



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 04.02.2002
KOM(2002) 58 endelig

2000/0136 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til
forslag til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**OM REDUKTION AF EMISSIONERNE AF FORURENENDE STOFFER FRA TO-
OG TREHJULEDE MOTORDREVNE KØRETØJER OG OM ÆNDRING AF
DIREKTIV 97/24/EF**

ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG
i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til
forslag til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

OM REDUKTION AF EMISSIONERNE AF FORURENENDE STOFFER FRA TO- OG TREHJULEDE MOTORDREVNE KØRETØJER OG OM ÆNDRING AF DIREKTIV 97/24/EF

1. INDLEDNING

I henhold til artikel 251, stk. 2, litra c), i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab skal Kommissionen afgive udtalelse om de ændringsforslag, Europa-Parlamentet fremkommer med ved andenbehandlingen. Nedenfor følger Kommissionens udtalelse om Parlamentets 27 ændringsforslag.

2. BAGGRUND

Forslaget KOM(2000) 314 endelig / 2000/0136 (COD) blev forelagt Rådet og Parlamentet den 22. juni 2000 i henhold til traktatens artikel 95 (EFT C 337E, af 28. november 2000, s. 140).

Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 25. januar 2001 (EFT C 132 af 25. april 2001, s. 22).

Som led i proceduren med fælles beslutningstagning udtalte Europa-Parlamentet sig ved førstebehandlingen den 14. februar 2001 (EFT C 276 af 10. oktober 2001, s. 135). Europa-Parlamentet vedtog 25 ændringsforslag. Kommissionen vedtog den 28. maj 2001 et ændret forslag, i hvilket den godkendte 9 af Europa-Parlamentets ændringsforslag (helt eller delvis) til det oprindelige forslag (EFT C 240E af 28. august 2001, s. 146).

Rådet nåede til politisk enighed den 8. marts 2001, der blev vedtaget som en fælles holdning den 13. juli 2001 (JO C 301 af 26. oktober 2001, s. 43). Den fælles holdning blev modtaget af Europa-Parlamentet den 3. september 2001.

Europa-Parlamentet vedtog ved andenbehandlingen den 12. december 2001 27 ændringsforslag til Rådets fælles holdning.

3. FORMÅLET MED FORSLAGET

Formålet med forslaget er at skærpe fællesskabskravene til begrænsning af forurenende emissioner fra motorcykler, hvilket vil bidrage til at kunne nå de mål for luftkvalitet og nationale emissionslofter, som er fastlagt i de relevante EU-direktiver, i 2010.

4. KOMMISSIONENS UDTALELSE OM EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

Ændringsforslagene kan behandles i 6 grupper.

4.1 Ændringsforslag, der indfører et obligatorisk '2006'-trin (2, 4, 10, 11, 16, 24 - 27)

Europa-Parlamentets sigte, både i første- og andenbehandlingen, er allerede nu at indføre en yderligere reduktion af emissionsgrænserne (trin 3), der skal gælde fra 2006. Man sigter mod en reduktion af emissionsgrænserne, sådan at motorcykler på dette tidspunkt kan opnå samme emissionskontrol som de nuværende "EURO III"-grænser for personbiler. Europa-Parlamentets ændringsforslag vedrørende 2006 omfatter derfor en indførelse af den -tilpassede- kørecyklus for personbiler for motorcykler over 150 cc, og de tilhørende EURO III-grænseværdier. Kørecyklen for de mindre motorcykler er baseret på den nuværende "bycyklus", men omfatter en koldstart af motoren.

Selv om Kommissionen erkender, at der er et behov for et yderligere obligatorisk trin i 2006, foretrækker den, at dette trin baseres på den for nylig udviklede testcyklus for motorcykler, der netop er blevet færdig og er under validering. Kommissionen har således tilsluttet sig den fælles holdning, der giver Kommissionen mandat til at fremsætte et sådant forslag inden udgangen af 2002. Denne valideringsproces, der i øjeblikket er i gang, vil udgøre en solid videnskabelig database til definition af 2006-grænserne, baseret på avanceret emissionskontrolteknologi.

De foreslåede testcykluser er en alternativ løsning, men Kommissionen finder dem teknisk set ringere, og de vil have behov for yderligere forbedringer - set fra et miljømæssigt synspunkt - hvis de fuldt ud skal kunne være effektive under reelle trafikforhold. Eftersom industrien ville have behov for en rimelig tidsramme til en efterfølgende ændring af prøveproceduren, finder Kommissionen, at det vil forsinke indførelsen af passende og effektive emissionsstandarder.

Kommissionen afviser samtlige Europa-Parlamentets ændringsforslag i forbindelse med indførelsen af et yderligere obligatorisk trin i 2006. Kommissionen er imidlertid parat til at hjælpe med til at finde et kompromis mellem institutionerne, der tager hensyn til de ovenfor anførte argumenter.

4.2 Ændringsforslag vedrørende EURO II-indførelsesdatoerne for knallerter (8 og 9)

To ændringsforslag vedrører "EURO II"-indførelsesdatoerne for knallerter. Ændringsforslag 8 fastlægger EURO II-indførelsesdatoen for nye typegodkendelser for knallerter til 1. januar 2003. Ændringsforslag 9 tilpasser slutdatoen for gyldighed af eksisterende EURO I-typegodkendelser for knallerter til den tilsvarende dato for motorcykler.

Det er vigtigt at konstatere, at det nuværende direktiv 97/24/EF - i modsætning til situationen for motorcykler - allerede indeholder et EURO II-trin for knallerter, der indføres for nye typegodkendelser fra den 17. juni 2002. Ændringsforslag 8 indfører derfor en forsinkelse på 6 måneder i forhold til en beslutning truffet for mere end fire år siden.

På den anden side set er der i det nuværende direktiv 97/24/EF ikke udtrykkelig anført nogen slutdato for gyldigheden af de eksisterende EURO I-typegodkendelser. Heri ligger der en klar mulighed for afvigende fortolkninger i medlemsstaterne, hvilket reelt vil forstyrre det indre marked. Ændringsforslag 9 er nyttigt i og med, at det sætter fokus på dette emne.

Kommissionen afviser ændringsforslag 8, men godkender ændringsforslag 9.

4.3 Ændringsforslag vedrørende holdbarhedskrav (5 (del 2), 13, 20)

Selv om holdbarhedskrav allerede indgår i den fælles holdning som del i en pakke af påtænkte foranstaltninger til en bedre kontrol af emissioner under drift, foreslås det i betænkningen, at der indføres specifikke krav vedrørende dette emne, med en første indførelse i 2004 (30 000 km eller fem år) og med udvidelse af anvendelseområdet i 2006 (50 000 km eller fem år).

Kommissionen afviser alle ændringsforslag vedrørende holdbarhed. Indførelse af holdbarhedskrav i 2004 vil resultere i en urealistisk tidsplan, med forskellige emissionskrav i 2003, 2004 og 2006. Det vil være yderst vanskeligt for industrien at opfylde en sådan tidsplan. Kommissionen foretrækker datoen i 2006 frem for 2004 for at undgå en stadigt skiftende lovgivningsmæssig ramme med gentagne nye typegodkendelser af eksisterende køretøjstyper. I denne forbindelse foretrækker Kommissionen ordlyden i artikel 4 i den fælles holdning, hvori Kommissionen allerede opfordres til at fremsætte forslag om holdbarhed.

4.4 Ændringsforslag vedrørende konformitetskrav under brug (5 (del 1), 14, 21)

Europa-Parlamentets ændringsforslag 5 og 14 specificerer indførslen af overensstemmelseskrav under brug i 2006/2007 og opfordrer Kommissionen til at fremsætte forslag inden udgangen af 2002. Ændringsforslag 21 er stort set en gentagelse af dette, men kræver endvidere, at disse krav skal tilpasses kravene for personbiler (direktiv 70/220/EØF).

Kommissionen godkender ændringsforslag 5, del 1, og ændringsforslag 14, del 1. Ændringsforslag 14, del 2, kan kun godkendes, hvis datoen slettes og der tilføjes "om nødvendigt". Kommissionen afviser også ændringsforslag 21, der betragtes som overflødig og som indfører specifikke krav, der først kan besluttes, efter at de specifikke følger af sådanne krav i forbindelse med motorcykler vurderes.

4.5 Ændringsforslag vedrørende CO₂-emissioner (7, 15, 19)

Selv om der i den fælles holdning allerede indgår en forpligtelse til at måle CO₂-emissioner, foreslås det i ændringsforslagene at indføre kørecyklussen for personbiler som måleprocedure for CO₂-emissionsprøvning samt ligeledes at opfordre Kommissionen til at fremsætte specifikke forslag til nedsættelse af CO₂-emissioner (frivillige aftaler, mærkning, afgiftslettelser).

Kommissionen godkender ændringsforslag 7, der er en betragtning på linje med den fælles holdning, selv om ordlyden brude være tydeligere. I denne forbindelse kan Kommissionen også acceptere, at motorcykler medtages, når der i fremtiden vurderes initiativer til bekæmpelse af klimaændringer.

Ændringsforslag 15 må imidlertid afvises, i overensstemmelse med Kommissionens stillingtagen til prøveproceduren. Hertil kommer, at dette ændringsforslag ikke tager hensyn til krav for små motorcykler (op til 150 cc) og knallerter, hvilket kræves af Rådet. Det foreslås også at afvise ændringsforslag 19, som medtager motorcykler i strategien til nedsættelse af CO₂-emissioner fra personbiler (som skitseret i KOM(1995) 689 endelig), da dette igen kommer fremtidige forslag fra Kommissionen i forkøbet.

4.6 Forskellige ændringsforslag (1, 3, 6, 12, 17, 18, 22, 23)

Europa-Parlamentet fremsætter også en række yderligere ændringsforslag om forskellige emner. Alle disse ændringsforslag er acceptable, enten fuldt ud, delvis eller principielt.

- At give medlemsstaterne mulighed for afgiftslettelser i forbindelse med udrustning af ældre køretøjer (ændringsforslag 3, 12; acceptable)
- Betragtning vedrørende frakoblingsanordninger og bypass-mekanismer (ændringsforslag 6; acceptabelt)
- Visse ændringsforslag er af redaktionel art og giver bedre sammenhæng i ordlyden i artikel 4 (ændringsforslag 17 og 22; acceptable)
- To ændringsforslag anmoder Kommissionen om at fremsætte krav til partikelstandarder for trehjulede motorcykler og quadricykler (ændringsforslag 1 og 18; principielt acceptable)
- I ændringsforslag 23 slettes ordlyden "eventuelt" og der indføres en tekst om erstatningsudstødningssystemer. Kun den anden del er acceptabel (ændringsforslag 23; delvis acceptabelt)

Kommissionen :

- Godkender derfor 7 ændringsforslag fuldt ud (nr. 3, 6, 7, 9, 12, 17, 22),
- godkender 2 ændringsforslag principielt (nr. 1, 18),
- godkender 3 ændringsforslag delvis (nr. 5, del 1; 14 del 1; 23, del 2) og
- afviser 15 ændringsforslag (nr. 2, 4, 8, 10, 11, 13, 15, 16, 19, 20, 21, 24, 25, 26 og 27).

5. KONKLUSION

Kommissionen ændrer sit forslag som anført ovenfor i medfør af EF-traktatens artikel 250, stk. 2.