

**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**

(2000/C 337 E/20)

(EØS-relevant tekst)

KOM(2000) 314 endelig udg. — 2000/0136(COD)

(Forelagt af Kommissionen den 22. juni 2000)

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 Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

efter proceduren i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I det femte handlingsprogram for De Europæiske Fællesskaber på miljøområdet, hvis overordnede strategi blev godkendt ved Rådets resolution <sup>(1)</sup> 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/EF <sup>(2)</sup> 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 køretøjer <sup>(3)</sup>, senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/7/EF <sup>(4)</sup>.
- (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 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.

<sup>(1)</sup> EFT C 138 af 17.5.1993, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT L 226 af 18.8.1997, s. 1.

<sup>(3)</sup> EFT L 225 af 10.8.1992, s. 72.

<sup>(4)</sup> EFT L 106 af 3.5.2000, s. 1.

- (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/EØF

eller

— 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. Afgiftslettelse kan af medlemsstaterne kun indføres for køretøjer, som er i overensstemmelse med direktiv 97/24/EF, som ændret ved nærværende direktiv. Afgiftslettelse 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 afgiftslettelse 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 afgiftslettelse som omhandlet i stk. 1 eller på at ændre dem.

*Artikel 4*

1. Kommissionen 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 motorcykelkørecyklus, som afhjælper begrænsninger i den nuværende kørecyklus som f.eks. ved koldstart og stærkt dynamisk kørsel
- c) muligheden for at harmonisere kørecyklussen 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-prøving

- 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.

---

*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- (NO<sub>2</sub>)ækvivalenter, samt kulbrinter svarende til bruttoformlen:

— C<sub>1</sub>H<sub>1,85</sub> for benzin

— C<sub>1</sub>H<sub>1,86</sub> for diesel.«

b) Punkt 2.2.1.1 affattes således:

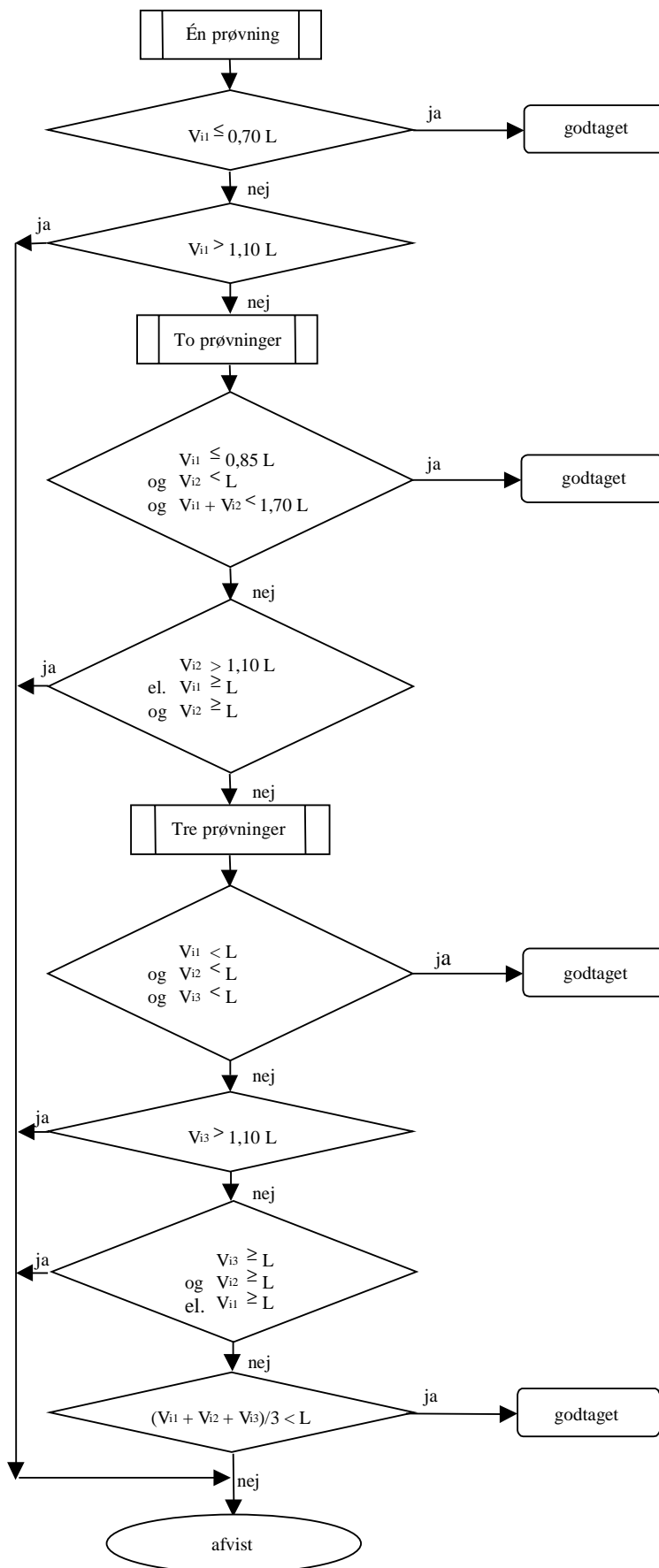
»2.2.1.1. Type I-prøve (kontrol af den gennemsnitlige emission gennem udstødningsgassen i byområder med tæt trafik)

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 <sub>x</sub> )
		L <sub>1</sub> (g/km)	L <sub>2</sub> (g/km)	L <sub>3</sub> (g/km)
<b>Grænse for motorcykler (tohjulede) med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse</b>				
A (2003)	alle	5,5	1,2	0,3
B (1)	I (≤ 150 cc)	2,0	0,8	0,2
	II (> 150 cc)	2,0	0,3	0,1
<b>Grænse for trehjulede motorcykler og quadricykler med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse (styret tænding)</b>				
A (2003)	alle	7,0	1,5	0,4
<b>Grænse for trehjulede motorcykler og quadricykler med henblik på typegodkendelse og produktionens overensstemmelse (kompressionstænding)</b>				
A (2003)	alle	2,0	1,0	0,65

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

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 V<sub>1</sub> er resultatet af den første prøve og V<sub>2</sub> 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. V<sub>1</sub> ≤ 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:

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

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 kuliteindholdet (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 tilpasningscyklusser.«
- 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 cyklusser, 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 tilpasningscyklusser (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.«

---