

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget  
(Alm. del - bilag 143)  
miljøministerråd  
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres  
stedfortrædere

|                    |          |                  |
|--------------------|----------|------------------|
| BilagJournalnummer | Kontor   |                  |
| 1 400.C.2-0        | EU-sekr. | 31. oktober 2000 |

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Miljø- og Energiministeriets grundnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 97/24/EF om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer, COM (2000) 314 endelig.

MILJØstyrelsen 26. oktober 2000

Transport- og Luftkvalitetskontoret 4011/17-0045

Internationalt kontor EI/17

PS/6

MEM-0304-MST

## **GRUNDNOTAT til Folketingets Europaudvalg**

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 97/24/EF om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer**

COM (2000) 314 endelig

Resumé: Forslaget er en opfølgning på Kommissionens forpligtelse i henhold til direktiv 97/24/EF, til inden den 17. juni 1999 at fremlægge forslag til skærpede udstødningsnormer for luftforurening fra motorcykler og derved medvirke til at

opfyldte målene for luftkvalitet og de nationale emissionslofter i 2010. De udstødningsnormer, som indgår i forslaget, er baseret på en gennemgang af nuværende og fremtidig teknologi. Efter Kommissionens opfattelse kan de nuværende udstødningsnormer sammenlignes med de normer, som gjalt for personbiler før indførelsen af katalysatorer (d.v.s. før 1993). For 1. fase foreslår Kommissionen, at udstødningsnormerne kommer til at svare til anvendelse af oxidationskatalysatorer/sekundær lufttilførsel i 4-taktsmotorer og direkte indsprøjtning i 2-taktsmotorer. For 2. fase fremhæver Kommissionen, at der allerede i dag eksisterer mere miljøvenlig teknologi end foreslået for fase 1. Det er imidlertid Kommissionens opfattelse, at motorcykelbranchen har behov for mere tid, før man kan fastlægge udstødningsnormer, som forudsætter anvendelse af regulerede 3-vejskatalysatorer og avanceret direkte indsprøjtningsteknologi. Forslaget lægger op til, at indførelsen af sådanne normer først sker fra 2006. Forslaget skønnes at have en positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet i Danmark.

## **1. Status**

Kommissionen sendte den 22. juni 2000 ovennævnte forslag til Rådet.

Forslaget har hjemmel i artikel 95 i TEF (tidligere artikel 100A) og skal derfor vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter proceduren om fælles beslutningstagen i artikel 251 i TEF.

Forslaget er en opfølgning på den forpligtelse for Kommissionen, der indgår i direktiv 97/24/EF til inden den 17. juni 1999 at fremlægge forslag til skærpede udstødningsnormer for luftforurening fra motorcykler. Det fremgår af nævnte direktiv, at en endelig vedtagelse af forslaget skal ske inden 1. januar 2001, og at der i forslaget skal medtages andre elementer end blot skærpede grænseværdier.

## **2. Formål og indhold**

Miljømæssig vurdering

Kommissionen anfører, at forslagets formål er, at skærpe Fællesskabets krav til begrænsning af emissionen af forurenende stoffer fra motorcykler og derved medvirke til at opfylde målene for luftkvalitet og de nationale emissionslofter i 2010. De nuværende udstødningsnormer indgår i det såkaldte multidirektiv 97/24 af 17. juni 1997. De har skullet overholdes i forbindelse med typegodkendelse af motorcykler siden den 17. juni 1999.

Kommissionen har på baggrund af grundscenariet fra det nye auto/olie 2 program foretaget en vurdering af den nuværende forurening fra motorcykler og af den forventede udvikling, såfremt der ikke sker nogen begrænsning af de gældende udstødningsnormer. For de tre regulerede stoffer - kulilte (CO), kulbrinter (HC) og kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>) - er for de 9 EU-lande, som indgik i auto/olie 2 programmets basis-scenarie, beregnet følgende udvikling i motorcyklernes andel af det samlede udslip fra vejtransport (i %):

1995 2020

CO 6,3 16,8

HC 4,1 20,0

NO<sub>x</sub> 0,3 2,2

Det fremgår af Kommissionens beregninger, at gennemførelsen af udstødningsnormerne i direktiv 97/24 vil medføre et fald i det samlede udslip af CO og HC fra motorcykler. Faldet er dog ubetydeligt set i relation til den reduktion der samtidig sker for den øvrige vejtransport, og resultatet bliver derfor, at der fremover sker en væsentlig forøgelse i motorcyklernes andel af det samlede udslip for alle de regulerede stoffer. Dette til trods for at motorcyklerne kun skønnes at udgøre 2-3% af den samlede trafik. Kommissionen anfører, at udslippet af partikler ikke indgår i vurderingerne på grund af manglende data.

Kommissionen fremhæver, at selv om de kommende emissionskrav til vejtransporten vil medføre betydelige reduktioner i de samlede emissioner, så kan man fortsat vente problemer i visse byer med overholdelse af fremtidige luftkvalitetsnormer. Det gælder især partikler (PM10), men i mindre omfang også NO<sub>2</sub> og benzen. Regionalt forventes der også at mangle en del i, at Fællesskabet når det fastsatte mål for forurening med j ordnær ozon. Set i lyset af de gennemførte beregninger sigter de foreslåede udstødningsnormer i første række mod en mindskelse af udslippet af HC. Man forventer, at sådanne normer samtidig vil medføre en reduktion i udslippet af PM10.

## Teknologi

De udstødningsnormer, som indgår i forslaget, er baseret på en gennemgang af nuværende og fremtidig teknologi. Efter Kommissionens opfattelse kan de nuværende udstødningsnormer sammenlignes med de normer, som galt for personbiler før indførelsen af katalysatorer (d.v.s. før 1993). Man mener ikke, at den teknologi, der i dag anvendes i personbiler, uden videre kan overføres til motorcykler. Dels af tekniske årsager, men også på grund af volumen og omkostninger. De teknikker, der i dag anses for gennemførlige, er forskellige for 2-takts motorer og 4-takts motorer:

## Teknik Reduktion (%)

2-taktsmotorer oxidationskatalysator -

direkte indsprøjtning 70

4-taktsmotorer sekundær lufttilførsel 25 oxidationskatalysatorer 50-65

reguleret 3-vejs katalysator 60-80

Det fremhæves, at det kun er 3-vejskatalysatoren, som medfører reduceret udslip af NO<sub>x</sub>, og at de foranstaltninger, der foreslås for 2-taktsmotorer især virker over for HC og må forventes at blive ledsaget af en stigning i udslippet af NO<sub>x</sub>, således at dette kommer til at svare til udslippet fra en 4-taktsmotor.

## Udstødningsnormer

For at give branchen tid til at tilpasse sig foreslår Kommissionen, at det mere langsigtede mål indføres i to etaper.

Fase 1

Kommissionen foreslår, at udstødningsnormerne kommer til at svare til anvendelse af oxidationskatalysatorer/sekundær lufttilførsel i 4-taktsmotorer og direkte indsprøjtning i 2-taktsmotorer. Efter Kommissionens opfattelse vil man ved anvendelse af disse teknologier kunne anvende samme emissionsgrænser for 2- og 4-taktsmotorer. Man er opmærksom på, at det for 2-taktsmotorer betyder, at grænseværdien for NO<sub>x</sub> må forhøjes, men henviser til, at NO<sub>x</sub>-bidraget fra motorcykler er meget beskedent. Følgende udstødningsnormer (g/km):

CO HC NO<sub>x</sub>

Nuværende grænseværdi (97/24)

2-taktsmotor 8 4 0,1

4-taktsmotor 13 3 0,3

Foreslået værdi (fælles) 5,5 1,2 0,3

Reduktion 2-taktsmotor 31% 70% -200%

4-taktsmotor 58% 60% 0%

Kommissionen foreslår, at de skærpede grænseværdier indføres i forbindelse med typegodkendelser fra 1. januar 2003 og for alle nye køretøjer fra 2004.

Kommissionen foreslår, at der gennemføres en mindre justering af den hidtidige testprocedure (R 40). Ved test efter R 40 starter man først opsamling af udstødningsgasser efter en tomgangsperiode på 40 sekunder fulgt af 2 gennemløb af den beskrevne kørecyklus, som svarer til bykørsel. Det betyder, at målingerne sker på varm motor. Kommissionen foreslår, at de første 40 sekunders tomgang fjernes. Kommissionen fremhæver to ulemper ved den anvendte procedure. For det første er den anvendte kørecyklus mindre dynamisk end de faktiske køremønstre, og den omfatter ikke kørsel ved høje hastigheder. For det andet tages der selv efter den foreslåede fjernelse af de første 40 sekunder ikke hensyn til forholdene efter koldstart. Kommissionen vurderer derfor, at der er behov en mere repræsentativ testprocedure, og man henviser i den forbindelse til, at der inde n for FN's Economic Commission for Europe (ECE) er igangsat et arbejde med henblik på udforme en global kørecyklus for motorcykler. Kommissionen foreslår, at udformningen af en ny kørecyklus afventer det igangværende arbejde inden for ECE, således at et forslag til ny kørecyklus fremsættes i 2002 med henblik på anvendelse ved fastsættelsen af fase 2-værdierne.

## Fase 2

Kommissionen fremhæver, at der allerede i dag eksisterer mere miljøvenlig teknologi end foreslået for fase 1. Det er imidlertid Kommissionens opfattelse, at motorcykelbranchen har behov for mere tid, før man kan fastlægge udstødningsnormer, som forudsætter anvendelse af regulerede 3-vejskatalysatorer og avanceret direkte indsprøjtningsteknologi. Forslaget lægger op til, at indførelsen af sådanne normer først ske r fra 2006. Det vil efter Kommissionens opfattelse ikke være hensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt at fastlægge egentlige talværdier, idet de ny værdier skal baseres på en revideret kørecyklus. De skærpede grænseværdier skal derfor indgå i et forslag, som Kommissionen skal fremlægge i 2002.

## 3-hjulede motorcykler og quadricykler

Det eksisterende direktiv finder også anvendelse på 3-hjulede motorcykler og quadricykler. Der indgår lempede krav til disse køretøjer, idet udstødningsnormerne er sat til 1,5 gange normerne for de 2-hjulede motorcykler. Kommissionen henviser til, at der er et begrænset antal enheder af disse køretøjer, og at der er specielle forhold vedrørende inertie og friktionstab. Man foreslår derfor, at der fortsat skal v&ael ig;re mere lempelige krav til de 3-hjulede motorcykler og quadricykler. Man foreslår imidlertid, at lempelsen for benzindrevne køretøjer reduceres til 1,25. Da man kan forvente, at der i fremtiden vil ske en øget anvendelse af dieseldrevne køretøjer, foreslås separate værdier for denne kategori.

## CO HC NO<sub>x</sub>

Nuværende grænseværdi (97/24)

2-taktsmotor 12 6 0,15

4-taktsmotor 19,5 4,5 0,45

## Forslag

Benzin 7,0 1,5 0,4

CO-tomgang

I de nuværende regler indgår en grænseværdi for CO i tomgang på 4,5%. Kommissionen foreslår at slette denne grænseværdi, dog således at prøvningsdata kommer til at indgå i den foreliggende dokumentation. Dette svarer til proceduren for personbiler, og hensigten er, at prøvningsdataene kan anvendes i forbindelse med et eventuelt periodisk syn.

Økonomiske incitament

Ligesom i bildirektiverne foreslår Kommissionen, at det bliver muligt for medlemslandene at indføre afgiftslettelser for motorcykler, der opfylder de foreslåede grænseværdier, før disse bliver obligatoriske i 2003. Da der allerede i dag eksisterer teknologi, som kan opfylde væsentlig lavere grænseværdier, foreslår Kommissionen endvidere, at der indføres et sæt vejledende grænseværdier, som vil kunne anvendes af medlemsstater, som gerne vil fremme en mere miljøvenlig teknologi. De vejledende værdier foreslås opdelt i to klasser, henholdsvis over og under 150 cc. For motorcykler over 150 cc kan anvendelse af regulerede 3-vejskatalysatorer efter Kommissionens opfattelse føre til yderligere reduktioner i størrelsesorden 60-75% i forhold til de obligatoriske 2003-værdier for alle tre komponenter (CO, HC og NO<sub>x</sub>). For motorcykler under 150 cc skønner Kommissionen, at anvendelse af oxidationskatalysatorer kombineret med sekundær lufttilførsel for 4-taktsmotorer og avanceret direkte indsprøjtning med oxidationskatalysator for 2-taktsmotorer vil kunne give reduktioner af CO og HC på ca. 30% i forhold til 2003-værdierne. Man foreslår på den baggrund følgende sæt vejledende værdier (bestemt efter den nuværende testprocedure minus de 40 sekunder):

CO HC NO<sub>x</sub>

Obligatoriske værdier (2003) 5,5 1,2 0,3

Vejledende værdier < 150 cc 2,0 0,8 0,2

> 150 cc 2,0 0,3 0,1

Videre tiltag

Kommissionen anfører, at man vil overveje mulighederne for i fase 2 (2006) at indføre passende forslag om holdbarhedskrav.

**3. Nærhedsprincippet & proportionalitetsprincippet**

Kommissionen anfører, at formålet med de påtænkte foranstaltninger er at tilpasse de eksisterende foranstaltninger til den tekniske udvikling såvel som til ny viden på miljøområdet. Tilpasningen af disse foranstaltninger kræves udtrykkelig i direktiv 97/24. Det blev også med vedtagelsen af dette direktiv besluttet, at harmonisere alle emissionsrelaterede krav i forbindelse med godkendelse af nye motorcykler på grundlag af totalharmonisering. Området hører derfor under Fællesskabets enekompetence.

**4. Konsekvenser for Danmark**Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget medfører ikke lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark. Godkendelse af motorcykler sker i henhold til bestemmelser i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer, som udarbejdes af Færdselsstyrelsen med hjemmel i Færdselsloven.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Baseret på oplysninger fra motorcykelfabrikanternes brancheforening (ACEM) og fra det hollandske institut TNO vurderer Kommissionen, at anvendelsen af de forskellige teknologier vil medføre følgende meromkostninger:

Teknik Meromkostninger (gn.snit) - kr.

2-taktsmotorer oxidationskatalysator 1020

direkte indsprøjtning 1450

4-taktsmotorer sekundær lufttilførsel 600 oxidationskatalysatorer  
1650

reguleret 3-vejs katalysator 3630

Der er forholdsvis stor spredning inden for de enkelte kategorier, hvilket primært skyldes, at der er tale om udviklingsomkostninger, og at seriestørrelserne for motorcykler kan være meget små.

Meromkostningerne kan sammenholdes med produktionspriserne for 2-taktsmotorer og 4-taktsmotorer, som af Kommissionen angives at være henholdsvis ca. 21.000 kr og 24.000-60.000 kr.

De seneste tal for Danmark viser, at der sælges lidt over 3.000 motorcykler om året. Meromkostningerne for forbrugerne kan på den baggrund antages at ligge i størrelsesorden 100 mio. kr. pr. år før afgifter. Afgiften i Danmark udgør 105% af beløb mellem 6.400 kr. og 11.700 kr. og 180% af beløbet over 11.700 kr.

Der skønnes ikke at være udgifter for amter og kommuner.

Beskyttelsesniveau

Forslaget skønnes at have en positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet i Danmark.

**5. Høring**

Forslaget er den 30. august 2000 sendt i høring til 21 interessenter med svarfrist den 2. oktober 2000.

Notatet har været sendt i høring i Specialudvalget (miljø) fra den 26. september til den 29. september 2000. Der er indkommet høringssvar fra Det økologiske Råd, der støtter det generelle sigte med forslaget og anfører, at Danmark bør arbejde for en opstramning af en række ikrafttrædelsesdatoer i forslaget.