



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 22.06.2000
COM (2000) 314 endelig

2000/0136 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

af

**om ændring af direktiv 97/24/EF om dele af og kendetegn
ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

A. FORSLAGETS FORMÅL

Formålet med forslaget 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 lofter for emissionerne i 2010. Emissionskravene for motorcykler er underlagt det såkaldte "multidirektiv" 97/24/EF af 17. juni 1997 om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede køretøjer, som afsluttede gennemførelsen af EU-typegodkendelsesordningen for to- og trehjulede køretøjer.

B. RETSGRUNDLAG

Forslaget om foranstaltningerne bygger på artikel 95 (tidl. artikel 100 A) i EF-traktaten. De indgår som led i den europæiske typegodkendelsesordning for to- og trehjulede køretøjer, og overholdelse af dem vil være obligatorisk i forbindelse med nye godkendelser, som udstedes af nationale myndigheder. Foranstaltningerne afspejler den traditionelle lovgivningsmetode, som følges i denne sektor, nemlig fuldstændig harmonisering af alle relevante tekniske forskrifter. Foranstaltningerne fastlægger præstationsnormerne og giver fabrikanterne frihed til at konstruere produkter, som opfylder normerne. Denne lovgivningsmetode støttes fuldt ud af markedsdeltagerne.

Teksten er relevant for EØS-aftalen.

C. BAGGRUND

Der er gjort mange fremskridt med hensyn til forbedring af luftkvaliteten i Europa gennem den gradvise skærpelse af emissionsnormerne for køretøjer, som har fundet sted i form af en række ændringer til direktiv 70/220/EF (for personbiler og lette erhverškøretøjer) og 88/77/EØF (for store dieselmotorer og tunge køretøjer). Emissioner fra motorcykler var ikke med i AUTO-OIL I-programmet.

De nuværende emissionsgrænser for motorcykler og knallerter er fastlagt i direktiv 97/24/EF og anvendes obligatorisk for nye EU-godkendelser siden den 17. juni 1999. I artikel 5 i direktiv 97/24/EF anmodes Kommissionen om inden to år efter direktivets vedtagelse at fremsætte forslag til yderligere skærpelse af emissionsgrænserne for motorcykler på grundlag dels af undersøgelsen af de tekniske muligheder for mindskelse af emissionen, dels en vurdering af omkostninger og fordele ved at anvende strammere grænseværdier. Denne bestemmelse omfatter ikke knallerter, da der i direktiv 97/24/EF i forvejen indgår endnu en etape, som begynder i 2002.

Endvidere indgår forslaget i en global fællesskabsstrategi, som bygger på AUTO-OIL II-programmet og sigter mod opfyldelse af Fællesskabets målsætning for luftkvalitet på en omkostningseffektiv måde for Fællesskabet som helhed. Forslaget er i fuld overensstemmelse med de foreløbige konklusioner for AUTO-OIL II-programmet.

1. AUTO-OIL II-programmet: Emissionsregisterets grundscenarie og luftkvalitetsmål

1.1 Grundscenariet i AUTO-OIL II-programmet (AOPII)

Af grundscenariet i AOPII fremgår, hvordan emissionsregisteret for landevejstransport og andre kilder til alle de vigtigste forurenende stoffer i tidsrummet 1990-2020 kommer til at se ud, hvis bestemmelserne på området forbliver uændrede.

Nedenstående tabel indeholder en oversigt over emissionsregisterets resultater for motorcykler (EU-9), specielt de totale transportrelaterede emissioner, for de tre forurenende stoffer omfattet af bestemmelserne, nemlig kulilte (CO), kulbrinter (HC) og kvælstofoxider (NO_x). Den omfatter de ni EU-stater, for hvilke AOPII har foretaget en detaljeret analyse af transportsektoren.

| Kategori | År | CO | | HC | | NO _x | |
|-----------------|------|------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|
| | | Emissioner EU-9 (tons) | Transport-andel (%) | Emissioner EU-9 (tons) | Transport-andel (%) | Emissioner EU-9 (tons) | Transport-andel (%) |
| Motorcykler | 1995 | 1.495.384 | 6,3 | 169.285 | 4,1 | 11.387 | 0,25 |
| | 2005 | 858.621 | 7,6 | 112.330 | 7,4 | 15.917 | 0,66 |
| | 2010 | 769.623 | 10,2 | 107.673 | 13,7 | 17.886 | 1,2 |
| | 2020 | 767.041 | 16,8 | 115.797 | 20,0 | 20.196 | 2,2 |
| Transport total | 1995 | 23.608.238 | | 4.088.480 | | 4.591.323 | |
| | 2005 | 11.314.923 | | 1.450.568 | | 2.398.967 | |
| | 2010 | 7.505.210 | | 787.517 | | 1.463.540 | |
| | 2020 | 4.563.579 | | 578.491 | | 889.371 | |

Selv om der ventes et fald i den absolutte emission af HC og CO fra motorcykler som følge af gennemførelsen af emissionsgrænserne i direktiv 97/24/EF, er motorcyklernes relative andel i den samlede transportrelaterede emission hurtigt stigende, til 13,7% i 2010 og 20% i 2020 for HC, skønt motorcykler kun forventes at udgøre 2-3% af den samlede trafik. Dette kan forklares ved det mere drastiske fald i emissionerne fra andre køretøjskategorier som følge af gennemførelsen af EURO I-IV-grænserne og den gradvise udfasning af ældre og mere forurenende køretøjer.

En tilsvarende udvikling forventes for emissionen af NO_x fra motorcykler, hvis andel i de samlede transportrelaterede emissioner dog er langt mindre end for HC.

Motorcyklernes partikelemmission er ikke blevet beregnet på grund af manglende egnede data, men anses for at have et betydeligt omfang, navnlig for de mindre totaktsmotorcyklers vedkommende.

1.2 AUTO-OIL II-programmets luftkvalitetsmålsætning for motorcykelemmissioner

Luftkvalitetsmålsætningen i AOPII er formuleret som:

- kvalitetsnormer for den omgivende luft for 2010
- mål for reduktion af emissionen, baseret på de foreslåede nationale emissionslofter.

I grundscenariet i AOPII ventes en betydelig reduktion af emissionerne af alle "konventionelle" forurenende stoffer til 2010. Disse reduktioner i emission medfører betydelig forbedring i luftkvaliteten, men er ikke nødvendigvis altid tilstrækkelige til, at ovennævnte luftkvalitetsmål vil blive nået.

I byerne forudsiger modellerne udbredt overskridelse af den vejledende PM10-norm. For NO₂ og benzen kan overskridelserne tænkes kun at omfatte et lille antal storbyer og i de fleste tilfælde at være begrænset til bykernen.

Regionalt vil der trods den ventede forbedring af de regionale niveauer af troposfærisk ozon i 2010 fortsat mangle en del i, at Fællesskabet når sit mål om, at det kritiske niveau ikke overskrides regionalt.

Konklusionerne fra AOPII viser, at en af de største udfordringer på luftkvalitetsområdet bliver at mindske kløften mellem på den ene side de forventede emissioner ifølge AOPII-grundscenariet og på den anden side de foreslåede nationale lofter for emission af NO_x og HC, som er udgangsstoffer for ozondannelse. For 2010 er der udsigt til, at de nationale lofter for HC-emission overskrides i Belgien, Frankrig, Tyskland, Italien, Nederlandene, Italien, Portugal og Det Forenede Kongerige.

Fra et luftkvalitetssynspunkt spiller motorcykelkørlens geografiske og tidsmæssige fordeling også en rolle. I de nord- og centraleuropæiske lande anvendes hovedsagelig større motorcykler til fritidskørsel i solrige, ozonfølsomme sommerweekender. I de sydlige lande benyttes mindre motorcykler intensivt til og fra arbejde i tætbefolkede byområder og bidrager derved væsentligt til luftkvalitetsproblemerne i byerne.

På grundlag af oplysningerne om motorcykelemissioner (se punkt 1.1) og luftkvalitet (se punkt 1.2) sigter de regulerende indgreb i dette forslag i første række mod en mindskelse af kulbrinteemissionerne. Nedsættelse af NO_x-emissioner fra motorcykler vil ikke få nær så udtalt virkning på opfyldelsen af luftkvalitetsmålene. Eftersom PM10-emissionerne fra totaktsmotorer hænger nøje sammen med emissionen af kulbrinter, vil fokuseringen på kulbrinter føre til en yderligere gavnlig virkning i form af mindskelse af PM10-emissionen i byområder, navnlig i de sydeuropæiske lande.

2. Gennemgang af teknologien og potentialet for emissionsnedsættelse

Der blev foretaget en nøje vurdering af den nuværende og fremtidige emissionsbegrænsende teknologi til motorcykler med henblik på at beregne gennemførlighed og emissionsnedsættende potentiale i forbindelse med en realistisk tidsramme for gennemførelse i industrien. Forslagets grænseværdier er afledt af disse oplysninger under hensyntagen til vægtningen af omkostninger og gavnlige virkninger af grænseværdiernes fastlæggelse og anvendelse.

De nuværende emissionsgrænser for motorcykler kræver en teknologi, der kan sammenlignes med personbilers stadi før indførelse af katalysatoren. Elektronisk brændstofindsprøjtning og motorstyringssystemer er netop begyndt at komme ind på markedet. Den emissionsbegrænsende teknologi, som anvendes til personbiler, kan dog ikke uden videre overføres til motorcykler på grund af tekniske og konstruktionsmæssige forhold samt volumen og omkostninger.

F.eks. vil den opnåelige største omdannelsesgrad være lavere, når katalysator-teknikken anvendes til motorcykler.

Som for andre køretøjer anbefales det at opstille mere langsigtede mål og nå disse via flere etaper. Forslaget indeholder derfor to etaper, hvorved der i den første fase indføres nedsatte grænseværdier nu, som senere tænkes fulgt op med en følgende etape. Det giver branchen tilstrækkelig tid til at tilpasse sig samt et tydeligt mål for fremtiden. Som anført i punkt 5.2. vil denne fremgangsmåde give mulighed for rettidig indførelse af en ny kørecyklus, som i øjeblikket er under udarbejdelse, i forbindelse med den anden etape.

For firetaktsmotorer er de gennemførlige teknikker til emissionsbegrænsning (1) sekundær lufttilførsel, (2) oxidationskatalysator med eller uden sekundær lufttilførsel og (3) reguleret trevejskatalysator. Det emissionsbegrænsende potentiale for kulbrinter anslås at udgøre henholdsvis -25%, -50 til -65% og -60 til -80% i forhold til nutidig teknologi (med den nuværende kørecyklus). Kun med trevejskatalysator kan der opnås en væsentlig reduktion af NO_x emissionerne.

For totaktsmotorcykler er de gennemførlige teknologier oxidationskatalysatoren og direkte indsprøjtning (med eller uden oxidationskatalysator). Den mest avancerede teknologi anses for at være direkte indsprøjtning, som er overlegen mht. reduktion af HC- og CO-emission, brændstofforbrug, bevarelse af lavemissionsegenskaber og sikring mod uautoriserede indgreb. Forskellige totaktsproducenter er i øjeblikket i færd med at udvikle denne teknologi eller har allerede en model på markedet. For totaktskøretøjer har direkte indsprøjtning potentiale til at nedbringe emissionerne til næsten samme niveau som for firetaktskøretøjer, hvilket gør det irrelevant at fastlægge separate grænseværdier for totaktsmotorer som i det nuværende direktiv. Det emissionsbegrænsende potentiale for HC skønnes at være -70% i forhold til nuværende teknologi. Men det kan ikke undgås, at det ledsages af en begrænset stigning i NO_x-emissionerne til samme niveau som for firetaktsmotorer.

3. Omkostninger og cost/benefit-forhold

De skønnede omkostninger for de forskellige teknologier bygger på skøn over stigningen i industriens omkostninger (pr. køretøj) som angivet af de europæiske motorcykelfabrikanters brancheforening (ACEM) og rapporten "The motorcycle emission situation", som er udarbejdet af den nederlandske sammenslutning for anvendt forskning (TNO). Oplysningerne fra ACEM er baseret på et spørgeskema, som er tilgået forskellige producenter. I stedet for at angive blot ét tal som de skønnede omkostninger, der er forbundet med anvendelse af en bestemt teknologi, valgtes tre niveauer, nemlig de gennemsnitlige, højeste og laveste omkostninger, således at tallene giver et billede af spredningen i de indkomne svar. Nedenstående tabel giver en oversigt over resultaterne.

| Motorcykel kategori | Gennemsnitlig udsalgspris (euro) | Emissions-begrænsende teknologi | Omkostningsforøgelse pr. køretøj (euro) | | |
|---------------------|----------------------------------|---|---|-------|------------|
| | | | Min. | Maks. | Gennemsnit |
| Totakts | 2800 | Oxidations-katalysator | 56 | 322 | 137 |
| | | Direkte indsprøjtning | 126 | 280 | 196 |
| Firetakts | 3250- 8000 | SAI | 50 | 115 | 80 |
| | | Oxidations-katalysator + sekundær lufttilførsel | 76 | 396 | 220 |
| | | Reguleret trevejskatalysator | 372 | 580 | 484 |

Den store spredning i disse omkostningsskøn har flere årsager. Først og fremmest vil ekstraomkostningerne til renere køretøjer ikke hovedsagelig skyldes øgede udgifter til udstyr, men omkostninger til udvikling og kalibrering, og afhænger derfor stærkt af størrelsen af de serier, som de skal afskrives på. Motorcykelproducenterne, navnlig de små producenter, er ugunstigt stillet, fordi seriestørrelse og pris normalt er mindre end for personbiler. Også det forskellige teknologiske stade, som de forskellige motorcykelproducenter befinder sig på, kan forklare forskellen i omkostninger. Desuden vil udviklingsomkostningerne være væsentligt større, når en ændring skal gennemføres inden for kort tid som følge af et givet lovindgreb, end når den kan indgå i et i forvejen planlagt modelskift, hvilket sidste i højere grad må forventes at være tilfældet for lovindgreb, som er planlagt for en længere periode.

De skønnede omkostninger pr. køretøj fordeler sig bredt mellem 50 og 400 euro pr. køretøj (med trevejskatalysator som undtagelse), hvilket kan sammenholdes med tidligere resultater fra AUTO-OIL I, nemlig 200 til 520 euro for personbiler og 530 til 620 euro for tunge køretøjer.

Da det største problem ved emissioner fra motorcykler er kulbrinter, vil forholdet "omkostninger pr. køretøj pr. ton HC sparet i løbet af dets levetid" angive cost/benefit-forholdet for de forskellige tekniske løsninger (se tabellen nedenfor).

| Motorcykel kategori | Emissions-begrænsende teknologi | Cost/benefit-forhold (euro/ton HC sparet) | | |
|---------------------|---|---|-------|-------------|
| | | Min. | Maks. | Gennemsnit |
| Totakts | Oxidations-katalysator | 718 | 4128 | 1759 |
| | Direkte indsprøjtning | 1050 | 2333 | 1633 |
| Firetakts | SAI | 1020 | 2347 | 1632 |
| | Oxidations-katalysator + sekundær lufttilførsel | 633 | 3300 | 1833 |
| | Reguleret trevejskatalysator | 2657 | 4142 | 3457 |

Disse resultater kan sammenholdes med de skønnede marginalomkostninger ved at mindske HC-emissionerne fra stationære kilder til et niveau svarende til målsætningen i det foreslåede direktiv om nationale lofter for emissioner (International Institute for Applied System Analysis (IIASA)): "cost effective control of acidification and ground-level ozone", som spænder fra 550 til 10000 euro/ton HC for de forskellige stater.

4. Grænseværdier i etape 1 og tekniske løsninger

For firetaktskøretøjer vil næste etape af emissionsgrænseværdierne indebære, at der anvendes oxidationskatalysator/sekundær lufttilførsel eller tilsvarende teknologi, som mindsker emissionen med 60% for HC og CO.

Da direkte indsprøjtning for totaktsmotorerne er overlegen med hensyn til mindskelse af HC- og CO-emissioner, brændstofforbrug, varighed af emissionsformindskelse og sikring mod uautoriserede indgreb, indebærer forslaget, at næste etape i emissionsgrænser vil føre til indførelse af direkte indsprøjtningsteknologi. Emissionsgrænserne nedbringes med 70% for HC og 30% for CO. Oxidationskatalysatorer og direkte indsprøjtningsteknologi giver sammenlignelige resultater for så vidt angår omkostningseffektivitet. Omkostningerne pr. køretøj er højere for direkte indsprøjtning, men den højere udsalgspris, der må betales af forbrugeren, kan forventes opvejet af et væsentligt lavere brændstofforbrug.

For NO_x må de nuværende grænser anses for rimeligt lave, hvad der også fremgår af motorcyklernes begrænsede andel i den samlede NO_x-emission fra transporten. Endvidere har de undersøgte teknologier (se ovenstående), trods deres betydelige gavnlige virkning på emissionen af HC og CO både for det enkelte køretøj og samlet, kun ringe eller intet potentiale til at nedsætte NO_x-emissionen. Tværtimod kan det blive nødvendigt for firetaktsmotorer at køre på en mere mager blanding end i øjeblikket, hvilket vil øge NO_x-emissionen en smule. Som nævnt vil direkte indsprøjtning til totaktsmotorer uundgåeligt føre til en NO_x-emission svarende til firetaktsmotorers. På baggrund af det manglende potentiale for reduktion af NO_x og for ikke at sinke indførelsen af direkte indsprøjtning til totaktsmotorer foreslås det at lade den nuværende grænse for NO_x til firetaktsmotorer finde anvendelse på alle

motorcykler. Industrien vil behøve længere tid til at udvikle egnet teknologi til NO_x-reduktion, navnlig for de mindre producenters vedkommende. Derfor foreslås det, at NO_x-reduktionen fastlægges i anden etape.

Som konklusion giver de foreslåede tekniske løsninger for anden etape lejlighed til at fastlægge et enkelt sæt grænseværdier, som finder anvendelse på alle motorcykler uanset motortype.

5. 2. etape

5.1 Basisteknologi til 2. etape

Som anført i punkt 2 er mere miljøvenlig teknologi teknisk gennemførlig. Størstedelen af motorcykelbranchen vil dog have behov for mere tid til udvikling og anvendelse af den nødvendige teknologi. Det er derfor fordelagtigt at planlægge en anden etape, som kunne styrke anvendelsen af den bedst tilgængelige teknologi som regulerede trevejskatalysatorer til større firetaktsmotorcykler og avanceret direkte indsprøjtningsteknologi til totaktsmotorer med oxidationskatalysatorer. Sammenlignet med den nuværende cyklus ville den anden etape således indebære yderligere nedbringelse af CO-, HC- og NO_x-emissioner i forhold til grænseværdierne i 1. etape. Disse obligatoriske grænseværdier vil dog først kunne fastlægges nøjere efter en gennemgang af den nuværende kørecyklus og efter yderligere undersøgelse af den tekniske gennemførlighed og teknologiens potentiale til at nedbringe emissionerne.

5.2 Gennemgang af kørecyklussen

Den nuværende kørecyklus i funktionsprøvestand har været på plads siden indførelsen af FN-ECE's Regulativ 40 og består kun af bykørecyklussen, idet motoren varmes op ved, at cyklussen gennemkøres to gange, før emissionsmåling påbegyndes. Derudover går motoren ved tomgangshastighed i 40 sekunder inden disse to prækonditioneringscykluser. Denne prøvningsmetode blev ikke ændret i direktiv 97/24/EF.

De 40 sekunders tomgang blev indført af hensyn til måleudstyrets funktion, men anses ikke for nødvendig med det nuværende emissionsmåleudstyr. Denne bestemmelse foreslås derfor slettet.

Den faktiske kørecyklus har to vigtige ulemper, som gør den mindre repræsentativ for motorcyklers opførsel under driften. For det første er kørecyklussen mindre dynamisk end det fremgår af de faktiske køremønstre (som udviser kraftige accelerationer) og omfatter ikke kørsel uden for byer, hvilket for begge punkters vedkommende har særlig betydning for større motorcykler. For det andet tager metoden ikke hensyn til køretøjets opførsel ved opvarmning. Særligt for mindre motorcykler, som hovedsagelig benyttes til korte byture, er den urealistiske opvarmning i denne kørecyklus af betydning. Det er indlysende, at en mere repræsentativ kørecyklus er påkrævet.

Da begge fænomener først er blevet undersøgt for nylig, foreligger der i øjeblikket ikke data, som kan støtte indførelse af nye afprøvningsmetoder på videnskabeligt forsvarligt grundlag. Det skal bemærkes, at skønt det af nogle parter foreslås at anvende den nuværende cyklus for personbiler, kan dette kun

anses for en middelmådig og foreløbig løsning, som ikke tager hensyn til motorcykelkørselens typiske køremønstre og dynamik. En sådan kortsigtet løsning ville desuden lægge en ekstra byrde på producenternes udviklingsressourcer, uden at det på længere sigt ville forbedre prøvecyklusen afgørende.

Arbejdet med at formulere en særlig kørecyklus for motorcykler, som tager hensyn til de nævnte problemer, er påbegyndt af den nederlandske regering; arbejdet skal udføres af den nederlandske sammenslutning for anvendt videnskabelig forskning (TNO), støttet af den internationale brancheforening for motorcykelfabrikanter (IMMA). Desuden er automobilsektionen i den tyske tekniske kontroljeneste (TÜV) i færd med at undersøge en ny kørecyklus for det tyske forbundsmiljøagentur (UBA).

I denne forbindelse og efter gennemførelsen af den parallelle aftale er det værd at følge en global strategi med henblik på at udvikle en harmoniseret kørecyklus på verdensplan for motorcykler (WMTC). Det anbefales, at dette sker gennem koordineret indsats i FN-ECE's gruppe vedrørende forurening og energi (GRPE en undergruppe til WP29), ligesom det i øjeblikket finder sted med henblik på udvikling af en harmoniseret kørecyklus på verdensplan for tunge køretøjer.

I tråd med det foreløbige arbejdsprogram for harmoniseret kørecyklus på verdensplan for motorcykler, der er udarbejdet af GRPE, ønsker Kommissionen inden udgangen af 2002 at forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag, som sigter mod at indføre en ny kørecyklus samt etape 2-grænseværdier, der tager udgangspunkt i denne nye kørecyklus.

D. HØRING AF DE BERØRTE PARTER

1. Branchens holdning

Motorcykelindustrien har været inddraget lige siden de første drøftelser af fremtidige foranstaltninger vedrørende emissioner fra motorcykler og vedrørende formulering af en særlig prøvecyklus for motorcykler. Industrien har bidraget væsentligt og tilslutter sig i hovedsagen Kommissionens forslag.

2. Medlemsstaternes holdning

Medlemsstaternes eksperter er blevet hørt og informeret om indholdet i dette forslag af Kommissionens rådgivende Gruppe Vedrørende Motorkøretøjers Emissioner (MVEG). Flertallet af eksperterne støtter forslagene. Det forventes derfor, at et flertal blandt medlemsstaterne vil tilslutte sig forslaget.

E. FORSLAGETS INDHOLD

1. Emissionsnormer for motorcykler- Etape 1 (2003)

I overensstemmelse med den tekniske konsekvensberegning og cost/benefit-analysen foreslår Kommissionen, at emissionsnormerne for motorcykler strammes. Det foreslås, at disse foranstaltninger finder anvendelse fra 1. januar 2003 for nye køretøjstyper, og fra 2004 for alle nye køretøjer. En yderligere forskriftsmæssig etape tænkes påbegyndt den 1. januar 2006 for nye køretøjstyper (se nedenfor).

De tekniske løsninger, som anses for nødvendige for at efterkomme de foreslåede grænseværdier, giver mulighed for at foreslå ét sæt grænseværdier for alle motorcykler. Derved kan man fjerne den sondring mellem totakts- og firetaktskøretøjer, som gøres i det nuværende direktiv, og derved skabe teknologiafhængige rammer.

De foreslåede nye grænseværdier, som skal finde anvendelse fra 2003, repræsenterer i forhold til de i 1999 gældende emissionsnormerne en reduktion på:

- 60% for kulbrinter og kulilte for firetaktsmotorcykler
- 70% for kulbrinter og 30% for kulilte for totaktsmotorcykler.

Som anført ovenfor er der behov for nogen lempelse af NO_x-grænseværdien for totaktsmotorcykler i forhold til den gældende NO_x-grænseværdi i direktiv 97/24/EF, således at den bringes på linje med NO_x-grænsen for motorcykler med firetaktsmotor.

Der foreslås følgende grænseværdier for 2003:

| | CO (g/km) | HC (g/km) | NO_x (g/km) | Cyklus |
|-------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------------------|---------------|
| Direktiv 97/24/EF | | | | |
| Totakts | 8,0 | 4,0 | 0,1 | ECE-40 |
| Firetakts | 13,0 | 3,0 | 0,3 | ECE-40 |
| Nye grænseværdier etape 2003 | | | | |
| Alle | 5,5 | 1,2 | 0,3 | ECE-40 (*) |

(*) prøveforløbet ændret ved sletning af tomgangsperioden på 40 sekunder.

2. Emissionsnormer for motorcykler - Etape 2 og gennemgang af prøvecyklussen (2006)

Forslaget forudser en 2. etape for grænseværdier, hvorved motorcykelemmissioner mindskes yderligere fra 2006. Det har til formål at forberede motorcykelbranchen på de foranstaltninger, som Kommissionen mener, det vil være nødvendigt at anvende fra dette tidspunkt. Desuden baseres denne anden etape på en ny prøvningscyklus, som vil være mere repræsentativ for faktiske emissionsforhold.

Kommissionen agter at forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag inden udgangen af 2002, hvori prøvningsproceduren og grænseværdierne for etape 2 fastlægges.

3. Emissionsnormer for trehjulede motorcykler og quadricykler

Direktiv 97/24/EF finder også anvendelse på trehjulede motorcykler og quadricykler. De nuværende emissionsgrænseværdier er sat til 1,5 gange emissionsgrænseværdierne for tohjulede motorcykler. Da det samlede marked for denne køretøjskategori er meget lille (under 10 000 enheder årligt i EU), bidrager de kun marginalt til den samlede emission. Selvom basismotorerne på trehjulede motorcykler og quadricykler er afledt fra motorcyklers, tenderer

emissionerne til at være noget højere på grund af den øgede inertie og friktionstab. Det foreslås derfor at sætte benzingeræseværdierne til 1,25 gange emissionsgrænserne for tohjulede motorcykler.

Det forventes, at der i fremtiden vil ske en omlægning til dieseldrevne køretøjer. Det foreslås derfor at indføre separate grænseværdier for benzin- og dieseldrevne køretøjer. Dieselmotorer vil give muligheder for lavere CO- og HC-værdier, men forudsætter en noget højere NO_x-værdi.

Der foreslås følgende grænseværdier for 2003:

| | CO (g/km) | HC (g/km) | NO_x (g/km) | Cyklus |
|---------------|----------------------------|----------------------------|--|---------------|
| Benzin | 7,0 | 1,5 | 0,4 | ECE-40 (*) |
| Diesel | 2,0 | 1,0 | 0,65 | ECE-40 (*) |

(*) prøveforløbet ændret ved sletning af tomgangsperioden på 40 sekunder.

4. Andet

4.1. Referencebrændstoffer

I bilag IV til kapitel V fastlægges specifikationer for de referencebrændstoffer (benzin og diesel), som skal anvendes ved prøverne. Specifikationerne for disse referencebrændstoffer bør rettes ind efter dem, der finder anvendelse på personbiler, for således at tage hensyn til, at der er formuleret referencebrændstoffer, som afspejler et gennemsnit af specifikationerne for de brændstoffer, som er på markedet.

4.2. Type II-prøvning og emissionsdata til teknisk kontrol

I type II-prøven indgår måling af CO ved tomgangshastighed. Med anvendelse af emissionsbegrænsende teknologi vil den nuværende grænseværdi for kulilteindhold, 4,5% v/v, ikke længere være et gyldigt kriterium. Det foreslås at slette denne grænseværdi, men at lade prøvningsdata (CO-måling, motorhastighed) indgå i den dokumentation af prøvningsresultater, som er vedlagt køretøjets typegodkendelsesattest som beskrevet i rammedirektiv 92/61/EF. Ligesom forskrifterne for personbiler vil der være mulighed for at anvende disse data med henblik på fremtidige forskrifter for teknisk kontrol. Gennemførelsen af sådanne forskrifter for motorcykler kan eventuelt finde sted i forbindelse med tilpasning af direktiv 96/96/EF (om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil). Kontrol og vedligeholdelse anses for afgørende for at sikre, at emissionsniveauet for nye køretøjer under drift ikke forringes i et uacceptabelt omfang.

5. Afgiftslettelser

I tråd med de tidligere vedtagne direktiver om emissioner for to- og trehjulede køretøjer, personbiler og tunge køretøjer foreslås afgiftslettelser for køretøjer, som opfylder emissionsgrænserne, der skal gælde fra 2003, forud for den dato, hvor de bliver obligatoriske for etappen.

Som tidligere anført er mere miljøvenlig teknologi, som går ud over, hvad der kræves for 2003, allerede teknisk gennemførlig. Kommissionen mener, at der er

betydelige miljøfordele ved at opmuntre til udvikling og anvendelse af denne teknologi. Det foreslås derfor at indføre vejledende værdier for at give medlemsstater, som gerne vil fremme mere miljøvenlig teknologi, mulighed for at anvende afgiftslettelser. De foreslåede rammer for disse lettelser er afbalanceret mellem på den ene side nødvendigheden af at tilskynde til hurtigst mulig indførelse af ny teknologi og på den anden side undgå opsplitting af det indre marked gennem diverse afgiftslettelser, der i givet fald vil være ensbetydende med eksistensen af en række forskellige emissionsnormer på EU-markedet.

De vejledende værdier foreslås opdelt i to klasser, henholdsvis over og under 150 cc, hvilket afspejler den forventede forskel i teknologimulighederne for de to klasser. For større motorcykler (over 150 cc) kan anvendelsen af regulerede trevejskatalysatorer eller tilsvarende teknologi føre til yderligere nedbringelser på 60-75% for alle tre forurenende stoffer i forhold til de obligatoriske grænseværdier fra 2003 (med den nuværende kørecyklus). Potentialet for nedbringelse af emissionerne for den mere fremskredne teknologi til mindre motorcykler, f.eks. oxidationskatalysator kombineret med sekundær lufttilførsel for firetaktsmotorer og avanceret direkte indsprøjtning med oxidationskatalysator for totaktsmotorer, forventes at være mere begrænset for HC og NO_x, nemlig omkring 30% mere end grænseværdierne fra 2003.

De foreslåede vejledende værdier, som mål for etape 1-cyklusen, er:

| Vejledende værdier i forbindelse med afgiftslettelser | CO (g/km) | HC (g/km) | NO _x (g/km) | Cyklus |
|---|-----------|-----------|------------------------|--------|
| ≤ 150 cc | 2,0 | 0,8 | 0,2 | ECE-40 |
| > 150 cc | 2,0 | 0,3 | 0,1 | ECE-40 |

F. VIDERE TILTAG

1. Holdbarhedskrav til forureningsbegrænsende anordninger

De nye emissionsgrænser indebærer udbredt anvendelse af emissionsbegrænsende teknik på motorcykler. Ligesom for personbiler er det nødvendigt, at der indføres holdbarhedskrav for at sikre, at den emissionsbegrænsende teknik forbliver effektiv i hele køretøjernes normale levetid og under normale driftsbetingelser. Man må være opmærksom på, at katalysatorteknologi til biler ikke som sådan direkte lader sig overføre til motorcykler, eftersom vibrationer, mekaniske stødpåvirkninger, temperaturer og udstødningspulsationer er langt kraftigere end for biler.

Kommisionen er i øjeblikket i færd med at undersøge dette spørgsmål med henblik på at indføre holdbarhedskrav i næste etape. I denne sammenhæng vil Kommissionen tage hensyn til den nærmere art af emissionsbegrænsende teknologi og specielle foranstaltninger for motorcykler foruden den igangværende revision af holdbarhedskravene for personbiler. For personbiler sker revisionen ud fra den forudsætning, at holdbarhedsprøvning ikke er nødvendig, da emissionsgrænserne skal overholdes under drift indtil 80 000 km, dog mindst i fem år (i 2005 100 000 km, dog mindst fem år). Kommissionen forventer i givet fald at kunne fremsætte passende forslag vedrørende holdbarhedskrav til udgangen af år 2000.

G. NÆRHEDSPRINCIPPET

1. De påtænkte foranstaltningers formål set i lyset af Kommissionens forpligtelser

Formålet med de påtænkte foranstaltninger er at tilpasse de eksisterende foranstaltninger til den tekniske udvikling såvel som til ny viden på miljøområdet. De eksisterende foranstaltninger har i vidt omfang bidraget til, at fællesskabsmarkedet for motorcykler er blevet harmoniseret siden 1997. Tilpasningen af disse foranstaltninger kræves udtrykkelig i direktiv 97/24/EF og er genstand for fuld enighed, som gjorde vedtagelsen af det foregående direktiv mulig.

2. Kompetencefordelingen mellem EU og medlemsstaterne

Med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/24/EF har Fællesskabet besluttet at harmonisere alle emissionsrelaterede krav i forbindelse med godkendelse af nye køretøjer på grundlag af total harmonisering. Området hører derfor under Fællesskabets enekompetence.

3. EU's handlingsmuligheder

Den eneste realistiske handlingsmulighed er lovgivning baseret på et direktiv eller en forordning. Som et særdirektiv, som giver mulighed for at anvende den EF-typegodkendelse af to- og trehjulede køretøjer, som kom på plads gennem direktiv 92/61/EØF, anvender forslaget de lovkrav, som er nødvendige i denne sektor.

4. Mulighed for at opstille generelle mål og overlade gennemførelsen til medlemsstaterne

Det kræver et ensrettet, detaljeret direktiv at sikre sammenhængen med rammedirektivet 92/61/EØF.

H. KONKLUSIONER

Dette forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv sikrer den højeste grad af miljøbeskyttelse, som er forenelig med en økonomisk bæredygtig, global fremgangsmåde og med de realistiske tekniske muligheder.

Forslaget vil bidrage til bedre beskyttelse af folkesundheden og miljøet i Fællesskabet ved at opstille ambitiøse, men realistiske mål og samtidig give motorcykel- og komponentindustrien tilstrækkelig tid til at udvikle den nødvendige teknologi inden markedsføringen.

Kommissionen har taget hensyn til, at det er nødvendigt at skabe stabile rammer for markedsdeltagerne, og forslaget er blevet til med dette mål for øje. Ikke desto mindre stiller Fællesskabet sig med disse forslag i spidsen for de globale bestræbelser på at nedbringe emissionerne fra motorcykler.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

af

**om ændring af direktiv 97/24/EF om dele af og kendetegn
ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

efter proceduren i traktatens artikel 251³, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I det femte handlingsprogram for De Europæiske Fællesskaber på miljøområdet, hvis overordnede strategi blev godkendt ved Rådets resolution⁴ af 1. februar 1993, er det fastsat, at der skal ske en yderligere indsats for at opnå en væsentlig mindskelse af det nuværende niveau for emissioner af forurenede stoffer fra motorkøretøjer.
- (2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/24/EF⁵ er et af særdirektiverne under den typegodkendelsesprocedure, som er fastlagt ved Rådets direktiv 92/61/EØF af 30. juni 1992 om typegodkendelse af to- og trehjulede køretøjer⁶, senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/7/EF⁷.
- (3) I henhold til artikel 5 i direktiv 97/24/EF forelægger Kommissionen inden 24 måneder efter datoen for vedtagelsen af nævnte direktiv Europa-Parlamentet og Rådet et forslag, udarbejdet på grundlag af forskning og en analyse af omkostningerne og fordelene ved anvendelse af skærpede grænseværdier, om fastlæggelse af en næste etape, hvor der skal vedtages foranstaltninger, som yderligere skal skærpe grænseværdierne for luftforurening og støjniveau for de pågældende køretøjer. Et sådant tiltag er begrænset til at omfatte motorcykler, da

¹ EFT C

² EFT C

³ EFT C

⁴ EFT C 138 af 17.5.1993, s. 1.

⁵ EFT L 226 af 18.8.1997, s. 1.

⁶ EFT L 225 af 10.8.1992, s. 72.

⁷ EFT L 106 af 3.5.2000, s. 1.

direktiv 97/24/EF allerede for knallerter fastlægger en efterfølgende etape med strammere grænseværdier, som finder anvendelse fra den 17. juni 2002.

- (4) På grundlag af den tekniske konsekvensberegning og analysen af omkostninger og fordele peges der på ét enkelt sæt nye Type I-prøvegrænser, som skal finde anvendelse fra 2003 for alle motorcykler, og som svarer til en reduktion på 60% for kulbrinter og kulilte for firetaktsmotorcykler, og på 70% for kulbrinter og 30% for kulilte for totaktsmotorcykler. For firetaktsmotorcykler ansås det ikke for gennemførligt at opnå yderligere reduktion i nitrogenoxider med de påtænkte teknologier. For totaktsmotorcykler er anvendelse af avanceret direkte indsprøjtningsteknik, som har størst potentiale hvad angår kulilte og kulbrinter, uundgåeligt knyttet til en moderat emissionsbegrænsning med hensyn til stigning i grænsen for kvælstofoxid i forhold til den nuværende grænseværdi, der således bringes på linje med firetaktsmotorcykler. Dette anses for acceptabelt, da emissionsregisteret viser, at motorcyklernes andel i vejtransportens samlede emission af kvælstofoxid er marginal.
- (5) Kontrol og vedligeholdelse anses for afgørende for at sikre, at emissionsniveauet for nye køretøjer ikke forringes uacceptabelt under driften. I denne forbindelse, og på linje med forskrifterne for personbiler, bør forskrifterne for type II-prøvning, navnlig grænsen på 4,5% v/v kulilte, erstattes af krav om måling og registrering af de nødvendige data til teknisk kontrol.
- (6) Trehjulede motorcykler og quadricykler er enten udstyret med motor med styret tænding eller kompressionstænding. Ligesom for emissionsgrænserne for personbiler kræver hver kategori et separat sæt grænseværdier.
- (7) Specifikationerne for de referencebrændstoffer, som anvendes til emissionsprøvning, bør bringes på linje med dem, som finder anvendelse på personbiler, for således at afspejle den udvikling, som har fundet sted i specifikationerne for markedsførte brændstoffer i overensstemmelse med EF-lovgivningen om kvaliteten af benzin- og dieselbrændstoffer.
- (8) Medlemsstaterne bør have mulighed for at give afgiftslettelser for at fremme markedsføring af køretøjer, som opfylder fællesskabsbestemmelserne, og for at fremme mere miljøvenlige teknologier på grundlag af de vejledende emissionsværdier. Sådanne afgiftslettelser bør opfylde visse betingelser, som har til formål at undgå forvriddning af det indre marked. Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes ret til at lade emission af forurenende stoffer og andre stoffer indgå i grundlaget for beregning af vejafgifter på to- og trehjulede køretøjer.
- (9) Til typegodkendelse bør der indføres en ny kørecyklus, som giver en mere repræsentativ bedømmelse af emissionspræstationerne under prøvningsbetingelser, der bedre svarer til dem, som køretøjerne er udsat for under driften, og som tager hensyn til forskellen i køremønsteret for små og store motorcykler. Der foregår et yderligere udviklingsarbejde, som skal give grundlag for indførelse af en ny prøvecyklus på en videnskabeligt forsvarlig måde.
- (10) Det er nødvendigt at fastlægge den næste etape for emissionsgrænser, som bør omfatte yderligere betydelige nedbringelser i forhold til grænseværdierne for 2003. Sådanne grænseværdier vil dog først kunne fastlægges nøjere efter en gennemgang af den nuværende kørecyklus og efter yderligere undersøgelse af

den tekniske gennemførlighed og teknologiens potentiale til at nedbringe emissionerne.

- (11) Målet for den påtænkte handling, en mindskelse af niveauet for forurenende emissioner fra to- og trehjulede motorkøretøjer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne. Det kan derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5, bedre opfyldes ved tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning på området. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel 5, er dette direktiv begrænset til det minimum, der er påkrævet for at nå dette mål, og går ikke udover hvad der er nødvendigt med henblik herpå.
- (12) Direktiv 97/24/EF bør ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Kapitel 5 i direktiv 97/24/EF ændres som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 2

1. Fra den 1. januar 2002 kan medlemsstaterne ikke, af grunde vedrørende foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening:
 - nægte EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 92/61/EØFeller
 - forbyde indregistrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer,såfremt de foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, er i overensstemmelse med forskrifterne i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv.
2. Fra den 1. januar 2003 nægter medlemsstaterne, af grunde vedrørende de foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 92/61/EØF for enhver køretøjstype, som ikke opfylder forskrifterne i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv.

Til type I-prøven anvendes de grænseværdier, som er angivet i række A i tabellen i bilag II til kapitel 5, i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv.
3. Fra 1 januar 2004 skal medlemsstaterne:
 - anse typeattester, som ledsager nye køretøjer i henhold til direktiv 92/61/EØF, for ugyldige, og
 - nægte indregistrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke er ledsaget af en typeattest i henhold til direktiv 92/61/EØF,

af grunde vedrørende foranstaltninger, som skal træffes mod luftforurening, såfremt køretøjerne ikke opfylder bestemmelserne i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv.

Til type I-prøven anvendes de grænseværdier, som er angivet i række A i tabellen i bilag II til kapitel 5, i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv.

Artikel 3

1. Afgiftslettelser kan af medlemsstaterne kun indføres for køretøjer, som er i overensstemmelse med direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv. Afgiftslettelser skal opfylde en af følgende betingelser:
 - a) De skal gælde for alle fabriksnye køretøjer, der udbydes til salg på markedet i medlemsstaten, og som tidligere end krævet opfylder de obligatoriske krav i række A i bilag II til kapitel 5, i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv. De skal ophøre fra det tidspunkt, hvor emissionsgrænseværdierne i artikel 2, stk. 3, bliver obligatoriske for fabriksnye køretøjer, eller
 - b) De skal gælde for alle fabriksnye køretøjer, der udbydes til salg på markedet i medlemsstaten, og som overholder de vejledende værdier i række B i bilag II til kapitel V, i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv.
2. De i stk. 1 omhandlede afgiftslettelser skal for hver køretøjstype udgøre et beløb, som er mindre end merudgifterne til de tekniske løsninger, der indføres for at sikre overholdelse af værdierne i række A eller B i tabellen i bilag II til kapitel 5, i direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv, og deres montering på køretøjet.
3. For at gøre det muligt for Kommissionen at fremsætte sine bemærkninger underrettes den i god tid om projekter, der tager sigte på at indføre afgiftslettelser som omhandlet i stk. 1 eller på at ændre dem.

Artikel 4

1. Kommission vil overveje en yderligere stramning af emissionsnormerne for køretøjer, der er omfattet af dette direktiv, under hensyntagen til:
 - (a) den tekniske udvikling inden for emissionsbegrænsende teknologi og de tekniske og økonomiske konsekvenser af anvendelsen på motorcykler
 - (b) de fremskridt, der sker med at udvikle en mere repræsentativ motorcykel-kørecyklus, som afhjælper begrænsninger i den nuværende kørecyklus som f.eks. ved koldstart og stærkt dynamisk kørsel
 - (c) muligheden for at harmonisere kørecyklusen på verdensplan
 - (d) forholdet mellem grænseværdier under den nuværende og den nye prøvecyklus.

2. På grundlag af de i stk. 1 omhandlede elementer fremsætter Kommissionen i givet fald forslag til Europa-Parlamentet og Rådet, som blandt andet omfatter:

(a) en særlig ny kørecyklus til emissionsmåling ved type I-prøvning

(b) obligatoriske emissionsgrænseværdier, som finder anvendelse fra 2006.

Artikel 5

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2001. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og bestemmelser, skal de ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 6

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 7

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

I kapitel 5 i direktiv 97/24/EF foretages følgende ændringer:

1) Bilag II ændres således:

(a) Punkt 1.4 affattes således:

"1.4. "Forurenende luftarter", udstødningsgassens indhold af kulilte og kvælstofoxider, sidstnævnte udtrykt som kvælstofdioxid- (NO₂) ækvivalenter, samt kulbrinter svarende til bruttoformlen:

- C₁H_{1,85} for benzin
- C₁H_{1,86} for diesel."

(b) Punkt 2.2.1.1. affattes således:

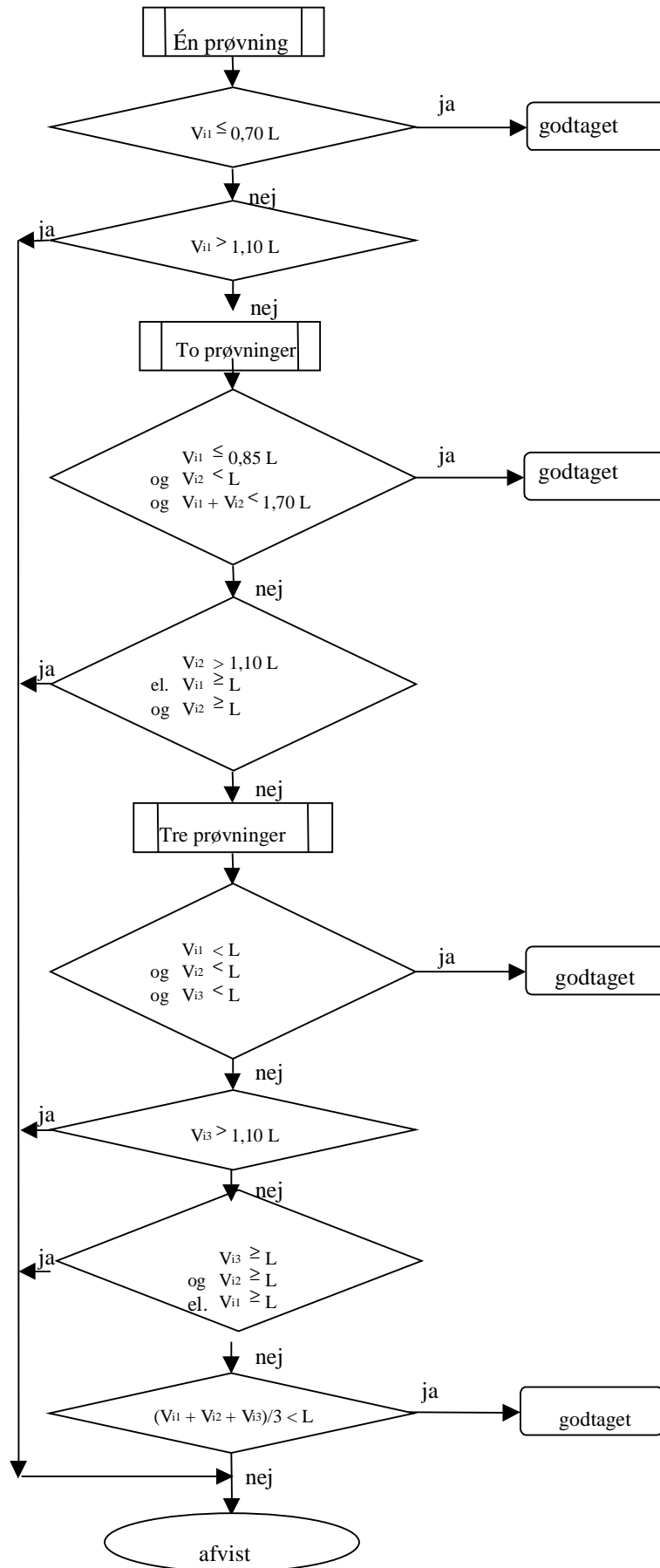
"2.2.1.1. Type I-prøve (kontrol af den gennemsnitlige emission gennem udstødningsgassen i byområder med tæt trafik)

2.2.1.1.1. Prøven gennemføres efter den i tillæg 1 beskrevne fremgangsmåde. De forurenende luftarter opsamles og analyseres efter de anførte metoder.

2.2.1.1.2. Figur I.2.2. er et rutediagram for type I-prøve.

2.2.1.1.3. Køretøjet anbringes på en rullestand, der er udstyret med midler til belastnings- og inertisimulering.

Figur I.2.2. Rutediagram for type I-prøve



2.2.1.1.4. Under prøven bliver udstødningsgassen fortyndet, og der opsamles en proportional prøve i en eller flere sække. Køretøjets udstødningsgas bliver fortyndet, der udtages prøver, som analyseres efter den nedenfor beskrevne metode, og det samlede volumen af den fortyndede udstødningsgas måles.

2.2.1.1.5. Med forbehold af kravene i afsnit 2.2.1.1.6. gentages prøven tre gange. De resulterende masser af gasformige emissioner, som er opnået ved hver prøvning, skal være under de grænser, der er angivet i nedenstående tabel (række A):

| | klasse | Masse af kulilte (CO) | Masse af kulbrinter (HC) | Masse af kvælstofoxider (NO _x) |
|---|--------------|--------------------------|-----------------------------|---|
| | | L ₁ (g/km) | L ₂ (g/km) | L ₃ (g/km) |
| Grænse for motorcykler (tohjulede) med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse | | | | |
| A (2003) | alle | 5,5 | 1,2 | 0,3 |
| B (*) | I (≤150 cc) | 2,0 | 0,8 | 0,2 |
| | II (>150 cc) | 2,0 | 0,3 | 0,1 |
| Grænse for trehjulede motorcykler og quadricykler med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse (styret tænding) | | | | |
| A (2003) | alle | 7,0 | 1,5 | 0,4 |
| Grænse for trehjulede motorcykler og quadricykler med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse (kompressionstænding) | | | | |
| A (2003) | alle | 2,0 | 1,0 | 0,65 |

(*) Værdierne i række B er vejledende og finder anvendelse til det i direktivets artikel 3 omhandlede orsmål.

2.2.1.1.5.1. Uanset forskrifterne i punkt 2.2.1.1.5. kan en af de tre målte resulterende masser for hvert forurenende stof eller hver kombination af forurenende stoffer overstige den foreskrevne grænse med højst 10 %, forudsat den aritmetiske middelværdi af de tre resultater er under den foreskrevne grænse. Når de foreskrevne grænser overstiges for flere end ét forurenende stof, er det uden betydning, om dette finder sted ved samme prøvning eller i forskellige prøvninger.

2.2.1.1.6. Det antal prøver, der foreskrives i punkt 2.2.1.1.5., nedsættes under nedenstående forudsætninger, hvor V₁ er resultatet af den første prøve og V₂ resultatet af den anden prøve for hvert forurenende stof.

2.2.1.1.6.1. Er det opnåede resultat for hvert forurenende stof mindre end eller lig med 0,70 L (dvs. V₁ 0,70 L), udføres kun én prøve.

2.2.1.1.6.2. Er betingelsen i punkt 2.2.1.1.6.1. ikke opfyldt, udføres kun to prøver, såfremt følgende krav er opfyldt for hvert forurenende stof:

$$V_1 \leq 0,85 \text{ L og } V_1 + V_2 \leq 1,70 \text{ L og } V_2 \leq L."$$

(c) TABEL I og TABEL II i punkt 2.2. udgår.

(d) Punkt 2.2.1.2. affattes således:

"2.2.1.2. Type II-prøve (måling af kulilte ved tomgangshastighed) og emissionsdata, som kræves til teknisk kontrol.

2.2.1.2.1. Dette krav gælder for køretøjer med motor med styret tænding, for hvilke der søges godkendelse efter dette direktiv.

2.2.1.2.2. Ved afprøvning i overensstemmelse med tillæg 2 (type II-prøve) i normal tomgang:

- registreres kulilteindholdet (v/v) af de afgivne udstødningsgasser
- skal motorhastigheden under prøven registreres, herunder eventuelle tolerancer.

2.2.1.2.3. Ved afprøvning med "høj tomgangshastighed" (dvs. $>2000 \text{ min}^{-1}$):

- registreres kulilteindholdet (v/v) af de afgivne udstødningsgasser
- skal motorhastigheden under prøven registreres, herunder eventuelle tolerancer.

2.2.1.2.4 Motorolietemperaturen på prøvetidspunktet måles og registreres.

2.2.1.2.5. De registrerede data indføres i de pågældende afsnit af det dokument, som er omhandlet i bilag VII til direktiv 92/61/EØF, som senest ændret."

(e) Der tilføjes et nyt afsnit 3.1.1. med følgende ordlyd:

"3.1.1. Et køretøj udtages af produktionen og underkastes den i punkt 2.2.1.1. beskrevne prøve. Som grænseværdier for kontrol af produktionens overensstemmelse anvendes de, der er angivet i tabellen i punkt 2.2.1.1.5."

- (f) Det tidligere punkt 3.1.1. omnummereres til 3.1.2. og ændres som følger:
- Ordene "Tabel I og II" erstattes af "tabellen i punkt 2.2.1.1.5",
 - ordene "de tabeller, der er omhandlet i punkt 2.2.1.1.2" erstattes af "tabellen i punkt 2.2.1.1.5."
- (g) Punkt 3.1.3 i tillæg 1 erstattes af følgende:
- "3.1.3. Indsugningssystemets tæthed kan kontrolleres for at sikre, at karbureringen ikke påvirkes af falsk luft."
- (h) I Punkt 5.3.1. i tillæg 1 ændres den sidste sætning til følgende:
- "Før opsamlingen af udstødningsgassen påbegyndes, gennemføres to komplette tilpasningscykluser."
- (i) Punkt 6.1.3. i tillæg 1 affattes således:
- "6.1.3. Før den første tilpasningscyklus indledes, rettes en luftstrøm af variabel styrke mod den to- eller trehjulede motorcykel. Derefter gennemføres to komplette cykluser, hvorunder der ikke opsamles udstødningsgas. Køleluften styres af rullernes hastighed, således at der i området 10 km/h til 50 km/h opnås en lineær strømningshastighed af afgangsluften, som er lig rullens relative hastighed med en tolerance på 10%. Når rullens hastighed er under 10 km/h, kan køleluftens hastighed være nul. Køleluftblæserens afgangstværsnit og anbringelse skal være i overensstemmelse med følgende angivelser:
- (i) areal mindst $0,4 \text{ m}^2$
 - (ii) højde fra gulv til underkant: mellem 0,15 og 0,20 m
 - (iii) afstand til forenden af køretøjet: mellem 0,3 og 0,45 m".
- (j) I punkt 6.2.2. i tillæg 1 udgår den første sætning.
- (k) Punkt 7.2.1. i tillæg 1 affattes således:
- "7.2.1. Efter to tilpasningscykluser (begyndelsestidspunkt for første cyklus), udføres operationerne i punkt 7.2.2 til 7.2.5 nøjagtig samtidigt."
- (l) Punkt 7.4 i tillæg 1 affattes således:
- "7.4. Analyse
- 7.4.1. Analysen af gassen i sækken påbegyndes hurtigst muligt, og ikke senere end 20 minutter efter prøvecyklusens afslutning.

- 7.4.2. Før analyse af hver prøve skal det analyseområde, som skal anvendes til det pågældende forurenende stof, nulstilles med den korrekte nulstillingsgas.
- 7.4.3. Analysatorerne indstilles derefter i henhold til kalibreringskurverne ved hjælp af kalibreringsgasser med en nominel koncentration på 70-100% af måleområdet.
- 7.4.4. Derefter kontrolleres analysatorernes nulstilling igen. Hvis aflæsningen afviger mere end 2% af måleområdet fra den, der blev indstillet på i punkt 7.4.2, gentages proceduren.
- 7.4.5. Derefter analyseres prøverne.
- 7.4.6. Efter analysen gentages kontrollen af nulpunkt og kalibreringspunkter med brug af de samme gasser. Afviger resultaterne af disse gentagelser højst 2% fra resultaterne i punkt 7.4.3., anses analysen for acceptabel.
- 7.4.7. I alle punkter i dette afsnit skal flowhastighed og tryk af de forskellige gasser være den samme som er anvendt ved kalibrering af analysatorerne.
- 7.4.8. Som den målte koncentrationen i gasserne af hvert forurenende stof anses den, som aflæses efter stabilisering på måleapparatet."

2) Bilag IV affattes således:

"BILAG IV

SPECIFIKATIONER FOR REFERENCEBRÆNDSTOFFET (BENZIN)

Det anvendte referencebrændstof er det, der er beskrevet i BILAG IX, afsnit 1, til direktiv 70/220/EØF.

SPECIFIKATIONER FOR REFERENCEBRÆNDSTOFFET (DIESEL)

Det anvendte referencebrændstof er det, der er beskrevet i BILAG IX, afsnit 2, til direktiv 70/220/EØF."

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER (SMV)

FORSLAGETS TITEL

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 97/24/EF af 17. juni 1997 om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer.

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

FORSLAGET

1. Hvorfor er der, under hensyntagen til nærhedsprincippet, behov for EF-lovgivning på dette område, og hvad er hovedformålet?

Fællesskabets kompetence inden for forurenende emissioner fra motorcykler blev fastslået med vedtagelsen af direktiv 97/24/EF. Med forslaget ændres direktiv 97/24/EF, så der vedtages strengere krav til emissionsgrænser som fastsat i direktivets artikel 5.

Hovedsigtet med forslaget er at nedbringe emissionerne fra motorcykler med henblik på at nå de fremtidige luftkvalitetsmålsætninger for hele EU. Endvidere indgår forslaget i en global fællesskabsstrategi, som bygger på AUTO-OIL II-programmet og sigter mod opfyldelse af Fællesskabets målsætning for luftkvalitet på en omkostningseffektiv måde for Fællesskabet som helhed. Forslaget er helt på linie med de foreløbige konklusioner fra AUTO-OIL II-programmet, idet det frembyder en betydelig gavnlig virkning for miljøet ved at indføre strammere emissionsnormer for motorcykler.

VIRKNINGERNE FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem berøres af forslaget?

- hvilken erhvervssektor berøres?

Motorcykelfabrikanter og fabrikanter af forureningsbegrænsende udstyr og systemer.

- berøres SMV i højere grad end store virksomheder?

Blandt ovennævnte fabrikanter findes både store, små og mellemstore virksomheder.

- er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner i EF?

Virksomhederne er fordelt over hele Fællesskabet.

3. Foranstaltninger som virksomhederne skal træffe

Motorcykelfabrikanter vil skulle iværksætte passende udviklingsarbejde for at kunne anvende forureningsbegrænsende udstyr og/eller gendesigne eller udvikle nye motortyper, som overholder de strengere emissionskrav. Forslaget kræver ikke, at der udvikles ny emissionsbegrænsende teknologi, da den nødvendige teknologi allerede findes. Skønt forbrugeren måske skal betale mere for en ny, mere miljøvenlig motorcykel, vil den yderligere omkostning være forholdsvis lille sammenlignet med den samlede pris for en ny motorcykel. Ekstraomkostningerne ventes at gå ned, efterhånden som produktionen vokser.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

- for beskæftigelsen?

Forslaget har sandsynligvis ingen virkning på beskæftigelsen inden for motorcykelbranchen som helhed. Øget efterspørgsel efter forureningsbegrænsende teknologi vil medføre jobskabelse inden for denne sektor.

- for investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder?

Bortset fra nogle yderligere investeringer i udviklingen af mindre forurenende køretøjer er der sandsynligvis intet behov for yderligere investeringer. Det er ikke sandsynligt, at foranstaltningerne fører til oprettelse af nye virksomheder.

- for virksomhedernes konkurrenceevne?

Det europæiske erhvervsliv vil få bedre konkurrenceevne på verdensmarkedet ved at fremstille mindre forurenende motorer, som man må vente kan give øget omsætning på markederne i tredjelande.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV's særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?

Der er ikke behov for særlige undtagelser for små og mellemstore virksomheder.

KONSULTATION

6. Angiv de organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og disses synspunkter i hovedtræk.

ACEM (European Automobile Manufacturers Association)

Motorcykelindustrien har været inddraget lige siden de første drøftelser af fremtidige foranstaltninger vedrørende emissioner fra motorcykler og vedrørende formulering af en særlig prøvecyklus for motorcykler. Industrien har bidraget væsentligt og tilslutter sig i hovedsagen Kommissionens forslag.

MVEG (Motor Vehicle Emissions Group - Kommissionens tekniske arbejdsgruppe)

Andre organisationer som AECC (Association for Emissions Control by Catalyst) og CLEPA, der er repræsenteret i MVEG, er også blevet konsulteret.