



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 09.07.1997
KOM(97) 354 endelig udg.

95/0209 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

i henhold til EF-traktatens artikel 189 B, stk. 2, litra d),
om Europa-Parlamentets ændringerne til Rådets fælles holdning til

forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod
emission af forurenende luftarter og partikler
fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejpgående maskiner

OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG

i henhold til EF-traktatens artikel 189 A, stk. 2

1. Indledning

- Forslaget [KOM(95) 350 endelig udg. - 95/0209 (COD)]¹ blev forelagt for Rådet og Europa-Parlamentet den 7.9.1995.
- Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 28. februar 1996².
- Europa-Parlamentet godkendte forslaget ved førstebehandlingen den 25.10.1995 uden ændringsforslag³.
- Den 25. juni 1996 nåede Rådet til en enstemmig fælles holdning om direktivet. Den 20.1.1997 fastlagde Rådet, i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 189B, stk. 2, andet afsnit, formelt sin fælles holdning (nr. 15/97) om Kommissionens forslag⁴.
- Ved andenbehandlingen vedtog Europa-Parlamentet den 13. maj 1997 tre ændringsforslag til den fælles holdning.

2. Direktivets formål

Forslaget har til formål at begrænse luftforureningen fra en hidtil ureguleret sektor af stigende betydning. Formålet er således at opnå et højt beskyttelsesniveau for sundheden og miljøet, samtidig med at der bidrages til gennemførelsen af det indre marked ved at fastlægge ensartede emissionsnormer, der skal overholdes af nye forbrændingsmotorer, der skal monteres i mobile ikke-vejpgående maskiner.

Påvirkningen af miljøet fra denne kilde var allerede betydelig i 1990, men prognoser **for år 2010** viser, at dens andel af bidraget til forurening vil stige forholdsvis dramatisk på grund af betydelige reduktioner i forureningen fra vejtransport. Betydningen af denne forureningskilde understreges af, at partikelemissionerne, selv om vi går ud fra, at forslaget vedtages, og der opnås en væsentlig begrænsning af emissionerne fra maskinernes nye motorer - og fra landbrugstraktorernes motorer ved hjælp af et lignende forslag, der for øjeblikket er under udarbejdelse - vil være næsten lige så store, som dem der hidrører fra alle vejpgående motorkøretøjer. Emissionen af nitrogenoxider vil være på omkring to tredjedele af den, der hidrører fra landevejstransport. Nylige undersøgelser vedrørende den europæiske luftkvalitet i forbindelse med auto/olie-programmet har vist, at begrænsning af emissionerne af disse stoffer **fra alle kilder** er en toprioritet.

Ifølge direktivforslaget skal der gradvis indføres strenge emissionsnormer i to trin efter en stram tidsplan. Det første trin bør finde virkning fra september 1998, og det andet trin bør afvikles i perioden januar 2001 til december 2003. Det er derfor vigtigt at forslaget vedtages i tide til at opnå den størst mulige emissionsbegrænsning og til at

¹ EFT C 328 af 7.12.1995, s. 1.

² EFT C 153 af 28.5.1996, s. 2.

³ EFT C 308 af 20.11.1995, s. 29.

⁴ EFT C 123 af 21.4.1997, s. 1.

undgå den yderligere forsinkelse, der kan opstå, hvis væsentlige ændringer af forslaget skulle blive nødvendige for at tilpasse det til en ny tidsplan.

3. Kommissionens holdning til de ændringsforslag, som Parlamentet foreslog ved andenbehandlingen

Kommissionen **accepterer ændringsforslag nr. 1** (til den nye betragtning 21 a), som henviser til den indgåede "modus vivendi" ved at indsætte en relevant betragtning i Kommissionens ændrede forslag.

Ændringsforslag nr. 3 (til artikel 14) og **nr. 4** (til artikel 15) kan ikke accepteres:

Ændringsforslag **nr. 3** er ikke foreneligt med de eksisterende regler for udvalgsprocedurer og ville kræve en ændring af de gældende retsfor skrifter vedrørende udvalgsprocedurer.

Ændringsforslag **nr. 4** vedrører den type udvalgsprocedure, der skal anvendes ved tilpasningen til den tekniske udvikling. Kommissionen er principielt tilhænger af den fremgangsmåde, som Parlamentet har foreslået, med at anvende et rådgivende udvalg. For at få forslaget vedtaget inden for en rimelig frist har Kommissionen imidlertid accepteret et udvalg af type IIb efter anmodning fra Rådet. Denne procedure skaber ikke uoverkommelige problemer for en smidig forvaltning og tilpasning af direktivet.

4. Ændret forslag

Efter Europa-Parlamentets andenbehandling af direktivforslaget ændrer Kommissionen hermed direktivforslaget, således at der medtages et af de tre ændringsforslag, som Europa-Parlamentet vedtog den 13. maj 1997. Ændringerne er vist i bilag I.

BILAG I

ÆNDRET FORSLAG TIL

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejpgående maskiner

Rådets fælles holdning

Ændret forslag

Ny betragtning nr. 21a
(ifølge ændringsforslag nr. 1)

Europa-Parlamentet, Rådet og
Kommissionen indgik den 20.
december 1994⁵ en modus vivendi
vedrørende
gennemførelsesforanstaltningerne til
retsakter vedtaget efter
fremgangsmåden i traktatens artikel
189 B.

⁵ EFT C 102 af 4.4.1996, s. 1.

ISSN 0254-1459

KOM(97) 354 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

14 06 15

Katalognummer : CB-CO-97-341-DA-C

ISBN 92-78-22364-6

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg