

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

Europaudvalget (2. samling)
(Alm. del - bilag 513)
miljøministerråd
(Offentligt)

TRU, Alm. del - bilag 421 (Løbenr. 8377)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	18. marts 2002

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Miljøministeriets notat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 97/24 om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer.

MILJØstyrelsen 8. marts 2002

Internationalt kontor 1034-0051

FM/6

MEM-416-MST

Notat til Folketingets Europaudvalg

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

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

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. Forslaget er et resultat af Kommissionens forpligtigelse (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.

Europa-Parlamentet fremsatte ved sin anden læsning den 12. december 2001 27 ændringsforslag. Det første møde i forligsudvalget er planlagt til den 19. marts 2002.

I langt de fleste af ændringsforslagene er der enighed mellem Parlament og Råd om det principielle indhold. Det vurderes derfor at være muligt at finde en kompromistekst. Det væsentligste udestående punkt bliver fastsættelse af vejledende og obligatoriske grænseværdier for 2006.

Danmark arbejder for at der allerede nu introduceres bindende normer for år 2006 baseret på den kørecyklus, der er udviklet inden for FN-ECE. Hvis dette ikke lykkes, bør Danmark arbejde for at fastsættelsen af 2006-normerne udskydes, og at Kommissionen forpligtes til at fremlægge forslag inden udgangen af 2002.

Forslaget vurderes at have en positiv indvirkning på det danske beskyttelsesniveau.

Regeringen støtter indgåelse af forlig inden for disse rammer.

MILJØstyrelsen 8. marts 2002

Transport- og Luftkvalitetskontoret 1034-0051

EI/17

MEM-416-MST

Aktuelt notat til Folketingets Europaudvalg

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

- Møde i Forligsudvalget, jf. Traktatens artikel 251

COM (2000) 314 endelig

2000/0136 (COD)

1. Status

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

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

Forslaget er et resultat af 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.

Grundnotat om forslaget er sendt til Folketingets Europaudvalg den 31. oktober 2000. Forslaget har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 15. december 2000.

Europa-Parlamentet godkendte Kommissionens forslag med 25 ændringsforslag ved første læsning den 14. februar 2001.

På Rådsmødet (miljø) den 8. marts 2001 blev der opnået politisk enighed om en fælles holdning. Den formelle fælles holdning blev fastlagt den 13. juli 2001.

Europa-Parlamentet fremsatte ved sin anden læsning den 12. december 2001 27 ændringsforslag.

Rådet besluttede den 8. februar 2002, at det ikke kan tiltræde ændringsforslagene, hvorfor forslaget nu skal behandles i Forligsudvalget.

Det første møde i Forligsudvalget er planlagt til 19. marts 2002.

2. Formål og indhold

2.1 Kommissionens forslag

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.

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 vil ske 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.

Udstødningsnormer

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

Fase 1: Efter Kommissionens opfattelse vil man ved anvendelse af de teknikker, der i dag anses for gennemførlige (oxidationskatalysatorer/sekundær lufttilførsel i 4-taktsmotorer og direkte indsprøjtning i 2-taktsmotorer) kunne anvende samme emissionsgrænser for 2- og 4-taktsmotorer. Der foreslås følgende værdier (g/km):

CO HC NO_x

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.

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 sker 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 lempeligere krav til disse køretøjer, idet udstødningsnormerne i de nuværende regler 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 være 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_x

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

Diesel 2,0 1,0 0,65

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 incitamenter

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 ved hjælp af økonomiske incitamenter. De vejledende værdier foreslås opdelt i to klasser, henholdsvis over og under 150 ccm.

CO HC NO_x

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

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

> 150 ccm 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.

2.2. Europa-Parlamentets 1. læsning

Europa-Parlamentet vedtog 25 ændringsforslag. De kan inddeles i 4 grupper:

- Indførelse af en obligatorisk euro 3-fase fra 2006, hvor man for motorcykler med motorer større end 150 cc benytter den kørecyklus, der i dag anvendes ved typegodkendelse af biler.
- Ændringer vedrørende holdbarhedskrav, anvendelse af manipulationsordninger, overensstemmelseskontrol af ibrugtagne køretøjer og krav til OBD (egendiagnosesystemer). Ændringerne svarer nøje til de krav, der i dag gælder for personbiler.
- Krav om måling af CO₂-udslip.
- Andre forslag omfattende mulighed for at anvende økonomiske incitamenter til eftermontering af udstyr på ældre køretøjer, begrænsning af de økonomiske virkninger for mindre fabrikanter, midlertidig undtagelse for trialmotorcykler, indførelse af krav om inspektion og vedligeholdelse, separate grænseværdier for 3-hjulede motorcykler og quadricykler med dieselmotor og bestemmelser vedrørende erstatningskatalysatorer.

Kommissionen kan mere eller mindre acceptere lidt over halvdelen af Europa-Parlamentets ændringsforslag. Man er dog afvisende over for alle ændringsforslag vedrørende obligatoriske normer for år 2006. Efter Kommissionens opfattelse bør fastsættelsen af sådanne normer afvente vedtagelsen af en ny kørecyklus. Kommissionen afviser også andre af ændringsforslagene, hvor Parlamentets forslag foregriber en endelig beslutning om gennemførelsen.

2.3. Fælles holdning

Rådet har ved vedtagelsen af den fælles holdning taget hensyn til en række af Europa-Parlamentets ændringsforslag. Blandt de væsentligste ændringer kan nævnes:

- Ikrafttrædelsestidspunktet for alle typer er udskudt 1/2 år. Der er indbygget en midlertidig undtagelse for enduro- og trialmotorcykler.
- Der bliver taget hensyn til de mindre fabrikanter.
- Grænseværdierne for HC er strammet op, og der indføres en justering af grænseværdierne for NO_x.
- Der indarbejdes henstilling til Kommissionen om at undersøge muligheder for at fastsætte krav til partikeludslip.
- Egendiagnosesystemer (OBD), overensstemmelseskontrol af køretøjer i brug og holdbarhedskrav skal spille en rolle i de fremtidige regler. Man finder dog det er for tidligt med konkrete regler.
- Der er indført forbud mod anvendelse af manipulationsanordninger.
- Kommissionen anmodes om at udarbejde regler for måling af CO₂-emission ved typegodkendelse.
- Rådet finder det for tidligt at fastsætte obligatoriske grænseværdier for 2006. Rådet har godkendt tanken om afgiftslettelser for køretøjer, der overholder strengere vejledende grænseværdier. Disse værdier baseres for motorcykler med motorer over 150 cc på den kørecyklus, der i dag anvendes for biler.

- Rådet har fastsat en dato, inden hvilken Kommissionen skal forelægge forslag til ny kørecyklus og forslag til euro 3-grænseværdier.

2.4. Europa-Parlamentets 2. læsning

Europa-Parlamentet har i forbindelse med sin anden udtalelse fremsat 27 ændringsforslag til Rådets fælles holdning. Hovedparten er gentagelser fra første udtalelse. Inddelt i grupper er de væsentligste ændringsforslag:

- Parlamentet fastholder nødvendigheden af at fastlægge obligatoriske grænseværdier for 2006 baseret på den eksisterende kørecyklus for biler.
- Parlamentet ønsker allerede nu at indføre definitioner for holdbarhedskrav (50.000 km for Euro 3).
- Man ønsker mulighed for afgiftslettelser i forbindelse med eftermontering af katalysatorer.

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 udtrykkeligt i direktiv 97/24. Det blev også 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

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 (før afgifter) 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 omkring 4.000 motorcykler om året. Meromkostningerne for forbrugerne kan på den baggrund antages at ligge i størrelsesorden 6 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 blev den 30. august 2000 sendt i høring til 21 interessenter med svarfrist den 2. oktober 2000. Kun få har fremsendt bemærkninger. FDM har meddelt, at man ikke har bemærkninger. Danske Motorcyklisters Råd kan i store træk tilslutte sig

forslaget. *Motorcykelbranchens Landsforbund* forventer, at forslaget om afgiftslettelser for køretøjer, som opfylder emissionsgrænserne, snarest indføres i Danmark med henblik på at fremme mere miljøvenlig teknologi.

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.

På EF-specialudvalgsmøde den 29. november 2000 fremkom ingen bemærkninger.