



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 24.06.1998
KOM(1998) 397 endelig udg.

96/ 0164 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

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

forslag til
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer
og om ændring af direktiv 70/220/EØF
for så vidt angår lette erhvervskøretøjer

KOMMISSIONENS UDTALELSE

1. Baggrund

- Kommissionen vedtog den 18. juni 1996 at fremsætte et forslag om ændring af direktiv 70/156/EØF og direktiv 70/220/EØF (emissioner fra personbiler) og videresendte det til Rådet, Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg den 29. august 1996 (*ref. KOM(96) 248 endelig udg.*).
- Rådet fastlagde enstemmigt en fælles holdning vedrørende forslaget den 7. oktober 1997 (*EFT nr C 351 af 19 November 1997, s.40*).
- Europa-Parlamentet afgav udtalelse om Rådets fælles holdning ved andenbehandlingen den 18. februar 1998.
- Kommissionen havde den 20. februar 1997 forelagt et ændret forslag, hvorefter foranstaltninger vedrørende lette erhvervskøretøjer skulle medtages i det i første led ovenfor nævnte direktiv (*ref. KOM(97) 61 endelig udg. af 20. februar*).

Rådet og Europa-Parlamentet har imidlertid valgt ikke at medtage Kommissionens ændrede forslag om lette erhvervskøretøjer i deres drøftelser om emissioner fra personbiler, og har derfor behandlet dette forslag på grundlag af et særskilt direktiv om ændring af direktiv 70/220/EØF.

- Europa-Parlamentet afgav udtalelse ved førstebehandlingen af det ændrede kommissionsforslag den 18. februar 1998, hvor det vedtog at fremsætte ét ændringsforslag.
- Rådet fastlagde en fælles holdning den 23. marts 1998.
- Europa-Parlamentet afgav udtalelse om Rådets fælles holdning ved andenbehandlingen den 30. april 1998, hvor det vedtog at fremsætte 5 ændringsforslag.

2. Formålet med det ændrede forslag

Formålet med forslaget er at udvide foranstaltningerne i Kommissionens forslag om personbiler til også at omfatte lette erhvervskøretøjer (klasse N₁). Forslaget er fremsat i henhold til traktatens artikel 189 B, stk. 2.

Forslaget følger samme udformning som direktivet om personbiler, bortset fra at tidsplanen for direktivets anvendelse er forskubbet ét år for køretøjer i klasse N₁ i gruppe II og III. Det bekræfter, at grænseværdierne for klasse N₁-køretøjer i gruppe I svarer til grænseværdierne for personbiler. Forslaget indfører emissionsgrænseværdier for klasse N₁-køretøjer i gruppe II og III, der svarer til en proportional reduktion af grænseværdierne i direktiv 96/69/EF. Der indføres særlige grænseværdier for egendiagnosesystemer (OBD) i lette erhvervskøretøjer samt overensstemmelsesprøvning efter ibrugtagning, baseret på kravene i det tidligere kommissionsforslag om personbiler.

3. Europa-Parlamentets holdning ved andenbehandlingen og Kommissionens reaktion herpå

Europa-Parlamentet vedtog at fremsætte 5 ændringsforslag til Rådets fælles holdning. Det centrale ændringsforslag er nr. 5. De øvrige ændringer er en følge af dette.

Kommissionen kan ikke acceptere nogen af de 5 ændringsforslag. Her følger først en redegørelse for ændringsforslag 5:

Ændringsforslag 5 Stramning af emissionsgrænserne for 2000 og 2005 for køretøjer i klasse N₁ (gruppe I, II og III)

Denne ændring indebærer særskilte grænser for kulbrinter (HC) og nitrogenoxider (NO_x) og strammere emissionsgrænseværdier for HC (alle grupper, benzin- og dieselmotorer), NO_x (kun for gruppe I, diesel) og partikler (alle grupper). Det er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets ændringer ved andenbehandlingen af forslaget om personbiler (dvs. baseret på den bedste tilgængelige teknologi), som Kommissionen heller ikke kunne acceptere. Årsagerne er følgende:

Der er kun kort tid til foranstaltningerne træder i kraft. Inden for den givne tidsfrist er de strammere krav, som Europa-Parlamentet foreslår for år 2000, muligvis ikke realistisk gennemførlige, især ikke grænserne for NO_x og partikler for dieseldrevne køretøjer.

Ændringsforslaget bekræfter også på ny Europa-Parlamentets ændringsforslag ved førstebehandlingen, om at grænseværdierne for 2005 skal være bindende, ikke vejledende. De grænseværdier, der foreslås for 2005 er ikke realistiske, medmindre der dukker nye teknologier op, de bygger på nye brændstofformler, f.eks. med lavere svovlindhold. Spørgsmålet om, hvorvidt emissionsgrænseværdierne for 2005 kan ændres fra at være vejledende til at være bindende afhænger under alle omstændigheder af, om de vejledende værdier for brændstoffer for 2005 ændres til bindende værdier. Man bør afvente resultaterne af auto/olie II-programmet, før man accepterer en sådan ændring.

Ændringsforslaget indfører også en undtagelse for alle grupper af terrængående køretøjer - der ellers ville blive klassificeret som klasse M₁-køretøjer - så de skal opfylde emissionsgrænserne for klasse N₁-køretøjer. Denne ændring er svær at forstå, eftersom samme undtagelse blev fjernet fra emissionsdirektivet i 1996. I den fælles holdning indførte Rådet også en undtagelse for terrængående køretøjer, men den skulle kun gælde for særlige typer af køretøjer, der ville have problemer med at overholde grænseværdierne for 2005. Derfor definerer Rådets fælles holdning præcist, for hvilke klasser denne undtagelse gælder, og begrænser desuden undtagelsen til 1. januar 2003. Rådet har fulgt en rimelig fremgangsmåde over for et reelt problem, og Kommissionen støtter denne fremgangsmåde.

Af disse årsager kan ændringsforslaget og de deraf følgende ændringsforslag, nr. 1, 2, 3 og 4, ikke accepteres.

Ændringsforslag 1 Henvisning til tabellen over emissionsgrænser

Her er der tale om en redaktionel ændring, der er en følge af ændringsforslag 5, som ændrer formatet for tabellen over emissionsgrænser, idet alle emissionsgrænser gældende fra år 2000 placeres i én linje i tabellen, linje A.

Ændringsforslag 2 Henvisning til tabellen over emissionsgrænser

Her er der ligeledes tale om en redaktionel ændring, der følger af ændringsforslag 5, som ændrer formatet for tabellen over emissionsgrænser, idet alle emissionsgrænser gældende fra år 2000 placeres i én linje i tabellen, linje A.

Ændringsforslag 3 Frist for, hvornår de nye typegodkendelser skal være i overensstemmelse med Europa-Parlamentets forslag om bindende grænseværdier fra 2005

Ved denne ændring indføres et nyt afsnit, der fastsætter, fra hvilken dato medlemsstaterne skal nægte at typegodkende køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med de bindende emissionsgrænseværdier, der ifølge Europa-Parlamentets forslag skal gælde fra år 2005. Ændringen er en følge af den del af ændringsforslag 5, der består i gøre værdierne bindende fra år 2005.

Ændringsforslag 4 Frist for, hvornår nyindregistrerede køretøjer skal være i overensstemmelse med Europa-Parlamentets forslag om bindende grænseværdier fra 2005

Ved denne ændring indføres et nyt afsnit, der fastsætter, fra hvilken dato medlemsstaterne skal nægte registrering, salg og ibrugtagning af fabriksnye køretøjer, der ikke opfylder de bindende emissionskrav, der ifølge Europa-Parlamentets forslag skal gælde fra år 2005. Ændringen er en følge af den del af ændringsforslag 5, der består i gøre værdierne bindende fra år 2005.

ISSN 0254-1459

KOM(98) 397 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

14 12 15 05

Katalognummer : CB-CO-98-409-DA-C

ISBN 92-78-37423-7

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg

5