

EUROPA-PARLAMENTET

1999



2004

Mødedokument

ENDELIG
A5-0057/2004

19. februar 2004

*****I**

BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof
(KOM(2003) 522 – C5-0456/2003 – 2003/0205(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	
BEGRUNDELSE.....	11

PROTOKOLSIDE

Med skrivelse af 5. september 2003 forelagde Kommissionen i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 95 Parlamentet forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof (KOM(2003) 522 – 2003/0205(COD)).

På mødet den 8. oktober 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 som rådgivende udvalg (C5-0456/2003).

På mødet den 2. december 2003 valgte Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik Bernd Lange til ordfører.

På møder den 26. januar 2004 og 17. februar 2004 behandlede udvalget Kommissionens forslag og udkastet til betænkning.

På sidstnævnte møde vedtog det enstemmigt forslaget til lovgivningsmæssig beslutning.

Til stede under afstemningen var: Caroline F. Jackson (formand), Alexander de Roo, Mauro Nobilia og Guido Sacconi (næstformænd), Bernd Lange (ordfører), Bent Hindrup Andersen (for Jean-Louis Bernié), Hans Blokland, David Robert Bowe, Hiltrud Breyer, Dorette Corbey, Chris Davies, Cristina García-Orcoyen Tormo, Robert Goodwill, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez Cortines, Eija-Riitta Anneli Korhola, Hans Kronberger, Peter Liese, Torben Lund, Patricia McKenna, Rosemarie Müller, Giuseppe Nisticò, Marit Paulsen, Guido Podestà (for Martin Callanan), Dagmar Roth-Behrendt, Yvonne Sandberg-Fries, Giacomo Santini (for John Bowis), María Sornosa Martínez, Catherine Stihler, Nicole Thomas-Mauro, Antonios Trakatellis og Peder Wachtmeister.

Udvalget om Industripolitik, Eksterne Økonomiske Forbindelser, Forskning og Energi vedtog den 20. oktober 2003 ikke at afgive udtalelse.

Betænkningen indgivet den 19. februar 2004.

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof (KOM(2003) 522 – C5-0456/2003 – 2003/0205(COD))

(Fælles beslutningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2003) 522)¹,
 - der har fået forslaget forelagt af Kommissionen, jf. EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 95 (C5-0456/2003),
 - der henviser til forretningsordenens artikel 67,
 - der henviser til betænkning fra Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik (A5-0057/2004),
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 6 a (ny)

(6a) Under alle tilfældigt valgte belastningsforhold under normale driftsforhold må grænseværdierne ikke overskrides med mere end en passende procentsats.

Begrundelse

Ændringsforslaget ligger på linje med de bestemmelser, som Europa-Parlamentet og Rådet er

¹ Endnu ikke offentliggjort i EUT.

nået til enighed om i lovgivningen om større ikke-vejgående maskiner (EP's beslutning af 21. oktober 2003). I mange tilfælde drejer det sig om de samme motorer, og derfor er det hensigtsmæssigt at benytte de samme bestemmelser. Desuden vil Rådet sikkert også kunne acceptere disse bestemmelser som led i en aftale under førstebehandlingen.

Ændringsforslag 2
Betragtning 15 a (ny)

(15 a) Kommissionen bør hurtigst muligt fremsætte forslag om et supplerende trin af grænseværdier for NO_x og partikelemissioner.

Begrundelse

De begrænsninger i partikelemissioner fra personbiler og erhvervskøretøjer, der allerede har fundet sted, er stadig ikke tilstrækkelige til at sikre, at de emissionsgrænseværdier, der fremover fastsættes i EU-reglerne om luftkvalitet, også kan efterleves. Derfor er det bydende nødvendigt at foretage en yderligere nedsættelse af grænseværdierne for partikelemissioner fra personbiler og erhvervskøretøjer. Desuden må det undersøges, om der eventuelt også skal fastsættes supplerende grænseværdier for partikelantallet.

Ændringsforslag 3
Betragtning 16

**(16) Kommissionen bør tage den udgår
tilgængelige teknologi i betragtning med
henblik på, at de obligatoriske NO_x-
standarder for 2008 bekræftes i en
rapport til Europa-Parlamentet og Rådet,
eventuelt ledsaget af passende forslag.**

Begrundelse

NO_x-grænseværdien på 2,0/kWh for 2008 er for længst blevet bekræftet i en undersøgelse og anerkendt som realistisk. Kommissionens obligatoriske rapport, der egentlig skulle have foreligget inden udgangen af 2002, er endnu ikke blevet udarbejdet og er ikke længere nødvendig. Denne betragtning er derfor fuldstændig irrelevant og bør udgå.

Ændringsforslag 4
Artikel 2, stk. 9 a (nyt)

9a. For motorer med kompressionstænding eller gasmotorer, der i forbindelse med

typegodkendelsen skal overholde grænseværdierne i bilag I, punkt 6.2.1., gælder følgende: Under alle tilfældigt valgte belastningsforhold, som henhører under et bestemt kontrolområde, med undtagelse af specificerede forhold for motorer i brug, der ikke er underlagt en sådan bestemmelse, må de emissionsprøver, som er indsamlet i en periode på kun 30 sek., ikke overstige grænseværdierne i række B1, B2 og C i tabellerne i punkt 6.2.1. i bilag I med mere end 100%. Kontrolområdet, som denne procentsats skal anvendes på, og de udelukkede driftsbetingelser defineres i overensstemmelse med den i artikel 6 omhandlede procedure.

Begrundelse

Ændringsforslaget ligger på linje med de bestemmelser, som Europa-Parlamentet og Rådet er nået til enighed om i lovgivningen om større ikke-vejgående maskiner (EP's beslutning af 21. oktober 2003). I mange tilfælde drejer det sig om de samme motorer, og derfor er det hensigtsmæssigt at benytte de samme bestemmelser. Desuden vil Rådet sikkert også kunne acceptere disse bestemmelser som led i en aftale under førstebehandlingen.

Ændringsforslag 5 Artikel 3, stk. 1

1. Fra den 1. oktober 2005 for nye typegodkendelser og fra 1. oktober 2006 for alle typegodkendelser skal fabrikanten godtgøre, at en motor med kompressionstænding eller gasmotor, der er typegodkendt efter emissionsgrænseværdierne i række B1, B2 eller C i tabellerne i punkt 6.2.1. i bilag I, vil opfylde disse emissionsgrænseværdier ved en levetid på:

- a) 100 000 km, dog højst fem år, for motorer til montering i køretøjer i klasse N₁
- b) 200 000 km, dog højst seks år, for motorer til montering i køretøjer i klasse N₂ og M₂
- c) 500 000 km, dog højst syv år, for motorer

1. Fra den 1. oktober 2005 for nye typegodkendelser og fra 1. oktober 2006 for alle typegodkendelser skal fabrikanten godtgøre, at en motor med kompressionstænding eller gasmotor, der er typegodkendt efter emissionsgrænseværdierne i række B1, B2 eller C i tabellerne i punkt 6.2.1. i bilag I, vil opfylde disse emissionsgrænseværdier ved en levetid på:

- a) 100 000 km, dog højst fem år, for motorer til montering i køretøjer i klasse N₁ **og M₂**
- b) 200 000 km, dog højst seks år, for motorer til montering i køretøjer i klasse N₂ **og M₃, klasse I, klasse II og klasse A samt klasse B med en masse under 7,5 t**
- c) 500 000 km, dog højst syv år, for motorer

til montering i køretøjer i klasse N₃ og M₃.

til montering i køretøjer i klasse N₃ og M₃,
**klasse III og klasse B med en masse over
7,5 t.**

Begrundelse

Mange mindre motorer bliver indbygget i busser og varevogne og falder således ind under de kategorier, der skal opfylde holdbarhedskrav på henholdsvis 200 000 km og 500 000 km, skønt der er tale om små motorer, der almindeligvis indbygges i personbiler og små erhvervs-køretøjer og i den forbindelse kun skal opfylde holdbarhedskrav på henholdsvis 100 000 km og 200 000 km.

Ændringsforslag 6

Artikel 3, stk. 1, afsnit 1 a (nyt)

Fra den 1. oktober 2005 for nye typer køretøjer og fra 1. oktober 2006 for alle typer køretøjer skal det ved typegodkendelse af køretøjer også attesteres, at det forureningsbegrænsende udstyr er funktionsdygtigt i et køretøjs normale levetid under normale driftsbetingelser (overensstemmelse hvad angår køretøjer i brug, der vedligeholdes og anvendes korrekt).

Begrundelse

Spørgsmålet om overvågning under realistiske forhold er af rent politisk karakter og bør i princippet ikke overlades til forskriftsudvalget. Dette udvalg er udelukkende ansvarlig for de tekniske enkeltheder og ikke for at træffe afgørelse om, hvorvidt der skal foretages en overvågning under realistiske forhold. Der er i øvrigt allerede truffet afgørelse om dette spørgsmål, jf. direktiv 1999/96/EF.

Ændringsforslag 7

Artikel 4, stk. 3 a (nyt)

3a. Der sikres ubegrænset og standardiseret adgang til OBD-systemet med henblik på inspektion, diagnose, vedligeholdelse og reparation i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i direktiv 70/220/EØF og bestemmelserne om reservedele for at

sikre forenelighed med køretøjer, der har OBD.

Begrundelse

Genindsættelse af et afsnit, som Kommissionen har slettet fra den politiske del uden at sætte noget andet i stedet. Det drejer sig om et klart politisk spørgsmål, som forskriftsudvalget ikke bør tage stilling til.

Ændringsforslag 8
Artikel 4 a (ny)

Artikel 4 a

Emissionskontrollsystemer baseret på reagenser

Ved fastsættelsen af de nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af artikel 4, jf. artikel 6, stk. 1, gør Kommissionen brug af tekniske foranstaltninger for så vidt muligt at mindske risikoen for, at emissionskontrollsystemer baseret på reagenser ikke bliver tilstrækkelig vedligeholdt i brug. Desuden gøres der brug af foranstaltninger for at sikre, at emissioner af ammoniak i forbindelse med anvendelsen af reagenser mindskes så vidt muligt.

Begrundelse

Det forventes, at producenterne vil benytte selektive katalytiske reduktionssystemer fra Euro IV. Disse systemer forudsætter tilstedeværelsen af en reagens (en urea-opløsning) til at kontrollere NO_x-emissioner. Det er hensigtsmæssigt, at føreren holdes underrettet om reagensmængden i emissionskontrollsystemet, således at der kan gribes ind for at forhindre for store emissioner.

Ændringsforslag 9
Artikel 6, stk. 1

1. De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af artikel 3 og 4 i nærværende direktiv vedtages af Kommissionen bistået af det udvalg, der er nedsat ved artikel 13, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF efter den i artikel 13, stk. 3, i

1. De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af artikel **2, stk. 9a, samt artikel 3** og 4 i nærværende direktiv vedtages af Kommissionen bistået af det udvalg, der er nedsat ved artikel 13, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF efter den i artikel 13, stk. 3, i det pågældende direktiv nævnte

det pågældende direktiv nævnte procedure.- procedure.-

Begrundelse

Jf. ændringsforslaget om artikel 2, stk. 9a (nyt).

Ændringsforslag 10
Artikel 7, stk. 1 a (nyt)

1a. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet et forslag om yderligere begrænsning af NO_x- og partikelemissioner for tunge erhvervskøretøjer i 2004.

Grænseværdierne for partikelemissioner nedsættes til en tiendedel af Euro 4-grænseværdierne. I denne forbindelse undersøger Kommissionen, om det er påkrævet at fastsætte en supplerende grænseværdi for partikelantal og -størrelse, og medtager i givet fald en sådan grænseværdi i forslaget.

Begrundelse

De begrænsninger i partikelemissioner fra personbiler og erhvervskøretøjer, der allerede har fundet sted, er stadig ikke tilstrækkelige til at sikre, at de emissionsgrænseværdier, der fremover fastsættes i EU-reglerne om luftkvalitet, også kan efterleves. Derfor er det bydende nødvendigt at foretage en yderligere nedsættelse af grænseværdierne for partikelemissioner fra personbiler og erhvervskøretøjer. Desuden må det undersøges, om der eventuelt også skal fastsættes supplerende grænseværdier for partikelantal og -størrelse.

Ændringsforslag 11
Artikel 7, stk. 4

4. Kommissionen tager den tilgængelige teknologi op til fornyet behandling med henblik på bekræftelse af de obligatoriske NO_x-standarder for 2008 i en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet, eventuelt ledsaget af passende forslag. ***udgår***

Begrundelse

NO_x-grænseværdien på 2,0/kWh for 2008 er for længst blevet bekræftet i en undersøgelse og anerkendt som realistisk. Kommissionens obligatoriske rapport, der egentlig skulle have foreligget inden udgangen af 2002, er endnu ikke blevet udarbejdet og er ikke længere nødvendig. Dette stykke er derfor fuldstændig irrelevant og bør udgå.

BEGRUNDELSE

Det foreliggende forslag fra Kommissionen har to målsætninger:

1. at afhjælpe de eksisterende mangler ved lovgivningsproceduren vedrørende direktiv 1999/96/EF (om ændring af direktiv 88/77/EØF);
2. at udsende en omarbejdet version af direktivet (og ophæve det gamle direktiv) og i denne forbindelse anvende den nye fremgangsmåde, hvorefter der foretages en underopdeling i et politisk og et teknisk direktiv.

Forslaget vedrører et udestående spørgsmål fra direktiv 1999/96/EF om udstødningsemissioner fra tunge erhvervskøretøjer. Ifølge artikel 7 i dette direktiv skal Kommissionen forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag til at udfylde det eksisterende tomrum *inden udgangen af 2000 (!)*. Det drejer sig om den indholdsmæssige udformning af allerede fastsatte regler. Ifølge artikel 4-6 i det samme direktiv *skal* følgende krav nemlig være opfyldt allerede fra **1. oktober 2005**:

- alle nye typer køretøjer skal være udstyret med et egendiagnosesystem (OBD) eller et egenmålingssystem (OBM) til kontrol af udstødningsemissionerne under kørslen
- ved typegodkendelse af nye køretøjer og motorer skal det attesteres, at det forureningsbegrænsende udstyr er funktionsdygtigt i køretøjets eller motorens normale levetid
- ved typegodkendelse af nye køretøjer skal det attesteres, at det forureningsbegrænsende udstyr er funktionsdygtigt i et køretøjs normale levetid under normale driftsbetingelser.

Med andre ord er Kommissionen knap tre år forsinket med sit forslag og bringer derfor den forskriftsmæssige gennemførelse og overholdelse af bestemmelserne i fare! Kommissionen anfører selv i sit forslag, at den fælles beslutningsprocedure for den politiske del af direktivet forventes afsluttet i den første halvdel af 2004. Det er højst usandsynligt. Det er under disse omstændigheder nærmest blevet umuligt at gennemføre en fuldstændig og ordentlig fælles beslutningsprocedure. Ikrafttrædelsesdatoen den 1. oktober 2005 kræver nu hurtig og målrettet handling.

Det kunne se ud til, at Kommissionen under dække af indførelsen af den nye todelte fremgangsmåde forsøger at skjule, at den ikke har levet op til sine forpligtelser. I denne forbindelse må det også afklares, hvorvidt den for forskriftsudvalget fastsatte frist den 30. juni 2004 hvad angår vedtagelsen af det tekniske direktiv er bindende.

Siden december 1999 har Kommissionen haft tid til at opfylde sine forpligtelser, og derfor virker denne fremgangsmåde provokerende i to henseender: For det første fordi der er tale om tre års forsinkelse, og for det andet fordi der kun er tale om tre nyskabelser i den politiske del med indførelsen af OBD-grænseværdier samt definitionen af OBD-systemer og levetider. Den relevante detailregulering er stadig fuldstændig uafklaret og henhører helt og holdent under forskriftsudvalget:

- a) Ad den tofasede indfaldsvinkel til OBD-systemer og indførelse af OBD-grænseværdier: I den første fase fra oktober 2005 skal systemet kunne registrere fejl i motorkontrolsystemet, der kan føre til overskridelser af udstødningsgrænseværdierne. Desuden skal systemet kunne registrere "væsentlige funktionsfejl" ved et eventuelt system til efterbehandling af emissioner fra motoren såsom partikelfiltre eller katalysatorer. Med den anden etape fra oktober 2008 skal OBD-systemet ikke kun være i stand til at registrere fejl i motorkontrolsystemet, men også forringet effektivitet i udstødningsefterbehandlingssystemerne.
- b) Ad definition af emissionskontrolsystemernes holdbarhed: Her har Kommissionen i øvrigt overtaget Europa-Parlamentets krav fra førstebehandlingen (dvs. fra oktober 1998!), i det mindste hvad angår det påkrævede kilometertal. For så vidt ville det have været muligt at nå til enighed tidligere:
- for køretøjer i klasse N₁: 100 000 km eller fem år
 - for køretøjer i klasse N₂ eller M₂: 200 000 km eller seks år
 - for køretøjer i klasse N₃ eller M₃: 500 000 km eller syv år.
- c) Ad kontrol med systemernes overholdelse af kravene under kørslen (in-use-compliance):
Hvad angår overvågning under realistiske forhold, som også skulle underkastes regulering, bliver der ikke gennemført entydige regler. Tværtimod bliver der skabt endnu større forvirring med tågede formuleringer, hvor der sågar stilles spørgsmålstejn ved, om der overhovedet bør stilles krav om kontrolforanstaltninger. Dette sidste punkt er imidlertid et klart politisk spørgsmål, der ikke skal overlades til forskriftsudvalget. Desuden er der allerede truffet en politisk afgørelse om dette spørgsmål!

Det er glædeligt, at der endelig foreligger en konsolideret tekst. Det bør ikke overlades til konsulentvirksomheder at opstille lovtekster mod betaling for at gøre disse tekster mere forståelige. Kommissionen skal selv fra begyndelsen af udfærdige disse tekster i forståelig form, således at de er tilgængelige for alle. Læselighed er ikke mindst vigtig for åbenhed og demokrati. En sådan konsolideret tekst kræver dog i og for sig en mere indgående analyse netop i dette tilfælde, hvor det stadig drejer sig om en nyhed.

I princippet må den nye todelte fremgangsmåde også hilses velkommen. Denne fremgangsmåde indebærer, at Parlamentet og Rådet når til enighed om det politiske indhold og de politiske målsætninger i den fælles beslutningsprocedure, mens Kommissionen fastsætter de detaljerede regler. På denne måde bliver lovgivningsarbejdet gjort mere effektivt, fordi lovgiver kan koncentrere sig om det væsentlige. Der hersker imidlertid uenighed om, hvordan man foretager en korrekt opdeling i en politisk og en teknisk del. I det foreliggende forslag er der helt klart valgt forkerte opdelinger, således at to særdeles politiske spørgsmål er blevet flyttet over i den tekniske del. For det første gælder det - som nævnt ovenfor - for reglerne om overvågning under realistiske forhold. For det andet er et vigtigt spørgsmål vedrørende OBD-systemet ganske enkelt blevet slettet fra den politiske del, nemlig spørgsmålet om sikring af ubegrænset og standardiseret adgang til inspektion, diagnose, vedligeholdelse og reparation. Den nye todelte fremgangsmåde betyder imidlertid netop, at man i den politiske del skal tage stilling til "hvorvidt", mens forskriftsudvalget i den tekniske

del skal tage stilling til "hvordan". Man kan ikke bare uden videre overlade den politiske afgørelse til forskriftsudvalget!

Indholdsmæssigt er det største problem ved det foreliggende forslag forskellen mellem de resultater, der opnås under testcyklussen og under normale kørsel. For eksempel kører busser i vid udstrækning under andre betingelser end i testcyklussen. Der er indicier for, at visse motorer specifikt afstemmes efter testcyklussen, men har en helt anderledes udstødningskarakteristik uden for testcyklus. Dette er muligt takket være elektronisk motorstyring. I realiteten kan resultatet blive, at moderne motorer udsender større emissioner end ældre motorer. Det er påkrævet at indskrænke disse muligheder for at undgå, at grænseværdimålingerne udarter til det absurde. Derfor må der indføres en procentvis begrænsning af grænseværdioverskridelser på ethvert vilkårligt valgt trin.

De begrænsninger i partikelemissioner fra personbiler og erhvervskøretøjer, der allerede har fundet sted, er stadig ikke tilstrækkelige til at sikre, at de emissionsgrænseværdier, der fremover fastsættes i EU-reglerne om luftkvalitet, også efterleves (fra 1. januar 2005 gælder der en ny grænseværdi for PM10). Derfor er det bydende nødvendigt at foretage en yderligere nedsættelse af grænseværdierne for partikelemissioner fra personbiler og erhvervskøretøjer, hvilket formentlig også vil kræve indførelse af ny teknik. Endvidere må det undersøges, om der eventuelt også skal fastsættes yderligere grænseværdier for partikelantal og -størrelse. Netop meget fine partikler er under mistanke for at udgøre en særlig risiko. Kommissionen bør derfor allerede i år forelægge et forslag om Euro VI.

Endelig er det også nødvendigt at slette artikel 7, stk. 4, der allerede er forældet, fordi bestemmelsen så at sige er blevet indhentet af lovgivningens bestemmelser om udstødning. NO_x-grænseværdien på 2,0 g/kWh for 2008 er for længst blevet bekræftet gennem en undersøgelse og anerkendt som realistisk. Kommissionens obligatoriske rapport, der egentlig skulle have foreligget inden udgangen af 2002, er endnu ikke blevet udarbejdet og bliver det formentlig heller ikke.

Under disse omstændigheder er der desværre ikke tid til en grundig analyse. Der er kun en chance for at afslutte denne lovgivningsprocedure i så god tid, at bestemmelserne om Euro IV kan blive omsat inden for tidsfristen: Der må opnås enighed ved førstebehandlingen. Den sidste frist for at nå til enighed er plenarmødet i april. Ellers vil også den næste etape, nemlig Euro V, blive bragt i fare.