles holdning

2.2.1.1.5. Med forbehold af kravene i punkt 2.2.1.1.6 gentages prøvningen 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)
Grænseværdier for motorcykler (tohjulede) med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse				
A (2003)	I (<150 cc)	5,5	1,2	0,3
	II (≥150 cc)	5,5	1,0	0,3
B*	I (<150 cc) (UDC, kold) ¹	2,0	0,8	0,15
	II (≥150 cc) <i>(testcyklus som fastsat i direktiv 98/69/EF)²</i>	2,0	0,3	0,15
<p>* <i>Værdierne i række B er vejledende og finder anvendelse til det formål der er omhandlet i artikel 3 i direktiv .../.../EF.</i></p> <p>¹ <i>Testcyklus: testcyklus i dette direktiv uden opvarmning, starttemperatur 20-30° C (som i direktiv 98/69/EF).</i></p> <p>² <i>Type I-prøven i direktiv 98/69/EF.</i></p>				

Parlamentets ændringsforslag

2.2.1.1.5. Med forbehold af kravene i punkt 2.2.1.1.6 gentages prøvningen 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 *for 2003* og række B *for 2006*):

	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)
Grænseværdier for motorcykler (tohjulede) med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse				
A (2003)	I (<150 cc)	5,5	1,2	0,3
	II (≥150 cc)	5,5	1,0	0,3
B (2006)	I (<150 cc) (UDC, kold) ¹	2,0	0,8	0,15
	II (≥150 cc) (UDC+EU DC kold) ²	2,0	0,3	0,15
¹ <i>Testcyklus: ECE R40-cyklus med emissioner målt for alle 6 køremåder (prøveudtagning starter ved T=0).</i>				
² <i>Testcyklus: ECE R40+EUDC (emissioner målt for alle køremåder – prøveudtagning starter ved T=0), med følgende med en maksimumshastighed på 120 km/h.</i>				

Begrundelse

For øjeblikket foretages prøvningen på seks køremåder (op til 50 km/t), men målingen af emissionerne begynder først fra tredje prøveafsnit (dvs. de første to prøveafsnit omfatter en forvarmingsfase).

Den ændrede prøvning er stadig en "koldstart", men emissionskontrolanordningerne kan nu nå deres arbejdstemperatur. I realiteten er cyklusen fordelt over seks køremåder i stedet for fire.

Denne fremgangsmåde gør det muligt progressivt at indføre en "koldstartprøvning" ved typegodkendelse af motorcykler.

Der er behov for at teste større motorcykler (>125 cc) under kørsel uden for byer. Med dette ændringsforslag indføres EUDC-kørecyklusen ("Extra Urban Driving Cycle op til 120 km/t) i testcyklusen.

Bemærk: ECE R40 = Regulativ 40 fra FN's Økonomiske Kommission for Europa. Heri er fastlagt den testcyklus, der for øjeblikket anvendes på motorcykler.

6.1.3a. For prøvningen af grænseværdierne i rækkerne 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:

- i) areal: mindst 0,4 m²**
- ii) højde fra gulv til underkant: mellem 0,15 og 0,20 m**
- iii) afstand til forenden af køretøjet: mellem 0,3 og 0,45 m.**

Begrundelse

I forbindelse med ændringen af grænseværditabellerne. Ved at udelade opvarmningsfasen opnås en mere realistisk emissionsadfærd til prøvningen. Genindsættelse fra førstebehandlingen (ændring 24).

7.2.1a. For prøvningen af grænseværdierne i rækkerne B I (tabel i punkt 2.2.1.1.5) gælder følgende:

Når motoren startes, gennemføres de i punkt 7.2.2. til 7.2.5. beskrevne arbejdsgange samtidigt.

Begrundelse

I forbindelse med ændringen af grænseværditabellerne. Ved at udelade opvarmningsfasen opnås en mere realistisk emissionsadfærd til prøvningen. Genindsættelse fra førstebehandlingen (ændring 25).

BEGRUNDELSE

Ordføreren glæder sig over, at Rådet i sin fælles holding af 13. juli 2001 har overtaget eller i det mindste principielt støtter en række af Europa-Parlamentets ændringer. Således har Rådet bl.a. føjet et forbud mod manipulationsanordninger til forslaget for at forhindre manipulation med eller deaktivering af emissionsbegrænsende udstyr. Endvidere støtter Rådet forslaget om, at CO₂-emissioner inddrages i typegodkendelsen af to- og trehjulede motordrevne køretøjer, og kravet om hensyntagen til partikelemissioner og kravene til emissionsbegrænsende udstyrs holdbarhed. Rådet overtager ligeledes i vid udstrækning de grænseværditabeller for den gældende anden etape fra 2006, som EP vedtog ved førstebehandlingen - herunder den foreslåede målemetode, dvs. udeladelse af opvarmningsfasen ved knallerter og anvendelse af testcyklussen for personbiler (den nye europæiske kørecyklus) jf. direktiv 98/69/EF. Rådet fastholder dog her stadig vejledende værdier. På trods af en vidtgående tilnærmelse står visse punkter altså stadig åbne:

Obligatorisk anden etape for grænseværdier i 2006 og hensigtsmæssig prøvningsmetode

Selv Kommissionen har foreslået endnu en etape til reduktion af grænseværdier fra 2006, men har ønsket at afvente udviklingen i den på verdensplan harmoniserede testcyklus for motorcykler inden en definitiv fastlæggelse af værdierne. Man er dog i mellemtiden hos alle involverede, herunder industrien, nået frem til den erkendelse, at der er problemer med udviklingen og den verdensomspændende harmonisering af denne testcyklus. Dermed har de bange anelser holdt stik, som i sidste instans under Europa-Parlamentets førstebehandling gav anledning til fastsættelse af en obligatorisk anden etape for grænseværdier fra 2006 på grundlag af testcyklussen for personbiler. For også for motorcykler er der et presserende behov for mere realistiske testbetingelser. 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.

Vi har brug for en ægte, anden etape med obligatoriske, udfordrende grænseværdier, der stemmer overens med EURO III-emissionsniveauet for personbiler (fra 2000). For først obligatoriske værdier giver industrien den planlægningsikkerhed, som den absolut har brug for. Industrien har brug for klare signaler, for udviklingen af nye motorer og teknikker til rensning af udstødningssasser kræver en passende forberedelsestid. Perioden indtil 2006 er allerede så kort, at der ikke længere er tid til at vente. Da det for øjeblikket er meget usikkert, hvornår og hvorvidt en på verdensplan harmoniseret testcyklus for motorcykler i det hele taget vil blive disponibel, må vi nu være konsekvente og skabe klarhed. Hertil hører en øjeblikkelig fastsættelse af obligatoriske grænseværdier for den næste etape fra 2006 på grundlag af en realistisk prøvningsmetode. Den nye europæiske kørecyklus er færdigudviklet og disponibel, og det skaber desuden gennemskuelighed, da motorcyklers og personbilers emissionsniveauer klart kan sammenlignes. Målet må være, at en ny motorcykel fra 2006 er lige så ikke-forurenende, som en ny personbil har været det siden 2000.

Hvis en ny verdensomspændende testcyklus for motorcykler senere bliver disponibel, er der stadig mulighed for at indføre den og udarbejde korrelationsfaktorer til etappen fra 2006.

Garanti for det emissionsbegrænsende udstyrs holdbarhed og mulighed for kontrol med

overholdelsen af bestemmelserne i praksis

Principielt er der også enighed med Rådet om, at foranstaltninger til kontrol med ibrugtagne køretøjers udstødningsgas er afgørende for luftkvaliteten. Her genindsættes Parlamentets ændring fra førstebehandlingen, der indeholder mere konkrete krav til holdbarhed og til kontrol med overholdelsen samt datoer for deres anvendelse:

- a) Det må sikres, at de strenge grænseværdier, der opfyldes ved typegodkendelsen, stadig overholdes under kørslen og også ved en kilometerstand på hhv. 30 000 km (EURO II-motorcykler) og 50 000 km (EURO III-motorcykler).
- b) For at kontrollere, at det emissionsbegrænsende udstyr er funktionsdygtigt under køretøjers normale levetid må der være mulighed for kontrol med overholdelsen for at påvise og korrigere fremstillingsbetingede eller øvrige fejl. Således kan konstruktionsfejl, materialesvagheder og en mangelfuld brugsanvisning f.eks. bevirke en forringelse af emissionsresultaterne. Det skal her præciseres, at dette udelukkende vedrører de myndigheder, der kontrollerer køretøjerne. Det medfører ingen udgifter for ejeren.

Afgiftslettelser ved markedsføring af emissionsbegrænsende køretøjer tidligere end krævet og ved eftermontering af udstyr på ældre køretøjer

For hurtigst muligt at bringe emissionsbegrænsende køretøjer på gaden og erstatte den nuværende vognpark med emissionsbegrænsende køretøjer må der gives afgiftslettelser, når emissionsbegrænsende køretøjer, der allerede overholder de grænseværdier, der kræves for 2003 eller 2006, markedsføres tidligere end krævet. Men ejere af ældre køretøjer må ikke diskrimineres af den grund, men bør derimod tilskyndes økonomisk til at fremme miljøbeskyttelsen, da de netop ofte ikke er i stand til at finansiere det nødvendige udstyr. Ved ældre motorcykler bør der derfor ydes støtte til eftermontering, således at også ældre køretøjer med relativt enkle tekniske midler kan opfylde EURO I- eller Euro II-normer. Mulighederne varierer stærkt alt efter køretøjstype og afhænger af produktionstallene. Der skal tages hensyn til disse særegenskaber.

Diskussionen omkring den på verdensplan harmoniserede testcyklus for motorcykler har åbenbart også spillet en rolle i Rådet ved vedtagelsen af den fælles holding. Rådet ønskede en obligatorisk etape for 2006. Men et flertal af medlemsstaterne ønskede i denne forbindelse ikke at træffe nogen definitiv afgørelse i afventning af resultaterne vedrørende den nye verdensomspændende testcyklus. I mellemtiden er diskussionen fortsat, og en verdensomspændende testcyklus for motorcykler er ikke længere sandsynlig inden for et realistisk tidsrum. På grund af de vanskeligheder, der nu er opstået med udviklingen og den verdensomspændende afstemning af denne testcyklus, forekommer Europa-Parlamentets holding ved førstebehandlingen også at kunne samle flertal i Rådet. Dette understreges endnu en gang af den politiske erklæring, som flere medlemsstater har afgivet:

"Den østrigske, danske, tyske, græske, italienske og nederlandske delegation mener, at der er behov for strengere emissionsgrænser for to- og trehjulede køretøjer, fordi de i stigende grad påvirker især luftkvaliteten i byerne og ozonværdierne ved jordoverfladen.

I dag er udstødningsemissionerne pr. km fra to- og trehjulede køretøjer 10-100 gange højere end fra personbiler. Disse delegationer understreger derfor, at der allerede nu skal

fastsættes bindende grænser for 2006 for motorcykler som foreslået af Europa-Parlamentet i dets førstebehandlingsudtalelse, og at der snarest muligt skal fastsættes strengere grænser for knallerter.

Desuden understreger disse delegationer, at der er behov for nye kommissionsforslag om fordampningsemissioner og overensstemmelsesprøvning efter ibrugtagning inden udgangen af 2002."

For så vidt synes det hensigtsmæssigt at genindsætte de centrale punkter fra førstebehandlingen og fastsætte grænseværdier for endnu en obligatorisk etape for emissionsbegrænsning fra 2006 på grundlag af den nye europæiske kørecyklus. Dette giver industrien planlægningsikkerhed og garanterer, at motorcykler fra 2006 er lige så ikke-forurenende som de biler, der siden 2000 er godkendt med EURO III.