

EUROPA-PARLAMENTET

1999



2004

Mødedokument

ENDELIG
A5-0296/2003

10. september 2003

*****I**

BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 97/68/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejpgående maskiner (KOM(2002) 765 – C5-0636/2002 – 2002/0304(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 om 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 EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	5
BEGRUNDELSE.....	27
UDTALELSE FRA UDVALGET OM REGIONALPOLITIK, TRANSPORT OG TURISME	30

PROTOKOLSIDE

Med skrivelse af 27. december 2002 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 97/68/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejpgående maskiner (KOM(2002) 765 – 2002/0304 (COD)).

På mødet den 13. januar 2003 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 og Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme som rådgivende udvalg (C5-0636/2002).

På mødet den 28. januar 2003 havde Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik valgt Bernd Lange til ordfører.

På møder den 16. juni og 9. september 2003 behandlede udvalget Kommissionens forslag og udkastet til betænkning.

På sidstnævnte møde vedtog det forslaget til lovgivningsmæssig beslutning (for: 33; imod: 8; hverken/eller: 1).

Til stede under afstemningen var: Alexander de Roo (mødeformand), Mauro Nobilia og Guido Sacconi (næstformænd), Bernd Lange (ordfører), Hans Blokland, David Robert Bowie, John Bowis, Martin Callanan, Dorette Corbey, Raffaele Costa, Chris Davies, Karl-Heinz Florenz, Pernille Frahm, Cristina García-Orcoyen Tormo, Robert Goodwill, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez Cortines, Jutta D. Haug (for Béatrice Patrie), Marie Anne Isler Béguin, Hedwig Keppelhoff-Wiechert (for Caroline F. Jackson), Christa Kläß, Eija-Riitta Anneli Korhola, Giorgio Lisi (for María del Pilar Ayuso González), Torben Lund, Minerva Melpomeni Malliori, Patricia McKenna, Erik Meijer (for Jonas Sjöstedt), Emilia Franziska Müller, Rosemarie Müller, Riitta Myller, Ria G.H.C. Oomen-Ruijten, Dagmar Roth-Behrendt, Giacomo Santini (for Marialiese Flemming), Karin Scheele, Ursula Schleicher (for Avril Doyle), Renate Sommer (for Jorge Moreira da Silva), María Sornosa Martínez, Catherine Stihler, Astrid Thors, Antonios Trakatellis, Kathleen Van Brempt 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 20. februar 2003 ikke at afgive udtalelse.

Betænkningen indgivet den 10. september 2003.

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 97/68/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejpgående maskiner (KOM(2002) 765 – C5-0636/2002 – 2002/0304(COD))

(Fælles beslutningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2002) 765¹),
 - der har fået forslaget forelagt af Kommissionen, jf. EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 95 (C5-0636/2002),
 - 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 (A5-0296/2003),
1. godkender Kommissionens forslag som ændret;
 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.

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Ændringsforslag 1
BETRAGTNING 3 a (ny)

(3a) Af hensyn til miljøet og de nye emissionsreducerende teknologier for vejpgående køretøjer bør normerne for vejpgående og ikke-vejpgående anvendelser harmoniseres. Lovgiverne i USA har også erkendt dette og har for nylig fremsat forslag herom. Inden for rammerne af det globale marked synes en harmonisering på dette område hensigtsmæssig.

¹ Endnu ikke offentliggjort i EUT.

Begrundelse

De amerikanske miljømyndigheder EPA har netop foreslået et nyt emissionstrin for mobile ikke-vejpgående maskiner svarende til de allerede gældende emissionsgrænseværdier for vejpgående anvendelser. Af hensyn til det globale marked og miljøet for en reduktion bør der gennemføres en harmonisering på dette område.

Ændringsforslag 2 BETRAGTNING 4 a (ny)

(4a) Af miljømæssige og sundhedsmæssige grunde er der behov for at indføre endnu et trin Euro IV efter Euro III med en klar reduktion af NOx- og partikelværdierne.

Begrundelse

Dette er nødvendigt for at opfylde EU-luftkvalitetsnormerne, især da de pågældende maskiner i reglen anvendes massivt. Miljø- og sundhedsbelastningerne skyldes især partikler og NOx, som er udgangsstof for ozon. Der findes tilsvarende teknologier, som allerede anvendes af lastvogne og f.eks. på Østersøfærger.

Ændringsforslag 3 BETRAGTNING 5

(5) En overgangsprøvningsmetode er nødvendig for at dække de driftsbetingelser, der gælder for sådanne maskiner under virkelige driftsforhold.

(5) En overgangsprøvningsmetode er nødvendig for at dække de driftsbetingelser, der gælder for sådanne maskiner under virkelige driftsforhold.
Hertil hører også, at prøvningen foretages med ikke-opvarmet motor.

Begrundelse

I praksis kan man ikke tage sit udgangspunkt i en opvarmet motor. Maskiner startes på anvendelsesstedet, hvilket prøvningen bør afspejle. Prøvningen bør derfor gennemføres med en motor med samme temperatur som omgivelserne.

Ændringsforslag 4 BETRAGTNING 5 a (ny)

(5a) Uanset belastningsforholdene må grænseværdierne ikke overskrides med mere end 50 %.

Begrundelse

For at sikre at grænseværdierne ikke kun er afstemt punktuelt, men også gælder ved tilfældigt valgte prøvepunkter under normal driftsforhold.

Ændringsforslag 5
BETRAGTNING 5 b (ny)

(5b) Endvidere bør der træffes foranstaltninger for at undgå anvendelsen af frakoblingsmekanismer og irrationelle emissionskontrolstrategier.

Begrundelse

Der bør træffes foranstaltninger for at sikre, at de krævede grænseværdier ikke kun overholdes under prøvningen, men også i praksis.

Ændringsforslag 6
BETRAGTNING 6

(6) Den foreslåede pakke af ***trin III-*** grænseværdier bør så vidt muligt ensrettet efter udviklingen i USA, så producenterne får adgang til et globalt marked for deres motorkonstruktioner.

(6) Den foreslåede pakke af grænseværdier bør så vidt muligt ensrettet efter udviklingen i USA, så producenterne får adgang til et globalt marked for deres motorkonstruktioner.

Begrundelse

Gælder for alle trin.

Ændringsforslag 7
BETRAGTNING 7

(7) Der bør ligeledes indføres emissionsnormer for ***visse*** jernbaneanvendelser og for ***marinemotorer*** for at medvirke til at fremme disse som miljøvenlige transportformer.

(7) Der bør ligeledes indføres emissionsnormer for jernbaneanvendelser og for ***motorer i fartøjer til brug på indre vandveje*** for at medvirke til at fremme disse som miljøvenlige transportformer.

Begrundelse

Alle jernbaneanvendelser bør inddrages allerede nu i stedet for at medtage dem gradvis. Det vil også i højere grad passe til det ønskede image som miljøvenlig transportform.

Ændringsforslag 8
BETRAGTNING 7 a (ny)

(7a) Desuden er der også fremover behov for yderligere at reducere grænseværdierne for motorer i jernbanekøretøjer og fartøjer til brug på indre vandveje.

Begrundelse

For fartøjer, der anvendes på indre vandveje, er der stadig et meget stort potentiale for emissionsreduktion, som af miljømæssige grunde ubetinget bør udnyttes! I Nederlandene tegner fartøjer, der sejler på indre vandveje, sig f.eks. for indtil 40 % af de samlede NOx-emissioner.

Ændringsforslag 9
BETRAGTNING 7 a (ny)

(7a) Som det er tilfældet for små mobile ikke-vejpgående maskiner, bør det også for store mobile ikke-vejpgående maskiner være muligt at angive, at de opfylder fremtidige grænseværdier for tiden.

Begrundelse

Hvis fremtidige grænseværdier nås før tiden, skal fabrikanterne have mulighed for at angive det på deres produkter og udnytte det i reklameøjemed. En sådan mærkning er også med til at påvirke forbrugernes købsbeslutning.

Ændringsforslag 10
BETRAGTNING 8

(8) På grund af den teknik, der er nødvendig til opfyldelse af trin **III B**-grænseværdierne for partikelemissioner, må brændstoffets svovlindhold i mange medlemsstater nedsættes i forhold til det nuværende niveau. Der bør fastlægges et referencebrændstof, der afspejler markedssituationen for brændstof.

(8) På grund af den teknik, der er nødvendig til opfyldelse af trin **IV**-grænseværdierne for partikelemissioner, må brændstoffets svovlindhold i mange medlemsstater nedsættes i forhold til det nuværende niveau. Der bør fastlægges et referencebrændstof, der afspejler markedssituationen for brændstof.

Begrundelse

Afhensyn til klarheden bliver trin III A til trin III og trin III B til trin IV. Dette viser desuden klart, at trin IV er en yderligere faktisk reduktion med nye krav.

Ændringsforslag 11
BETRAGTNING 8 a (ny)

(8a) Med direktiv 2003/17/EF er der skabt forudsætninger for den nødvendige brændstofkvalitet, så svovlfri (10ppm) diesel fra den 1. januar 2009 vil være til rådighed i medlemsstaterne; dette gælder højst sandsynligt også for ikke-vejpgående mobile maskiner. Dermed kan der også her anvendes moderne emissionsreducerende teknologier.

Begrundelse

Kræver ingen nærmere forklaring.

Ændringsforslag 12
ARTIKEL 1, NR. 6, LITRA B
Artikel 9 (Direktiv 97/68/EF)

(b) Der indsættes følgende stk. 3, litra a),
b) **og c)**

(b) Der indsættes følgende stk. 3, litra a),
b), c), **d), e) og f)**

Begrundelse

En konsekvens af, at anvendelsesområdet udvides til at gælde for jernbanekøretøjer (trin III og IV), og der indføres et nyt trin for fartøjer på indre vandveje (trin IV).

Ændringsforslag 13
ARTIKEL 1, NR. 6, LITRA B
Artikel 9, stk. 3, litra b (nyt), overskrift (Direktiv 97/68/EF)

3. b) TYPEGODKENDELSE AF TRIN **III**
B-MOTORER (MOTORKATEGORI K,
L, M og N)

3. b) TYPEGODKENDELSE AF TRIN
IV-MOTORER (MOTORKATEGORI K,
L, M og N)

Begrundelse

Afhensyn til klarheden bliver trin III A til trin III og trin III B til trin IV. Dette viser desuden klart, at trin IV er en yderligere faktisk reduktion med nye krav.

Ændringsforslag 14
ARTIKEL 1, NR. 6
Artikel 9, stk. 3, litra c (nyt), overskrift (Direktiv 97/68/EF)

3. c) TYPEGODKENDELSE AF
MOTORER, SOM ANVENDES I
FARTØJER PÅ INDRE VANDVEJE
(MOTORKATEGORI V)

3. c) TYPEGODKENDELSE AF **TRIN
III**-MOTORER, SOM ANVENDES I
FARTØJER PÅ INDRE VANDVEJE
(MOTORKATEGORI V)

Begrundelse

Et nyt trin for fartøjer på indre vandveje er indført af hensyn til klarheden.

Ændringsforslag 15
ARTIKEL 1, NR. 6, LITRA B
Artikel 9, stk. 3, litra d (nyt) (Direktiv 97/68/EF)

***(3d) TYPEGODKENDELSE AF TRIN
IV-MOTORER, SOM ANVENDES I
FARTØJER PÅ INDRE VANDVEJE
(MOTORKATEGORI V)***

***Medlemsstaterne skal nægte
typegodkendelse af en motortype eller
motorfamilie samt udstedelse af det i bilag
VI beskrevne dokument :***

***- for kategori V1:1: efter den 31.
december 2009 for motorer med en effekt
på over 37 kW og et slagvolumen pr.
cylinder på under 0,9 liter ,***

***- for kategori V1:2: efter den 30. juni
2009 for motorer med et slagvolumen pr.
cylinder på 0,9 liter eller derover, men
under 1,2 liter,***

***- for kategori V1:3: efter den 30. juni
2009 for motorer med et slagvolumen pr.
cylinder på 1,2 liter eller derover, men
under 2,5 liter, og en motoreffekt på : 37
 $kW \leq P < 75 kW$,***

***- for kategori V1:4: efter den 31.
december 2010 for motorer med et
slagvolumen pr. cylinder på 2,5 liter eller***

derover, men under 5 liter,

- kategori V2: efter den 31. december 2010 for motorer med et slagvolumen pr. cylinder på over 5 liter,

såfremt motoren ikke opfylder kravene i dette direktiv, og såfremt emissionen af partikler fra motoren ikke opfylder grænseværdierne i tabellen i punkt 4.1.2.5 i bilag I.

Begrundelse

*Indførelse af et nyt trin for fartøjer på indre vandveje for at reducere NO_x-emissionen: Inden for skibsfarten på de indre vandveje er der stadig et meget stort potentiale for emissionsreduktion, hvilket absolut bør udnyttes af **miljømæssige** grunde! I Nederlandene tegner fartøjerne på de indre vandveje sig f.eks. for indtil 40 % af de samlede NO_x-emissioner. SCR-teknologien, som muliggør dette, findes allerede og anvendes fra 2008 i lastvogne og er allerede nu taget i brug på svenske Østersøskibe.*

Ændringsforslag 16

ARTIKEL 1, NR. 6, LITRA B

Artikel 9, stk. 3, litra e (nyt) (Direktiv 97/68/EF)

(3e) TYPEGODKENDELSE AF TRIN III-MOTORER, SOM ANVENDES I MOTORVOGNE OG LOKOMOTIVER (MOTORKATEGORI R)

Medlemsstaterne skal nægte typegodkendelse af en motortype eller motorfamilie samt udstedelse af det i bilag VI beskrevne dokument og skal nægte enhver anden form for typegodkendelse af en mobil ikke-vejpgående maskine med monteret motor, som ikke i forvejen er bragt på markedet:

- for kategori R1: efter den 31. december 2005 for motorer med en effekt på under 560 kW

- for kategori R2: efter den 31. december 2006 for motorer med en effekt på over 560 kW

såfremt motoren ikke opfylder kravene i dette direktiv, og såfremt emissionen af

partikler fra motoren ikke opfylder grænseværdierne i tabellen i punkt 4.1.2.4 i bilag I.

Begrundelse

Motorvogne med en effekt på under 560 kW (kategori R1) har generelt motorer, der også anvendes i andre mobile maskiner. De kan derfor ligeledes indeholde trin III og IV. For motorvogne med en effekt på over 560 kW (kategori R2) bør de af UIC opstillede målkrav i første omgang gøres juridisk bindende. Disse krav, der er udviklet af UIC skaber ikke nogen tekniske problemer; de svarer nogenlunde til normen Euro II for lastvogne.

Ændringsforslag 17

ARTIKEL 1, NR. 6, LITRA B

Artikel 9, stk. 3, litra f (nyt) (Direktiv 97/68/EF)

(3e) TYPEGODKENDELSE AF TRIN IV-MOTORER, SOM ANVENDES I MOTORVOGNE OG LKOMOTIVER (MOTORKATEGORI R)

Medlemsstaterne skal nægte typegodkendelse af nedennævnte motortyper eller motorfamilier samt udstedelse af det i bilag VI beskrevne dokument og skal nægte enhver anden form for typegodkendelse af en mobil ikke-vejpgående maskine med monteret motor, som ikke i forvejen er bragt på markedet:

- for kategori R1: efter den 31. december 2009 for motorer med en effekt på under 560 kW

- for kategori R2: efter den 31. december 2010 for motorer med en effekt på over 560 kW

såfremt motoren ikke opfylder kravene i dette direktiv, og såfremt emissionen af partikler fra motoren ikke opfylder grænseværdierne i tabellen i punkt 4.1.2.5 i bilag I.

Begrundelse

Ligesom for fartøjer på indre vandveje indføres der også et nyt trin for jernbanekøretøjer

(trin IV). Det giver producenterne incitament og tilstrækkelig tid til at udvikle nye teknologier.

Ændringsforslag 18
ARTIKEL 1, NR. 6, LITRA C, (iii)
Artikel 9, stk. 4 , andet og tredje underafsnit (Direktiv 97/68/EF)

Andet og tredje underafsnit affattes således:

Trin **III A**

- for kategori H: 31. december 2005
- for kategori I: 31. december 2006
- for kategori J: 31. december 2007
- for kategori K: 31. december 2006
- for kategori V1:1: 31. december 2006
- for kategori V1:2: 31. december 2006
- for kategori V1:3: 31. december 2006
- for kategori V1:4: 31. december 2008
- for kategori V2: 31. december 2008

For motorer, der kører med konstant hastighed og tilhører henholdsvis kategori H, J, K og L, er gennemførelsesdatoerne fire år senere end ovenstående datoer.

Trin **III B**

- kategori L: 31. december 2010
- kategori M: 31. december 2010
- kategori N: 31. december 2011

Andet og tredje underafsnit affattes således:

Trin **III**

- for kategori H: 31. december 2005
- for kategori I: 31. december 2006
- for kategori J: 31. december 2007
- for kategori K: 31. december 2006
- for kategori V1:1: 31. december 2006
- for kategori V1:2: 31. december 2006
- for kategori V1:3: 31. december 2006
- for kategori V1:4: 31. december 2008
- for kategori V2: 31. december 2008
- **for kategori R1: 31. december 2006**
- **for kategori R2: 31. december 2007**

For motorer, der kører med konstant hastighed og tilhører henholdsvis kategori H, J, K og L, er gennemførelsesdatoerne fire år senere end ovenstående datoer.

Trin **IV**

- kategori L: 31. december 2010
- kategori M: 31. december 2010
- kategori N: 31. december 2011
- **kategori V1:1: 31. december 2010**
- **kategori V1:2: 31. december 2010**
- **kategori V1:3: 31. december 2010**
- **kategori V1:4: 31. december 2011**
- **kategori V2: 31. december 2011**
- **kategori R1: 31. december 2010**

- kategori R2: 31. december 2011

For hver kategori vil ovenstående krav blive udskudt i to år for motorer, der er produceret inden den angivne dato.

Den tilladelse, der er meddelt for ét trin af emissionsgrænseværdier, udløber ved den obligatoriske gennemførelse af næste trin af grænseværdier.

For hver kategori vil ovenstående krav blive udskudt i to år for motorer, der er produceret inden den angivne dato.

Den tilladelse, der er meddelt for ét trin af emissionsgrænseværdier, udløber ved den obligatoriske gennemførelse af næste trin af grænseværdier.

Begrundelse

Inddragelse af jernbanekøretøjer (R1 under 560 kW, R2 over 560 kW) under begge trin og indførelse af et nyt trin for fartøjer på indre vandveje for at reducere NO_x-emissionerne: Inden for skibsfarten på de indre vandveje er der et meget stort potentiale for emissionsreduktion, hvilket absolut bør udnyttes af miljømæssige grunde! I Nederlandene tegner fartøjerne på de indre vandveje sig f.eks. for indtil 40 % af de samlede NO_x-emissioner. SCR-teknologien, som muliggør dette, findes allerede og anvendes fra 2008 i lastvogne og er allerede nu taget i brug på svenske Østersøskibe.

Ændringsforslag 19

ARTIKEL 1, NR. 6, LITRA CA (NYT)

Artikel 9, stk. 4 a (nyt) (Direktiv 97/68/EF)

(ca) Der indføres et nyt stk. 4a:

**"4a. MÆRKNING VED FØRTIDIG
OPFYLDELSE AF KRAVENE FOR TRIN
EURO III OG EURO IV**

**For motortyper, der overholder
grænseværdierne for trin Euro III og IV
før de i afsnittet om typegodkendelse
angførte frister, tillader medlemsstaterne en
særlig mærkning, hvoraf dette fremgår.**

Begrundelse

Hvis fremtidige grænseværdier nås før tiden, skal fabrikanterne have mulighed for at angive det på deres produkter og udnytte det i reklameøjemed. En sådan mærkning er også med til at påvirke forbrugernes købsbeslutning.

Ændringsforslag 20
ARTIKEL 1, NR. 6A (nyt)
Artikel 9 a (ny) (Direktiv 97/68/EF)

(6a) Ny artikel 9a:

Artikel 9a

**Der må ikke anvendes
frakoblingsmekanismer eller irrationelle
emissionskontrolstrategier.**

Begrundelse

Ligesom i direktiv 2001/27/EF om tunge erhvervskøretøjer skal dette princip også gælde for ikke-vejgående mobile maskiner for ikke at føre grænseværdier og prøvningsbestemmelser ad absurdum.

Ændringsforslag 21
ARTIKEL 1, NR. 7
Artikel 10, stk. 1 og 3 (Direktiv 97/68/EF)

(7) I artikel 10 tilføjes følgende stk. 3:

"3. Motorer kan markedsføres under en "fleksibel ordning" efter bestemmelserne i bilag XIII."

(7) Artikel 10 ændres som følger:

**(a) følgende led indsættes i slutningen af
stk. 1:**

**"- motorer til brug i maskiner, der primært
anvendes til søsætning og bjærgning af
redningsbåde**

**- motorer til brug i maskiner, der primært
anvendes til søsætning og bjærgning af
traditionelle fartøjer, f.eks. pramme, i
henhold til en liste udarbejdet af
Kommissionen**

**- trin IVB-motorer, der anvendes i
høstmaskiner eller maskiner til andre
særlige formål, og som kun anvendes en
del af året"**

(b) følgende stk. 3 tilføjes:

"3. Motorer kan markedsføres under en "fleksibel ordning" efter bestemmelserne i bilag XIII."

Begrundelse

Traktormotorer bruges i et begrænset antal tilfælde til at søsætte og bjærge "pramme" (traditionelle klinkbyggede overdækkede fiskebåde) og andre små fiskefartøjer. Traktorer, der bruges til at søsætte og bjærge disse fiskebåde, bevæger sig over meget korte afstande (højest 1 km), da de kun bruges til at transportere bådene ned til vandkanten. Da der kun er tale om et meget lille antal køretøjer (ca. 200 i UK), og anvendelsen heraf er meget begrænset, spiller de ikke nogen rolle som emissionskilde, og en undtagelse fra bestemmelserne vil ikke influere væsentligt på det samlede emissionsniveau. Nogle maskiner, f.eks. mejetærskere, selvkørende grønthøstere og snerydningsmateriel til lufthavne, bruges kun i en begrænset periode. Omkostningerne til at overholde trin IVB-grænseværdierne ville ikke stå i et rimeligt forhold til den årlige anvendelse og emissionsniveauet.

Ændringsforslag 22 ARTIKEL 2

Kommissionen vil senest den 31. december 2006:

- gennemgå den tilgængelige teknik med henblik på bekræftelse af trin **III B**-grænseværdierne og vurdering af det eventuelle behov for yderligere fleksible ordninger, undtagelser eller senere ikrafttrædelsesdatoer for visse typer udstyr eller motorer.

- vurdere behovet for en separat prøvningsprocedure for jernbaneanvendelser.

- vurdere behovet for ændring af direktivets anvendelsesområde i henhold til den seneste udvikling inden for jernbanetransport og de lovgivningsmæssige rammer for interoperabilitet med henblik på, at alle jernbaneanvendelser bliver dækket på den mest effektive måde.

- tage stilling til en stramning af emissionsgrænseværdierne for forurenende luftarter på baggrund af miljømæssige behov og den tekniske udvikling inden for efterbehandlingsudstyr til NOx-reduktion i den vejgående sektor.

- vurdere behovet for at indføre et ekstra

Kommissionen vil senest den 31. december 2006:

- gennemgå den tilgængelige teknik med henblik på bekræftelse af trin **IV**-grænseværdierne og vurdering af det eventuelle behov for yderligere fleksible ordninger, undtagelser eller senere ikrafttrædelsesdatoer for visse typer udstyr eller motorer.

- vurdere behovet for en separat prøvningsprocedure for jernbaneanvendelser.

- vurdere den disponible teknologi i en

sæt grænseværdier for fartøjer på indre vandveje,

- vurdere behovet for at indføre emissionsgrænseværdier for motorer under 19 kW og over 560 kW,

og, når det er hensigtsmæssigt, fremlægge forslag for Europa-Parlamentet og Rådet.

rapport til Europa-Parlamentet og Rådet for at bekræfte den bindende partikelværdi for trin IV for fartøjer på indre vandveje og om nødvendigt forelægge forslag herom . I den forbindelse tager Kommissionen især hensyn til de disponible brændstofkvaliteters virkning,

- vurdere behovet for at indføre emissionsgrænseværdier for motorer under 19 kW og *yderligere grænseværdier for motorer* over 560 kW,

og, når det er hensigtsmæssigt, fremlægge forslag for Europa-Parlamentet og Rådet.

- foreslå bestemmelser, som gør det muligt at kontrollere det emissionsrelevante udstyrs effektivitet i fartøjets eller motorens normale levetid og

- foreslå detaljerede bestemmelser for at undgå "cycle-beating".

Begrundelse

Anvendelse i jernbanekøretøjer er allerede inddraget; vejanvendelse hører ikke ind under dette direktiv; for fartøjer på indre vandveje bør der allerede nu fastlægges endnu et trin. Desuden bør Kommissionen sørge for at sikre det emissionsreducerende udstyrs levedygtighed samt udarbejde bestemmelser, der udelukker "cycle-beating".

Ændringsforslag 23
ARTIKEL 2 A (ny)

Artikel 2a

Kommissionen undersøger inden den 31. december 2004 den testcyklus, der skal anvendes for jernbanekøretøjer og forelægger i givet fald forslag herom.

Begrundelse

Det bør undersøges, om der er behov for forskellige prøvningsmetoder for jernbaneanvendelser med store og små motorer. Mens det ved små motorer, som normalt er udviklet af andre mobile maskiner, synes hensigtsmæssigt at anvende CI-metoden, der normalt anvendes for disse, kunne det være mere hensigtsmæssigt at anvende ISO 8178-4

testcyklus F for større motorer.

Ændringsforslag 24
ARTIKEL 2 B (ny)

Artikel 2b

Kommissionen meddeler inden den 31.12.2004, om der er behov for at få fastlagt andre grænseværdier eller testmetoder for lokomotivmotorer med et volumen på over 5 l pr. cylinder.

Begrundelse

Store jernbanemotorer med et volumen på over 5l pr. cylinder har et andet driftsmønster, hvorfor der er brug for andre standarder.

Ændringsforslag 25
ARTIKEL 2 C (ny)

Artikel 2c

Kommissionen undersøger mulighederne for at få en aftale i stand mellem EU og Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen om gensidig anerkendelse af typegodkendelser for skibsfarten på indre vandveje.

Begrundelse

Gensidig anerkendelse af typegodkendelser for skibsfarten på indre vandveje ville betyde en markant forenkling af fremgangsmåderne, der synes hensigtsmæssig, da der er stor lighed mellem de anvendte standarder.

Ændringsforslag 26
BILAG I, PUNKT 1, -A) (nyt)
Bilag I, punkt 1, sidste underafsnit, punkt A (Direktiv 97/68/EF)

(-A) sidste underafsnit, punkt A:

"Maskiner skal være beregnede og egnede til at bevæge sig eller blive fremdrevet på jorden på eller uden for vej, skal have en motor med

kompressionstænding og en nettoeffekt, jf. punkt 2.4, på mindst 18 kW og køre med vekslende hastighed og ikke kun med én konstant hastighed."

Begrundelse

En konsekvens af, at anvendelsesområdet udvides til at gælde for jernbanekøretøjer.

Ændringsforslag 27
BILAG I, PUNKT 1, LITRA -A)(nyt)
Bilag I, punkt 1, sidste underafsnit, punkt A, nyt led (Direktiv 97/68/EF)

(-A) I afsnit 1, sidste underafsnit, punkt A indføjes:

"- jernbanekøretøjer"

Begrundelse

En konsekvens af, at anvendelsesområdet udvides til at gælde for jernbanekøretøjer.

Ændringsforslag 28
BILAG I, PUNKT 1, LITRA b) (nyt)
Bilag I, punkt 1, sidste underafsnit, punkt C (Direktiv 97/68/EF)

b) I afsnit 1, punkt C, sidste underafsnit,
erstattes teksten: ordet
"jernbanelokomotiver" ***af:***
"jernbanelokomotiver, der ikke er bestemt til selv at medføre passagerer eller gods.

b) Afsnit 1, punkt C, sidste underafsnit,
udgår.

Begrundelse

En konsekvens af, at anvendelsesområdet udvides til at gælde for jernbanekøretøjer.

Ændringsforslag 29
BILAG I, PUNKT 1, LITRA C), (ia) (nyt)
Bilag I, punkt 2, punkt 2.8c (nyt) (Direktiv 97/68/EF)

(ia) Der indsættes følgende punkt 2.8c:

2.8c: "manipulationsanordning" : enhver anordning, som måler, registrerer eller reagerer på driftsvariabler med henblik på at aktivere, modulere, forsinke eller deaktivere driften af en del af emissionskontrolsystemet, og som derved reducerer dets effektivitet under normale drifts- og brugsforhold,

Begrundelse

For ikke at føre grænseværdier og prøvningsbestemmelser ad absurdum skal dette princip i lighed med direktiv 2001/27/EF om tunge erhvervskøretøjer også gælde for ikke-vejgående mobile maskiner.

Ændringsforslag 30
BILAG I, PUNKT 1, LITRA C), (IB) (nyt)
Bilag I, punkt 2.8d (nyt) (Direktiv 97/68/EF)

(ib) Der indsættes følgende punkt 2.8d:

2.8d: "irrationel emissionskontrolstrategi": enhver strategi eller foranstaltning, som resulterer i en nedsættelse af effektiviteten af emissionskontrolsystemet under normal kørsel til under det niveau, der er forventet ved den anvendte emissionsprøve."

Begrundelse

For at sikre at grænseværdierne ikke kun er afstemt punktuelt, men også gælder ved tilfældigt valgte prøvepunkter under normal drift skal der fastsættes en øvre grænse for overskridelsen af grænseværdierne under alle belastningsforhold.

Ændringsforslag 31
BILAG I, PUNKT 1, LITRA E) 1. LED
Bilag I, punkt 4.1.2.4 (nyt) (Direktiv 97/68/EF)

d) Punkt 4 ændres således:
Der tilføjes følgende punkt 4.1.2.4:
4.1.2.4. I trin **IIIA** må emissionen af

d) Punkt 4 ændres således:
Der tilføjes følgende punkt 4.1.2.4:
4.1.2.4. I trin **III** må emissionen af

kulmonoxid, den samlede emission af kulbrinter og kvælstofoxider og partikelemissionen ikke være over de i nedenstående tabel angivne værdier:

kulmonoxid, den samlede emission af kulbrinter og kvælstofoxider og partikelemissionen ikke være over de i nedenstående tabel angivne værdier:

Begrundelse

Afhensyn til klarheden bliver trin III A til trin III og trin III B til trin IV. Dette viser desuden klart, at trin IV er en yderligere faktisk reduktion med nye krav.

Ændringsforslag 32

BILAG I, PUNKT 1, LITRA E), 1. LED
Bilag I, punkt 4.1.2.4 (nyt) (Direktiv 97/68/EF)

Der tilføjes følgende til det nye punkt 4.1.2.4:

Motorer, som anvendes i motorvogne og lokomotiver:

Kategori: Nettoeffekt (P) (kW)	Carbonmonoxid (CO) (g/kWh)	Sum af kulbrinter og kvælstofoxider (HC+NOx) (g/kWh)	Partikler (PT) (g/kWh)
R1: $130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$	3,5	4,0	0,2

Kategori: Nettoeffekt (P) (kW)	Carbonmonoxid (CO) (g/kWh)	Kulbrinter (HC) (g/kWh)	Kvælstof- oxider (NOx) (g/kWh)	Partikler (PT) (g/kWh)
R2: $P > 560 \text{ kW}$	2,0	0,5	6,0	0,2

Begrundelse

Inddragelse af jernbanekøretøjer fra trin III, sontring mellem under (R1) og over (R2) 560 kW.

Ændringsforslag 33

BILAG I, PUNKT 1, LITRA E) 1. LED
Bilag I, punkt 4.1.2.4. (nyt), under tabellerne (nyt) (Direktiv 97/68/EF)

Uanset belastningsforholdene må de i ovennævnte tabeller anførte grænseværdier ikke overskrides med mere end 50 %.

Begrundelse

For at sikre at grænseværdierne ikke kun er afstemt punktuelt, men også gælder ved tilfældigt valgte prøvepunkter under normal drift.

Ændringsforslag 34

BILAG I, PUNKT 1, LITRA E), 2. LED

Bilag I, punkt 4.1.2.5. (nyt), overskrift (Direktiv 97/68/EF)

4.1.2.5. I trin **IIIB** må emissionen af kulmonoxid, den samlede emission af kulbrinter og kvælstofoxider og partikelemissionen ikke være over de i nedenstående tabel angivne værdier:

4.1.2.5. I trin **IV** må emissionen af kulmonoxid, den samlede emission af kulbrinter og kvælstofoxider og partikelemissionen ikke være over de i nedenstående tabel angivne værdier:

Begrundelse

Yderligere reduktion af partikel- og NO_x-emissionerne er mulig og nødvendig. Den 15. april offentliggjorde de amerikanske miljømyndigheder EPA nye forslag, der ligeledes klart viser denne tendens. For så vidt er grænseværditri IV i overensstemmelse med de amerikanske tiltag, hvilket er begyndelsen til en harmoniseret fremgangsmåde. Allerede i dag bliver der ofte anvendt partikelfiltre, hvilket viser, at denne partikelværdi er realistisk, og kontrollen med grænseværdien for lastvogne har tydeligt vist, at ambitiøse NO_x-grænseværdier er mulige med den eksisterende SCR-teknologi.

Ændringsforslag 35

BILAG I, PUNKT 1, LITRA E), 2. LED

Bilag I, punkt 4.1.2.5. (nyt), tabeller (nyt) (Direktiv 97/68/EF)

Sum af kulbrinter og kvælstofoxider
(HC+NO_x)
(g/kWh)

4,0

4,0

4,7

Sum af kulbrinter og kvælstofoxider
(HC+NO_x)
(g/kWh)

1,0

1,0

3,5

Begrundelse

Yderligere reduktion af partikel- og NO_x-emissionerne er mulig og nødvendig. Den 15. april offentliggjorde de amerikanske miljømyndigheder EPA nye forslag, der ligeledes klart viser denne tendens. For så vidt er grænseværditri IV i overensstemmelse med de amerikanske tiltag, hvilket er begyndelsen til en harmoniseret fremgangsmåde. Allerede i dag bliver der ofte anvendt partikelfiltre, hvilket viser, at denne partikelværdi er realistisk, og kontrollen

med grænseværdien for lastvogne har tydeligt vist, at ambitiøse NO_x-grænseværdier er mulige med den eksisterende SCR-teknologi.

Ændringsforslag 36
BILAG I, PUNKT 1, E), 2. LED
Bilag I, punkt 4.1.2.5. (nyt), nyt punkt (Direktiv 97/68/EF)

Der tilføjes følgende til det nye punkt 4.1.2.5:

Motorer til brug i fartøjer på indre vandveje

Kategori: Slagvolumen/nettoeffekt (SV/P) (liter pr. cylinder/kW)	Carbonmonoxid (CO) (g/kWh)	Sum af kulbrinter og kvælstofoxider (HC+NO_x) (g/kWh)	Partikler (PT) (g/kWh)
V1:1 SV ≤ 0,9 og P > 37 kW	5,0	1,5	0,02
V1:2 0,9 < SV ≤ 1,2	5,0	1,5	0,02
V1:3 1,2 < SV ≤ 2,5	5,0	1,5	0,02
V1:4 2,5 < SV ≤ 5	5,0	1,5	0,02
V2:1 5 < SV ≤ 15	5,0	1,5	0,02
V2:2 15 < SV ≤ 20 og P ≤ 3300 kW	5,0	1,7	0,02
V2:3 15 < SV ≤ 20 og P > 3300 kW	5,0	2,0	0,02
V2:4 20 < SV ≤ 25	5,0	2,0	0,02
V2:5 25 < SV ≤ 30	5,0	2,2	0,02

Begrundelse

Inden for skibsfarten på de indre vandveje er der stadig et meget stort potentiale for emissionsreduktion, hvilket absolut bør udnyttes af miljømæssige grunde! I Nederlandene tegner fartøjerne på de indre vandveje sig f.eks. for indtil 40 % af de samlede NO_x-emissioner. SCR-teknologien, som muliggør en NO_x-reduktion på indtil 95 %, findes allerede og anvendes fra 2008 i lastvogne og anvendes allerede nu på svenske Østersøskibe. Derfor indføres der også for fartøjer på indre vandveje endnu et grænseværditrin (trin IV).

Ændringsforslag 37
BILAG I, PUNKT 1, LITRA E), 2. LED
Bilag I, punkt 4.1.2.5. (nyt), nyt afsnit efter tabellerne
(Direktiv 97/68/EF)

Uanset belastningsforholdene må de i

**ovennævnte tabeller anførte
grænseværdier ikke overskrides med mere
end 100 %.**

Begrundelse

For at sikre at grænseværdierne ikke kun er afstemt punktuelt, men også gælder ved tilfældigt valgte prøvepunkter under normal drift.

Ændringsforslag 38
BILAG I, PUNKT 1, LITRA E), 2. LED
Bilag I, punkt 4.1.2.5.(nyt), tabeller (Direktiv 97/68/EF)

Der tilføjes følgende til det nye punkt 4.1.2.5:

Motorer til motorvogne og lokomotiver:

Kategori: Nettoeffekt (P) (kW)	Carbonmonoxid (CO) (g/kWh)	Sum af kulbrinter og kvælstofoxider (HC+NOx) (g/kWh)	Partikler (PT) (g/kWh)
R1: 130 kW < P < 560 kW	3,5	1,0	0,02

Kategori: Nettoeffekt (P) (kW)	Carbonmonoxid (CO) (g/kWh)	Kulbrinter (HC+NOx) (g/kWh)	Kvælstof- oxider (NOx) (g/kWh)	Partikler (PT) (g/kWh)
R2: P > 560 kW	2,0	0,5	1,0	0,02

Ændringsforslag 39
BILAG I, PUNKT 2, LITRA A), 1. LED
Bilag III, punkt 1, punkt 1.1 (Direktiv 97/68/EF)

- NRSC: Ikke-vejpgående, stabil cyklus (Non-Road Steady Cycle), som anvendes til trin I, II og **IIIA** og til motorer, der kører med konstant hastighed, samt til trin **IIIB**,

- NRTC (ikke-vejpgående overgangscyklus (Non-Road Transient Cycle), som skal anvendes til måling af partikelemission for trin **IIIB** for alle motorer bortset fra motorer, der kører med konstant hastighed. Efter fabrikantens valg kan denne test også anvendes til trin IIA og til forurenende

- NRSC: Ikke-vejpgående, stabil cyklus (Non-Road Steady Cycle), som anvendes til trin I, II og **III** og til motorer, der kører med konstant hastighed, samt til trin **IV**,

- NRTC (ikke-vejpgående overgangscyklus (Non-Road Transient Cycle), som skal anvendes til måling af partikelemission for trin **IV** for alle motorer bortset fra motorer, der kører med konstant hastighed. Efter fabrikantens valg kan denne test også anvendes til trin IIA og til forurenende

luftarter i trin *IIIB*.

luftarter i trin *IV*.

Begrundelse

Af hensyn til klarheden bliver trin III A til trin III og trin III B til trin IV. Dette viser desuden klart, at trin IV er en yderligere faktisk reduktion med nye krav.

Ændringsforslag 40

BILAG I, PUNKT 2, LITRA A), 2. LED

Bilag III, punkt 1, punkt 1.3 (nyt) og underafsnit 1.3.2 (nye) (Direktiv 97/68/EF)

1.3.2. NRSC-prøve:

Ovennævnte forurenende stoffer bestemmes under en foreskreven overgangscyklus af driftspunkter med opvarmet motor, nøje baseret på driftsforholdene for dieselmotorer i ikke-vejgående maskiner. Ved hjælp af værdierne for motordrejningsmoment og -omdrejningstal, registreret af dynamometeret, integreres effekten med hensyn til tiden gennem testcyklen, hvorved resultatet bliver det arbejde, motoren har udført i testcyklen. Koncentrationerne af luftarterne bestemmes gennem hele cyklen, enten i den rå udstødningsgas ved integration af signalet fra analysatoren efter tillæg 3 til dette bilag, eller i den fortyndede udstødningsgas i et CVS-fuldstrømssystem ved integration eller ved opsamling i sæk efter tillæg 3 til dette bilag. For partikler føres en proportional prøve af den fortyndede udstødnings gennem et filter af foreskreven type, enten ved delstrømfortynding eller fuldstrømfortynding. Alt efter den anvendte metode bestemmes strømningshastigheden af den fortyndede eller ufortyndede udstødningsgas gennem hele cyklen med henblik på beregning af masseemissionen af forurenende stoffer. Sammen med det af motoren udførte arbejde benyttes masseemissionen af hvert forurenende stof til beregning af den emitterede mængde i gram pr. kilowatt-time.

1.3.2. NRSC-prøve:

Ovennævnte forurenende stoffer bestemmes under en foreskreven overgangscyklus af driftspunkter med opvarmet **og ikke-opvarmet** motor **i forholdet 8:2** og nøje baseret på driftsforholdene for dieselmotorer i ikke-vejgående maskiner. Ved hjælp af værdierne for motordrejningsmoment og -omdrejningstal, registreret af dynamometeret, integreres effekten med hensyn til tiden gennem testcyklen, hvorved resultatet bliver det arbejde, motoren har udført i testcyklen. Koncentrationerne af luftarterne bestemmes gennem hele cyklen, enten i den rå udstødningsgas ved integration af signalet fra analysatoren efter tillæg 3 til dette bilag, eller i den fortyndede udstødningsgas i et CVS-fuldstrømssystem ved integration eller ved opsamling i sæk efter tillæg 3 til dette bilag. For partikler føres en proportional prøve af den fortyndede udstødnings gennem et filter af foreskreven type, enten ved delstrømfortynding eller fuldstrømfortynding. Alt efter den anvendte metode bestemmes strømningshastigheden af den fortyndede eller ufortyndede udstødningsgas gennem hele cyklen med henblik på beregning af masseemissionen af forurenende stoffer. Sammen med det af motoren udførte arbejde benyttes masseemissionen af hvert forurenende stof til beregning af den emitterede mængde i

gram pr. kilowatt-time.

Begrundelse

I praksis kan man ikke lave sine målinger på grundlag af en varm motor. Maskiner startes på anvendelsesstedet, hvilket prøvningen bør afspejle. Prøvningen bør derfor i den stationære testcyklus også tage hensyn til motorens drift ved koldstart med en vægtning på 8:2 for opvarmet/ikke-opvarmet motor.

Ændringsforslag 41

BILAG I, PUNKT 2, LITRA D),

Bilag III, punkt 4.5 (nyt), sidste rubrik i diagrammet (Direktiv 97/68/EF)

Kør udstødningsemissionsprøve ved varm cyklus inden for 5 minutter enten efter at motoren er standset eller efter at den gående motor er bragt i tomgangstilstand.

Kør udstødningsemissionsprøve **to gange ved kold cyklus og otte gange** ved varm cyklus inden for 5 minutter enten efter at motoren er standset eller efter at den gående motor er bragt i tomgangstilstand.

Begrundelse

I praksis kan man ikke lave sine målinger på grundlag af en varm motor. Maskiner startes på anvendelsesstedet, hvilket prøvningen bør afspejle. Prøvningen bør derfor i den stationære testcyklus også tage hensyn til motorens drift ved koldstart med en vægtning på 8:2 for opvarmet/ikke-opvarmet motor.

BEGRUNDELSE

Sundheds- og miljøbeskyttelse kræver yderligere skridt

Kvælstofoxider og partikler, der opstår ved forbrænding i dieselmotorer, er i høj grad sundhedsskadelige. Mens kvælstofoxider som udgangsstof for ozon er en af årsagerne til sommersmog, fremkalder partikler luftvejssygdomme og mistænkes for at være kræftfremkaldende. Især fine partikler, der opstår direkte via forbrændingsprocesser og indirekte ved reaktion med gasformige udgangstoffer, trænger dybt ned i lungerne.

Dieselmotorer uden partikelfilter udsender ca. 1000 gange mere kræftfremkaldende, inhalerbart støv end benzinmotorer. Samtidig udsender de også tre gange så mange kvælstofoxider. Dette resulterer i astmaanfald, luftvejs- og hjerte/karsygdomme, evt. lungekræft, nedsætter den forventede levealder og fremmer en tidlig død på grund af disse sygdomme. De amerikanske miljømyndigheder EPA giver en udmærket oversigt over disse skadestoffers indvirkning på den menneskelige sundhed i sit forslag af 15. april 2003, hvori de foreslår yderligere grænseværdier for mobile maskiner og på mellemlang sigt ønsker en tilnærmelse til normerne for vejgående anvendelser (jf.

<http://www.epa.gov/otaq/nonroad.htm>). Undersøgelser viser, at der er en direkte sammenhæng mellem disse skadelige stoffers påvirkning og øget forekomst af hjerte-/lungesygdomme, herunder førtidig død. Dieselmotoremissionerne belaster dog ikke kun sundheden, men også miljø og klima.

Da der allerede er opnået store resultater med hensyn til at reducere skadestofemissionerne inden for landevejssektoren, er der således særlig grund til at se nærmere på de mobile maskiner. For jo mere skadestofemissionerne fra de vejgående anvendelser reduceres, jo større bliver den ikke-vejgående sektors proportionelle andel heraf. Der er således endnu et stort reduktionspotentiale i forbindelse med bygge- og anlægsmateriel, gaffeltrucks, mobilkraner, osv. og ikke mindst i forbindelse med fartøjer på indre vandveje og jernbanekøretøjer. Der er ingen grund til ikke at udnytte dette potentiale. Desuden anvendes disse maskiner i reglen massivt, således at der lokalt kan registreres særlig høje luftbelastninger.

Bortset fra de miljømæssige og sundhedsmæssige behov for at sænke skadestofemissionerne yderligere kræves der i den europæiske lovgivning om luftkvaliteten desuden en yderligere skærpelse af grænseværdierne for partikler og kvælstofoxider. For datterdirektivet 1999/30/EF om luftkvalitet fastsætter tilsvarende strenge kvalitetsnormer, navnlig for kvælstofoxider og partikler, som skal overholdes fra 2005 hhv. 2010.

Emmissionsreduktion for mobile maskiner

Kommissionen understreger i sit forslag behovet for en global løsning. Ganske vist er teknikken i dag allerede videre udviklet end for de af Kommissionen foreslåede trin III A/B, og de amerikanske myndigheder er også mere ambitiøse. Da markedet for mobile maskiner snarere er globalt struktureret, er det absolut hensigtsmæssigt at se nærmere på udviklingen i USA. Desuden er der fra 2009 svovlfrit brændstof til rådighed i EU, hvilket er en nødvendig forudsætning for at anvende udstyr til rensning af udstødningsgas såsom partikelfiltre eller

DeNox-katalysatorer. I forbindelse med gaffeltrucks, der jo til dels også kører i lukkede rum, er det endog allerede i dag normalt at anvende partikelfiltre.

Kommissionens forslag om trin Euro III (A) bør dog ikke ændres, ikke kun på grund af den ringe forløbstid, men også for at give industrien den nødvendige udviklingssikkerhed. Men der er behov for endnu et trin. For at gøre det klarere og præcisere, at et nyt trin skal være forbundet med faktiske reduktioner, kaldes trin III A (NO_x-reduktion) nu trin III og trin III B (partikelreduktion) trin IV, især da der også i forbindelse med NO_x-værdierne på mellemlang sigt stadig er et yderligere markant reduktionspotentiale. Den nødvendige teknik er allerede til stede, monteres i lastvogne og er lovpligtig i 2008. Den kan også anvendes inden for sektoren mobile maskiner.

F.eks. har det schweiziske VERT-projekt bevist, at monteringen af bygge- og anlægsmateriel med partikelfiltre især kan reducere det giftige ultrafine dieselpartikelstøv (både fra gamle og nye dieselmotorer) med faktor 100 til 1000. Det svarer til en reduktion på 95 % af det kræftfremkaldende dieselstøv. Ved undersøgelser er der påvist en høj dødelighed og lungesygdomme hos børn i forbindelse med dieselpartikelemissioner fra bygge- og anlægsmateriel (med en andel på over 40 % er det den største dieselpartikelkilde fra ikke-vejgående maskiner), hvilket har fået de schweiziske miljømyndigheder BUWAL til at udarbejde retningslinjer for luftforureningskontrollen på byggepladser for at forebygge luftvejssygdomme og andre sundhedsproblemer fremkaldt af inhalerbart støv. Der er således fra marts 2002 indført partikelfiltersystemer i Schweiz som bedst disponible teknologi til motorer til minedrift. Siden januar 2002 er det lovpligtigt at montere alle tilsvarende dieseldrevne maskiner med sådanne filtre. Projektet har også vist, at disse foranstaltninger ud over de sundhedsmæssige også har haft økonomiske fordele.

Et andet eksempel på en vellykket bekæmpelse af partikelemissioner fra dieseldrevne motorer og køretøjer er CARB "California Diesel Risk Reduction Program" under den californiske luftkvalitetsmyndighed (California Air Resources Board), jf.

<http://arb.ca.gov/diesel/documents/rpapp.htm>.- Målet er at sænke dieselpartikelemissionerne og de dermed forbundne sundhedsrisici med 75 % inden 2010 og med 85 % inden 2020. Dette skal opnås ved strengere grænseværdier for nye og anvendelsen af partikelfiltre for eksisterende dieselmotorer og -fartøjer, samt svovlfrit brændstof, som kan anvendes i moderne emissionskontrollsystemer. Ifølge planen sigtes der mod en reduktion af de samlede partikelemissioner i nye vejgående køretøjer på mindst 90 % samt overførelse af tilsvarende krav til sektoren for mobile maskiner.

Prøvningsmetode

Der er ikke kun behov for strenge grænseværdier, men også for realistiske prøvningsmetoder for at nå luftkvalitetsmålene. Dette kræver på den ene side, at man undgår manipulationsanordninger og irrationelle emissionskontrollsystemer for at kunne registrere maskinernes emissioner under normal brug så realistisk som muligt og ikke kun deres effekt ved prøvning. For at måle driftsbetingelserne under faktiske arbejdsvilkår skal prøvningen desuden finde sted med ikke-opvarmet motor. For i praksis kan man heller ikke tage sit udgangspunkt i en varm motor. Netop bygge- og anlægsmateriel startes på anvendelsesstedet, hvilket prøvningsmetoden skal afspejle.

Ingen mulighed for Cycle Beating

Kommissionens forslag mangler klare bestemmelser, der skal forhindre, at motorerne kun afstemmes efter prøvningsmetoderne og reguleres elektronisk, mens de i praksis udviser et helt andet emissionsmønster. Der er behov for klare bestemmelser på dette område. Endvidere skal det sikres, at de foreskrevne grænseværdier ikke overskrider en bestemt værdi uanset belastningsforholdene (under normal drift).

Fartøjer på indre vandveje og jernbanekøretøjer

Kommissionen anfører i sin hvidbog om transport med rette, at fartøjer på indre vandveje og jernbanekøretøjer er de mest miljøvenlige transportmidler, og at målet er at flytte mere transport over på disse. Ganske vist skal de også leve op til denne rolle i deres egen fremstilling. Det vil sige, at deres emissioner også skal være så rene som muligt.

Netop i forbindelse med fartøjerne på de indre vandveje er der et stort reduktionspotentiale. Det skal udnyttes. I Nederlandene er de f.eks. ansvarlige for indtil 40 % af de samlede NO_x-emissioner. Der indføres derfor endnu et trin med tilsvarende hensigtsmæssige, strengere grænseværdier. Den nødvendige SCR (Selective Catalytic Reduction)-teknologi, som gør det muligt at overholde disse grænseværdier findes allerede i dag og anvendes allerede på svenske Østersøfærger. Fra 2008 vil de også blive anvendt i lastvogne, så det bliver muligt at overholde de for disse fastsatte grænseværdier. Dette gælder også for jernbanekøretøjer. Netop på banegårde, hvor lokomotiver ofte holder i tomgang, kan den lokale partikelbelastning være utålelig, hvilket er en alvorlig sundhedsbelastning for mennesker, der befinder sig på banegårde hhv. bor i nærheden af disse. Derfor er det en logisk konsekvens omgående at inddrage alle jernbanekøretøjer i denne lovgivning i stedet for i første omgang kun at koncentrere sig om nogle specielle anvendelser. Det skaber klarhed og giver industrien tid til udvikling og giver den planlægningsikkerhed. Det bør naturligvis undersøges, om der skal fastsættes en særlig prøvningscyklus, da driftsforholdene er anderledes for jernbanekøretøjer. Den grundlæggende teknik kan dog principielt overføres.

15. maj 2003

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 97/68/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejgående maskiner
(KOM(2002) 765 – C5-0636/2002 – 2002/0304(COD))

Rådgivende ordfører: Jan Marinus Wiersma

PROCEDURE

På mødet den 21. januar 2003 valgte Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme Jan Marinus Wiersma til rådgivende ordfører.

På møder den 18. marts og den 30. april 2003 behandlede udvalget udkastet til udtalelse.

På sidstnævnte møde vedtog det enstemmigt nedenstående ændringsforslag..

Til stede under afstemningen var: Rijk van Dam (næstformand og mødeformand), Gilles Savary (næstformand), Jan Marinus Wiersma (rådgivende ordfører), Sylviane H. Ainarði, Pedro Aparicio Sánchez (for Rosa Miguélez Ramos), Philip Charles Bradbourn, Christine de Veyrac, Paolo Costa (for Dirk Sterckx), Jan Dhaene, Garrelt Duin, Alain Esclopé, Giovanni Claudio Fava, Jacqueline Foster, Mathieu J.H. Grosch, Konstantinos Hatzidakis, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Emmanouil Mastorakis, Enrique Monsonís Domingo (for Herman Vermeer, jf. forretningsordenens artikel 153, stk. 2), Josu Ortuondo Larrea, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, Alonso José Puerta, John Purvis (for Ari Vatanen, jf. forretningsordenens artikel 153, stk. 2), Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Ingo Schmitt, Brian Simpson, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Daniel Varela Suanzes-Carpegna (for Rolf Berend), Hannes Swoboda (for John Hume), Joaquim Vairinhos, Christian Ulrik von Boetticher, Mark Francis Watts og Brigitte Wenzel-Perillo (for Luigi Cocilovo).

KORT BEGRUNDELSE

Forslaget tilstræber at stramme emissionsnormerne for motorer, som er bestemt til montering i mobile ikke-vejgående maskiner og har en motoreffekt på 18-560 kW ved at ændre direktiv 97/68/EF.

Direktiv 97/68/EF omfatter emissionsnormer i to faser. Normerne for trin I er allerede trådt i kraft for alle effektområder, og normerne for trin II træder i kraft mellem den 31. december 2000 og den 31. december 2003, afhængigt af effektområder.

Artikel 19 i direktiv 97/68/EF giver mulighed for yderligere stramning af emissionsnormerne (trin III), forudsat at luftkvalitetssituationen gør det nødvendigt, og at de nødvendige teknikker er globalt til rådighed. Gennemførelsen af trin I og II af den gældende lovgivning har reduceret emissionen af kvælstofoxider (NO_x) og flygtige organiske stoffer (VUC). Da denne reduktion er blevet opvejet af det øgede antal maskiner, er første forudsætning for gennemførelsen af trin III opfyldt. Kommissionen udtaler, at teknikken til yderligere nedbringelse af luftforureningen fra motorer med kompressionstænding i princippet er tilgængelig eller vil blive tilgængelig på det globale marked i løbet af tre til fem år, hvilket betyder, at anden forudsætning i artikel 19 også opfyldes.

Kun to af ændringerne i direktivets anvendelsesområde henhører under Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turismes beføjelser, nemlig:

1. Direktivet finder anvendelse på jernanelokomotiver, der er bestemt til selv at medføre passagerer eller gods med en motoreffekt på 18-560 kW, dvs. små (jernbane) motorer. Specifikationerne for tunge motorer i jernbaneanvendelser er ikke en del af dette forslag og behandles særskilt.
2. Kommissionen ønsker, at fartøjer på indre vandveje bør forbedre deres miljøpræstationer og udvider derfor direktivets anvendelsesområde til at omfatte disse skibe. Søgående skibe behandles i en særskilt meddelelse fra Kommissionen.

Både jernbaner og de indre vandveje er forholdsvis miljøvenlige transportmidler. Men der er behov for yderligere forbedringer for ikke at miste denne bonus, når andre transportmidler overhaler dem, idet de på det seneste har gjort betydelige fremskridt, for så vidt angår deres miljøpræstationer.

Forslagets bestemmelser om yderligere at forbedre luftkvaliteten, at drøfte og gennemføre teknologisk fremskridt på dette område og således beskytte folkesundheden i Fællesskabet hilses velkommen. Dette er især vigtigt på baggrund af det stigende antal køretøjer og motorer og med henblik på den nært forestående udvidelse af Den Europæiske Union.

Ordføreren anser udvidelsen af anvendelsesområdet for direktiv 97/68 for at være et fornuftigt skridt. Denne udvidelse er led i en sammenhængende og velafbalanceret generel holdning over for emissionsnedsættelse. Den skridtvise begrænsning af emissionerne fra vejgående køretøjer bør ledsages af parallelle skridt inden for den ikke-vejgående sektor som foreslået af Kommissionen.

Forslaget pålægger også Kommissionen at udføre en teknisk forundersøgelse senest i december 2006. Kommissionen skal behandle den disponible teknologi og vurdere, om der er behov for undtagelser såvel som behov for at ændre direktivets anvendelsesområde, for så vidt angår jernbaneanvendelser.

Efter ordførerens opfattelse er det ikke nødvendigt at vente på denne undersøgelse for at fremsætte forslag, der omfatter samtlige jernbaneanvendelser i dette direktiv. Dette spørgsmål bør behandles uden unødvendige forsinkelser. De to ændringsforslag, Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme har foreslået, drejer sig om dette aspekt samt om yderligere standarder for sø- og flodtransport.

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 ¹	Ændringsforslag
	Ændringsforslag 1 Betragtning 7
(7) Der bør ligeledes indføres emissionsnormer for <i>visse</i> jernbaneanvendelser og for <i>marinemotorer</i> for at medvirke til at fremme disse som miljøvenlige transportformer.	(7) Der bør ligeledes <i>rettidigt</i> indføres <i>tilsvarende præcise</i> emissionsnormer for jernbaneanvendelser og for <i>sø- og flodtransport</i> for at medvirke til at fremme disse som miljøvenlige transportformer.
	<i>Begrundelse</i>
	<i>Da visse luftforureningsproblemer, som forårsages af jernbaner og sø- og flodtransport, også skal løses, og da effektiv teknologi, som kan forbedre miljøvenligheden inden for disse områder, er tilgængelig, bør passende lovgivningsmæssige tiltag iværksættes rettidigt.</i>
	Ændringsforslag 2 Artikel 2, led 3
- vurdere behovet for ændring af direktivets anvendelsesområde i henhold til den seneste udvikling inden for jernbanetransport og de lovgivningsmæssige rammer for interoperabilitet med henblik på, at alle	- vurdere behovet for ændring af direktivets anvendelsesområde i henhold til den seneste udvikling inden for jernbanetransport og de lovgivningsmæssige rammer for interoperabilitet med henblik på, at alle

¹ Endnu ikke offentliggjort i EUT.

jernbaneanvendelser bliver dækket på den mest effektive måde.

jernbaneanvendelser bliver dækket på den mest effektive måde; **Kommissionen skal snarest muligt undersøge disse muligheder samt overveje muligheden for i sidste ende at lade alle jernbaneanvendelser være omfattet af ét samlet direktiv.**

Begrundelse

Det er ønskeligt at behandle emission fra motorer til jernbaneanvendelse med større effekt end 560 kW uden unødige forsinkelser. Så snart dette er sket, skulle en opdeling af bestemmelserne for jernbaneanvendelser i to direktiver kunne undgås.