

# EUROPA-PARLAMENTET

1999



2004

---

*Mødedokument*

14. maj 2002

**A5-0163/2002**

**\*\*\*III**

## **BETÆNKNING**

om Forligsudvalgets fælles udkast til 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 (PE-CONS 3615/2002 – C5-0136/2002 – 2000/0136(COD))

Europa-Parlamentets delegation til Forligsudvalget

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

	<b>Side</b>
PROTOKOLSIDE .....	4
FORSLAG TIL LOVGIVNINGSMÆSSIG BESLUTNING.....	5
BEGRUNDELSE.....	6

## PROTOKOLSIDE

På mødet den 14. februar 2001 vedtog Parlamentet sin holdning ved førstebehandling til forslag til 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 (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 (7598/1/2001 – C5-0386/2001).

På mødet den 12. december 2001 vedtog Parlamentet ændringer til den fælles holdning.

Med skrivelse af 18. februar 2002 meddelte Rådet, at det ikke var i stand til at godkende alle Parlamentets ændringer.

Rådets formand indkaldte efter aftale med Parlamentets formand til møde i Forligsudvalget den 19. marts 2002.

På dette møde behandlede Forligsudvalget den fælles holdning på grundlag af Parlamentets ændringer.

På dette møde nåede det til enighed om et fælles udkast.

På mødet den 19. marts 2002 godkendte Parlamentets delegation enstemmigt forligsresultatet.

I afstemningen deltog: Ingo Friedrich (næstformand og delegationsformand), Bernd Lange (ordfører), Hans Blokland, David Robert Bowe, James E.M. Elles (for James L.C. Provan), Karl-Heinz Florenz, Robert Goodwill, Cristina Gutiérrez Cortines (for Caroline F. Jackson) og Guido Sacconi.

Den 1. maj 2002 konstaterede Forligsudvalgets formænd, at det fælles udkast var godkendt, jf. afsnit III, punkt 8, i den fælles erklæring om den praktiske gennemførelse af den nye fælles beslutningsprocedure<sup>1</sup>, og fremsendte det på alle officielle sprog til Parlamentet og Rådet.

Betænkningen indgivet den 14. maj 2002.

---

<sup>1</sup> EFT C 148 af 28.5.1999, s. 1.

## FORSLAG TIL LOVGIVNINGSMÆSSIG BESLUTNING

**Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning om Forligsudvalgets fælles udkast til 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 (PE-CONS 3615/2002 – C5-0136/2002 – 2000/0136(COD))**

**(Fælles beslutningsprocedure: tredjebehandling)**

*Europa-Parlamentet,*

- der henviser til Forligsudvalgets fælles udkast (PE-CONS 3615/2002 – C5-0136/2002),
  - der henviser til sin holdning ved førstebehandling<sup>1</sup> til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2000) 314<sup>2</sup>),
  - der henviser til Kommissionens ændrede forslag (KOM(2001) 145<sup>3</sup>),
  - der henviser til sin holdning ved andenbehandling<sup>4</sup> til Rådets fælles holdning<sup>5</sup>,
  - der henviser til Kommissionens udtalelse om Parlamentets ændringer til den fælles holdning (KOM(2002) 58 - C5-0048/2002<sup>6</sup>),
  - der henviser til EF-traktatens artikel 251, stk. 5,
  - der henviser til forretningsordenens artikel 83,
  - der henviser til betænkning fra sin delegation til Forligsudvalget (A5-0163/2002),
1. godkender det fælles udkast;
  2. pålægger sin formand sammen med Rådets formand at undertegne retsakten, jf. EF-traktatens artikel 254, stk. 1;
  3. pålægger sin generalsekretær for sit ansvarsområde at undertegne retsakten og efter aftale med Rådets generalsekretær at foranledige, at den offentliggøres i De Europæiske Fællesskabers Tidende;
  4. pålægger sin formand at sende denne lovgivningsmæssige beslutning til Rådet og Kommissionen.

---

<sup>1</sup> EFT C 276 af 1.10.2001, s. 135.

<sup>2</sup> EFT C 337 af 28.11.2000, s. 140.

<sup>3</sup> EFT C 240 af 28.8.2001, s. 146.

<sup>4</sup> Vedtagne tekster af 12.12.2001, punkt 19.

<sup>5</sup> EFT C 301 af 26.10.2001, s. 43.

<sup>6</sup> Endnu ikke offentliggjort i EFT.

## BEGRUNDELSE

### Baggrund

1. Kommissionen forelagde den 22. juni 2000 et forslag til direktiv om reduktion af emissionerne af forurenende stoffer fra to- og trehjulede motordrevne køretøjer. Med dette direktivforslag ændres direktiv 97/24/EF om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer. Hovedmålet med forslaget er at skærpe Fællesskabets krav til begrænsning af emissionen af forurenende stoffer fra motorcykler. Fastlæggelsen af strengere emissionsværdier for motorcykler skulle medvirke til at forbedre luftkvaliteten i Europa.
2. Den 14. februar 2001 vedtog Parlamentet 25 ændringer ved førstebehandling. Rådet vedtog sin fælles holdning den 31. juli 2001. Ved andenbehandling den 12. december 2001 vedtog Parlamentet 27 ændringer til Rådets fælles holdning.

### Forlig

3. Parlamentets delegation til Forligsudvalget holdt sit konstituerende møde den 5. februar 2002, og delegationsmedlemmerne gav formanden, Ingo Friedrich, formanden for det korresponderende udvalg, Caroline F. Jackson, og ordføreren, Bernd Lange, mandat til at indlede uformelle forhandlinger med Rådet.
4. Det første triløgmøde med det spanske rådsformandskab og Kommissionen fandt sted den 26. februar. På dette møde koncentrerede drøftelsen sig hovedsagelig om Parlamentets krav om, at der indføres en anden fase for emissionsgrænseværdier fra 2006, og om den testcyklus, der skal anvendes. Medens både det spanske rådsformandskab og Kommissionen principielt så positivt på Parlamentets krav om indførelse af obligatoriske grænseværdier, gjorde man ikke nævneværdige fremskridt med hensyn til valget af den tilgrundliggende testcyklus.
5. På det andet triløgmøde den 12. marts nåede man frem til et foreløbigt forlig med hensyn til en række ændringer, som navnlig vedrørte muligheden for økonomisk fremme af eftermontering af udstyr på ældre motorcykler, krav til holdbarhed og bestemmelser vedrørende knallerter. Også i forbindelse med spørgsmålet om, hvilken testcyklus der skulle anvendes, nåede man i hovedtrækkene frem til et kompromis. I overensstemmelse hermed skulle der fastsættes parallel indførelse af en ny testcyklus med international gyldighed for motorcykler (ved siden af den eksisterende ændrede testcyklus for personbiler).
6. Forligsudvalget holdt møde den 19. marts 2002 om eftermiddagen under forsæde af Ingo Friedrich, næstformand, og Fernandez, spansk statssekretær for farvande og kyster. Da man på triløgplan for størstedelen af ændringernes vedkommende fandt frem til et foreløbigt forlig, koncentrerede drøftelsen i Forligsudvalget sig om en mulig kompromistekst vedrørende kravene til holdbarhed. I henhold til det opnåede forlig skal Kommissionen inden udgangen af 2002 forelægge et forslag, som fastlægger en definition af begrebet et køretøjs "normale levetid" for emissionsrelevante anordninger og supplerende ordninger. Kommissionen fandt, at dens initiativret ikke var blevet respekteret i tilstrækkelig grad med denne bestemmelse, og meddelte, at den ville

forelægge en tilsvarende ensidig erklæring. Efter flere timers intensive forhandlinger nåede man frem til en kompromispakke, som dækker alle åbne spørgsmål, og som blev enstemmigt vedtaget af delegationen.

7. Der henvises særlig til følgende punkter i forliget:

- Obligatorisk anden fase for grænseværdier i 2006

Parlamentets centrale krav – både ved førstebehandling og ved andenbehandling – var, at der indføres en anden fase for obligatoriske emissionsgrænseværdier fra 2006. I modsætning hertil var der i Rådets fælles holdning kun fastsat en første obligatorisk fase (fra 2003), og i forbindelse med den anden fase (fra 2006) nøjedes Rådet med fakultative grænseværdier.

Under forhandlingerne i Forligsudvalget understregede Parlamentets delegation nødvendigheden af obligatoriske grænseværdier med henblik på at etablere et klart og utvetydigt referencepunkt for industrien, således at der garanteres sikkerhed ved udviklingen af nye motorer og teknikker. Fakultative grænseværdier er for usikre til at indlede en ny udvikling og udgør derfor ingen utvetydige signaler til industrien.

I henhold til det kompromis, man er nået frem til, skal emissionsgrænseværdier for motorcykler nu sænkes til niveauet for en moderne Euro-3-personbil. Dette skal foregå i to etaper: den første obligatoriske fase træder i kraft den 1. april 2003, og den anden fase, som nu ligeledes fastsætter obligatoriske grænseværdier, er fastsat til den 1. januar 2006. Dermed sikres det, at motorcykler fra 2006 bliver lige så rene som moderne personbiler.

- Indførelse af en testcyklus for motorcykler

I forbindelse med indførelsen af en anden fase for emissionsgrænseværdier drøftede man også fastlæggelsen af realistiske testbetingelser. Ved forhandlingerne i Forligsudvalget blev der også taget hensyn til de seneste fremskridt i forbindelse med udviklingen af en internationalt gyldig testcyklus for motorcykler. Det tilsvarende arbejde inden for rammerne af FN-ECE blev ganske vist afsluttet på teknisk plan i begyndelsen af året, men denne testcyklus er hidtil hverken blevet godkendt eller vedtaget på politisk plan.

Derfor blev der fundet et kompromis, som fastsætter parallel indførelse af to alternative testcykluser fra 2006: ved siden af den oprindelig planlagte testcyklus, som egentlig var udviklet til personbiler og tilpasset til de tekniske krav i forbindelse med motorcykler, skal der så hurtigt som muligt indføres en anden testcyklus specielt for motorcykler. Kommissionen skal så snart som muligt udarbejde et forslag, som fastsætter overtagelse af den internationale testcyklus for motorcykler. I en overgangsperiode har motorcykelproducenterne så mulighed for at vælge mellem disse to testcykluser. På lang sigt udgår den ændrede personbiltestcyklus dog, og testcyklussen for motorcykler kommer til at gælde som den eneste regelrette typegodkendelsesprocedure.

- Indførelse af krav til holdbarhed

Europa-Parlamentet vedtog ved andenbehandling en række ændringer, som skal sikre, at emissionsbegrænsende udstyrs funktionsdygtighed også opretholdes i det lange løb. Dette udstyr skal ikke kun fungere ved godkendelsen, men også ved flerårig anvendelse, således at det renser emissionerne i henhold til grænseværdierne. Det blev derfor vedtaget, at motorcykelproducenter fra 2006 skal sikre, at dette udstyr mindst vedbliver med at være funktionsdygtigt op til 30.000 km.

- Mulighed for kontrol ved vejsiden af emissionsgrænseværdier

Ved siden af fastlæggelsen af emissionsgrænseværdier ved typegodkendelsen er navnlig kontrol med emissionsbehandlingen på lang sigt afgørende for en bedre luftkvalitet. Af denne grund fastsætter det kompromis, man er nået frem til, at medlemsstaterne kan kontrollere emissionsgrænseværdierne for ibrugtagne køretøjer ved kontrol ved vejsiden.

- Økonomiske eller skattemæssige incitamentter fra medlemsstaternes side

Netop ejere af ældre fartøjer er ofte ikke i stand til enten at købe sig et nyt rent køretøj eller til at finansiere tilsvarende nyt udstyr. For at undgå diskriminering blev det i Forligsudvalget vedtaget at give medlemsstaterne mulighed for gennem økonomiske eller skattemæssige incitamentter at fremme eftermontering af emissionsbegrænsende udstyr på ældre motordrevne køretøjer.

## **Konklusioner**

Parlamentets delegation er tilfreds med det opnåede forlig, da det rækker langt ud over det, der var muligt inden andenbehandling. Navnlig udgør fastlæggelsen af en obligatorisk anden fase for grænseværdier i 2006 og den parallelle indførelse af en alternativ testcyklus væsentlige forbedringer i forhold til den fælles holdning. Med det opnåede kompromis kan det sikres, at motorcykler fra 2006 skal opfylde de samme strenge emissionsgrænseværdier som personbiler. Delegationen takker det spanske rådsformandskab og Kommissionen for det konstruktive samarbejde. Delegationen anbefaler derfor Parlamentet at godkende det vedføjede fælles udkast.