

# EUROPAPARLAMENTET

1999



2004

---

*Plenarhandling*

SLUTLIG VERSION  
**A5-0232/2002**

19 juni 2002

**\*\*\*I**

## **BETÄNKANDE**

om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos N<sub>1</sub>-fordon (KOM(2001) 543 – C5-0516/2001 – 2001/0255(COD))

Utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor

Föredragande: Robert Goodwill

## **Teckenförklaring**

- \* Samrådsförfarandet  
*majoritet av de avgivna rösterna*
- \*\*I Samarbetsförfarandet (första behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna*
- \*\*II Samarbetsförfarandet (andra behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten*  
*majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten*
- \*\*\* Samtyckesförfarandet  
*majoritet av parlamentets samtliga ledamöter utom i de fall som avses i artiklarna 105, 107, 161 och 300 i EG-fördraget och artikel 7 i EU-fördraget*
- \*\*\*I Medbeslutandeförfarandet (första behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna*
- \*\*\*II Medbeslutandeförfarandet (andra behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten*  
*majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten*
- \*\*\*III Medbeslutandeförfarandet (tredje behandlingen)  
*majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna det gemensamma utkastet*

(Angivet förfarande baseras på den rättsliga grund som kommissionen föreslagit.)

## **Ändringsförslag till lagtexter**

Parlamentets ändringar markeras med **fetkursiv stil**. *Kursiv stil* används för att markera ord eller textavsnitt som man tycker bör korrigeras innan den slutliga texten produceras (exempelvis om en språkversion har uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda tekniska avdelningar för godkännande.

## INNEHÅLL

	<b>Sida</b>
PROTOKOLLSIDA .....	4
FÖRSLAG TILL LAGSTIFTNINGSRESOLUTION.....	5
MOTIVERING .....	9

## PROTOKOLLSIDA

Med en skrivelse av den 24 oktober 2001 förelade kommissionen parlamentet, i enlighet med artikel 251.2 och artikel 95 i EG-fördraget, ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos N<sub>1</sub>-fordon (KOM(2001) 543 – 2001/0255(COD)).

Vid plenarsammanträdet den 12 november 2001 tillkännagav talmannen att detta förslag hänvisats till utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor, som utsetts till ansvarigt utskott, och till utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi och utskottet för regionalpolitik, transport och turism, som utsetts till rådgivande utskott (C5-0516/2001).

Vid utskottssammanträdet den 20 november 2001 utsåg utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor Robert Goodwill till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 26 mars och 17 juni 2002 behandlade utskottet kommissionens förslag och förslaget till betänkande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet förslaget till lagstiftningsresolution med 41 röster för och 3 nedlagda röster.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen: Caroline F. Jackson (ordförande), Alexander de Roo och Anneli Hulthén (vice ordförande), Robert Goodwill (föredragande), Per-Arne Arvidsson, Jean-Louis Bernié, Hans Blokland, David Robert Bowe, John Bowis, Hiltrud Breyer, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Karl-Heinz Florenz, Cristina García-Orcoyen Tormo, Laura González Álvarez, Françoise Grossetête, Anneli Hulthén, Eija-Riitta Anneli Korhola, Torben Lund, Jules Maaten, Minerva Melpomeni Malliori, Jorge Moreira da Silva, Eluned Morgan (suppleant för Anne Ferreira), Emilia Franziska Müller, Antonio Mussa (suppleant för Mauro Nobilia), Riitta Myller, William Francis Newton Dunn (suppleant för Astrid Thors), Ria G.H.C. Oomen-Ruijten, Marit Paulsen, Fernando Pérez Royo (suppleant för Bernd Lange), Frédérique Ries, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Karin Scheele, Horst Schnellhardt, Inger Schörling, Jonas Sjöstedt, María Sornosa Martínez, Catherine Stihler, Charles Tannock (suppleant för María del Pilar Ayuso González), Nicole Thomas-Mauro, Antonios Trakatellis, Kathleen Van Brempt och Phillip Whitehead.

Utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi beslutade den 18 december 2001 att inte avge något yttrande. Utskottet för regionalpolitik, transport och turism beslutade den 19 december 2001 att inte avge något yttrande.

Betänkandet ingavs den 19 juni 2002.

Fristen för att inge ändringsförslag kommer att anges i förslaget till föredragningslista för den sammanträdesperiod vid vilken betänkandet skall behandlas.

## FÖRSLAG TILL LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

Europaparlamentets lagstiftningsresolution om förslaget till rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos N<sub>1</sub>-fordon (KOM(2001) 543 – C5-0516/2001 – 2001/0255(COD))

(Medbeslutandeförfarandet: första behandlingen)

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2001) 543<sup>1</sup>),
  - med beaktande av artikel 251.2 och artikel 95 i EG-fördraget, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag (C5-0516/2001),
  - med beaktande av artikel 67 i arbetsordningen,
  - med beaktande av betänkandet från utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor (A5-0232/2002).
1. Europaparlamentet godkänner kommissionens förslag såsom ändrat av parlamentet.
  2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt höra parlamentet om kommissionen har för avsikt att väsentligt ändra detta förslag eller ersätta det med ett nytt.
  3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

Kommissionens förslag

Parlamentets ändringar

---

Ändringsförslag 1  
ARTIKEL 3A (ny)

### *Artikel 3a*

***Om ett fordon som tillverkas av en specialiserad "coach builder" uppvisar kriterier som stämmer överens med de kriterier som tillverkaren av den grundläggande modellen har för någon av sina fordonsfamiljer, då får denna "coach builder" använda de uppgifter om bränsleekonomi och koldioxidproduktion***

---

<sup>1</sup> EGT C 51 E, 26.2.2002, s. 317.

*som tillhandahålls av denna tillverkare.*

*Motivering*

*Smärre företag av typ "coach builder" utför ofta endast modifieringar som inte innebär några grundläggande ändringar av ett fordon sådant det testats av tillverkaren.*

Ändringsförslag 2

BILAGA, LED 1

Bilaga I, punkt 1, stycke 2, strecksats 1 (direktiv 80/1268/EEG)

- motortypen i den här typen av fordon är typgodkänd i enlighet med direktiv 88/77/EEG **och**

- motortypen i den här typen av fordon är typgodkänd i enlighet med direktiv 88/77/EEG **eller**

*Motivering*

*När det gäller tillverkare som producerar många olika modeller i små serier och liten volym, kan man avstå från dessa krav, eftersom kostnader och vinst inte står i proportion till varandra.*

Ändringsförslag 3

BILAGA 1, LED 3A (nytt)

Bilaga I, punkt 11 (direktiv 80/1268/EEG ändrad av kommissionens direktiv 93/116/EG)

***I punkt 11 "utvidgning av godkännande" skall följande punkter 11.1a (ny) och 11.1b (ny) läggas till:***

***För N<sub>1</sub>-fordon kan ett godkännande för detta direktiv utvidgas på ettdera av följande sätt:***

***11.1a. Förbränningsmotordrivna N<sub>1</sub>-fordon***

***11.1a.1. Typgodkännandet kan utvidgas till fordon av samma typ och från samma familj (enligt definitionen i 11.3 nedan) eller***

***11.1a.2. Typgodkännandet kan utvidgas till fordon av samma typ eller av en annan typ som räknas som olika med beaktande av följande egenskaper i bilaga 3, om***

***koldioxidutsläppen som uppmätts av den tekniska tjänsten inte överskrider värdena för typgodkännandet med mera än 6 procent:***

***Massa***

***Högsta tillåtna massa***

***Karosserityp: skåpbil, pickup, chassi med förarhytt, chassi med dubbelhytt***

***Totalt utväxlingsförhållande***

***Motorutrustning och motortillbehör.***

***11.1b  $N_1$ -fordon kan sammanföras till en familj enligt detta direktiv om nedanstående parametrar är identiska eller håller sig inom angivna gränser.***

***11.1b.1. Identiska parametrar är:***

***Tillverkare***

***Motorkapacitet och motortyp***

***Typ av utsläppskontrollsystem***

***Typ av bränslesystem***

***11.1b.2. Liknande parametrar är:***

***Totala utväxlingsförhållandet (inom 8 procent av värdet på lägsta växel)***

***Referensmassa (inom 220 kg från den högsta massan)***

***Frontyta (inom 15 procent från den största frontytan).***

### *Motivering*

*Det föreslås att för  $N_1$ -fordon som drivs endast av förbränningsmotor skall villkoren för när ett godkännande kan utvidgas göras bredare. Detta innebär att principen om "familjer" stadfästs" och innebär också ett erkännande av att  $N_1$ -fordonen uppvisar större variationer än  $M_1$ -fordonen på grund av alla de olika slag som det finns att välja mellan.*

## MOTIVERING

### 1. Begreppet "fordonsfamilj"

Detta förslag kommer att göra det möjligt att fastställa siffror för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning i N<sub>1</sub>-fordon (skåpbilar och lätta nyttofordon) på samma sätt som det redan föreligger motsvarande uppgifter för M<sub>1</sub>-fordon (personbilar och SUV-fordon). En utvidgning av det system som används för personbilar till att omfatta dessa lätta nyttofordon är förknippad med grundläggande problem.

Förslaget underskattar grovt hur många olika modeller och avledningar av dem som det finns på marknaden i EU. Det är mycket möjligt att det finns 94 grundläggande modeller, såsom det hävdas av kommissionen, men dessa saluförs i ett otal motor-, karosseri-, kraftöverförings-, hjulbas- och däckskombinationer. Som exempel kan nämnas att Volkswagen LT finns att tillgå i 4 650 olika varianter för att tillgodose behoven hos individuella kunder. Det finns också många specialiserade "coach builders" inom sektorn för små- och medelstora företag. Dessa företag tillverkar specialfordon såsom glassbilar, fordon med hydrauliska flak, brandfordon, kylfordon, likvagnar, ambulanser och bepansrade säkerhetsfordon och militära fordon. Därvid går det i de flesta fall till på så sätt att ett standardfordon köps från någon stor tillverkare och sedan byggs om för lokal eller speciell användning.

Begreppet fordonsfamiljer måste därför introduceras för att antalet varianter som skall provas skall kunna hållas inom hanterbara gränser. Det finns redan föreskrifter som skapar utrymme för variation inom en viss bilmodell (M<sub>1</sub>-fordon) i direktiv 80/1268/EU, senast ändrat genom direktiv 99/100/EG. Enligt dessa är det tillåtet med en variationsbredd på 4 procent i fråga om utsläppen av koldioxid, beroende på variationer i vissa parametrar såsom massan och även variationer i karosseriet. För N<sub>1</sub>-fordon bör denna variationsbredd utökas till 8 procent för att det skall kunna tas hänsyn till alla de karosseri- och hjul-/axelkombinationer som förekommer i samband med dessa fordon. Det bör också tillåtas variationer i vikt på upp till 220 kg, räknat från det tyngsta fordonet i en familj för att det skall kunna tas hänsyn till alternativ utrustning eller specialutrustning som fordonet kan vara utrustat med. Detta kommer i många fall att göra det möjligt för företag av typ "coach builders" och sådana företag som bygger om fordonen till specialfordon att "åka snålskjuts" på de uppgifter om bränsleekonomi som fastställts av tillverkaren av fordonet i dess standardutförande.

Den troligen mest utslagsgivande av de faktorer som varierar mellan olika fordon som bygger på samma grundläggande modell är frontytan. Om ett fordon utrustas med ett skåpbilskarosseri med högt tak ökar luftmotståndet vid körning på ett sätt som i avgörande grad påverkar bränsleekonomin. Därför måste variationsbredden för frontytan vara påfallande liten för fordon som kan hänföras till en och samma familj. Om två fordon i övrigt är likadana men skillnaden i frontyta mellan dem uppgår till mer än 15 procent, då måste fordonen hänföras till olika fordonsfamiljer.

Om ett fordon som tillverkas av en specialiserad "coach builder" uppvisar kriterier som stämmer överens med de kriterier som tillverkaren av den grundläggande modellen har för någon av sina fordonsfamiljer, då får denna "coach builder" använda de uppgifter om bränsleekonomi och koldioxidproduktion som tillhandahålls av denna tillverkare.



## **2. Undantag**

I förslaget ingår det redan ett undantag för sådana tillverkare vilkas världsomfattande produktion uppgår till färre än 2 000 enheter per år, om de motorer som installerats uppfyller kraven i direktiv 88/77/EEG. Detta undantag bör utvidgas så det kommer att gälla också för tillverkare vilkas världsomfattande produktion kan överskrida 2 000 enheter per år, men vilkas årliga försäljning inom EU inte överskrider 500 enheter. Detta kommer att innebära att det tas bort ett hinder för att nya tillverkare eller nya modeller skall kunna komma in på marknaden i Europa och på så sätt öka konkurrensen och konsumenternas valmöjligheter.

## **3. Fordonens nyttolast**

Bränsleekonomin påverkas också av den nyttolast som ett fordon transporterar. Det är emellertid opraktiskt att testa fordon med olika lastnivåer. Detta skulle kräva ytterligare tester som inte stod i någon som helst proportion till värdet av de uppgifter som testerna kunde resultera i. Såsom kommissionen framhållit råder det i vilket fall som helst en ganska god överensstämmelse mellan bränsleekonomin mellan fordon med och utan last.

## **4. Hur uppgifterna kunde användas**

Det kunde finnas tre huvudsakliga användningsändamål för de uppgifter det skulle resultera i om direktiven utsträcktes till att gälla också för N<sub>1</sub>-fordon:

### a) Att underlätta miljömärkningen

Det skulle vara till nytta om man kunde visa fram bränsleekonomin hos N<sub>1</sub>-fordon och använda den i reklamen. Det kan man ju redan med M<sub>1</sub>-fordon (direktiv 1999/94/EG). Det finns olika anledningar till att detta inte är så viktigt i det här fallet som när det är fråga om M<sub>1</sub>-fordon. För det första provar de som använder fordonsparken ju demonstrationsfordon som faktiskt är i bruk innan de köper in fordonen i större antal. Vid den utprovningen kommer det med exakthet fram vilka olika villkor som råder till exempel för trafikidkare som kör långa sträckor på motorvägar eller för lokal varuutkörning. I fackpressen finns det också fritt tillgängliga uppgifter om bränsleekonomitest som utförts under verkliga förhållanden.

### b) Skattepolitiska åtgärder

Beskattningen faller inte inom Europeiska unionens kompetensområde, men medlemsstaterna kunde använda sig av uppgifterna för att fastställa sina fordonsskatter. Skatterna på bränslen är emellertid mycket höga och detta ger redan trafikidkarna ett incitament till att köpa bränslesnåla fordon. Lokal varuutkörning kan ersätta resor med privatbilar och bör inte klämmas åt via beskattningen. Det kunde också finnas en frestelse att överlasta mindre fordon för att få dem att passa in i lägre skatteklasser. Detta skulle få konsekvenser för säkerheten. Trots att större fordon använder mera bränsle är koldioxidutsläppen per ton transporterad last åtskilligt mindre.

c) Att övervaka minskningen av koldioxidutsläpp och uppställa mål för den

Det finns en frivillig överenskommelse om att koldioxidutsläppen från personbilar skall minskas till 140 g/km fram till 2008. Liknande mål kunde uppställas för N<sub>1</sub>-fordonen. Det är emellertid föga sannolikt att detta skulle ge något mera betydande bidrag till de framsteg som redan håller på att göras. Det finns ett antal anledningar till detta:

- i) Många av dessa fordon, framför allt fordon i klass 1 (skåpbilar på personbilschassin) har samma motoregenskaper och tekniska egenskaper som de fordon som redan ingår i överenskommelsen och kommer därför automatiskt att omfattas av strävandena i riktning mot bättre bränsleekonomi.
- ii) Redan nu är över 90 procent av fordonen i denna klass dieseldrivna med begränsat utrymme för förbättringar.
- iii) Trafikidkarna är högst medvetna om bränslekostnaderna och prioriterar dem redan nu. Marknaden kommer att gynna effektiva N<sub>1</sub>-fordon utan några ingripanden från EU. Detta innebär att situationen är helt annorlunda jämfört med den som råder för M<sub>1</sub>-fordon, för vilka bränsleekonomin ofta är en bisak jämfört med prestandan och attraktiviteten hos något visst märke.
- iv) Skärpta normer för fordonsutsläpp kommer att resultera i bränsleekonomiförluster på upp emot 5 procent.
- v) Möjligheterna att genom nya konstruktioner förbättra fordonen vad vikten och de aerodynamiska egenskaperna beträffar är högst begränsade eftersom fordonen måste transportera tunga eller skrymmande laster.

Av det ovanstående kunde den slutsatsen dras att man har ytterst litet att vinna på en frivillig överenskommelse eller lagstiftning om minskade koldioxidutsläpp från dessa fordon, utöver de förbättringar som industrin redan sporrar att utveckla på denna högst konkurrensutsatta och driftskostnadsmedvetna marknad.