

**Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens 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«**

(2001/C 123/03)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 20. juli 2000 under henvisning til EF-traktatens artikel 95 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug, som udpegede Paulo Barros Vale til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 8. december 2000.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 378. plenarforsamling af 24.-25. januar 2001, mødet den 25. januar, følgende udtalelse med 48 stemmer for, 15 imod og 4 hverken for eller imod.

## 1. Indledning

1.1. Nærværende udtalelse vedrører et forslag om ændring af direktivet om dele og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer.

1.2. Kommissionens forslag er foranlediget af artikel 5 i direktiv 97/24/EF, som fastsætter, at Kommissionen senest 2 år efter direktivets vedtagelse skal fremsætte forslag til en ny emissionsgrænse for motorcykler på grundlag af undersøgelser af de tekniske muligheder for mindskelse af emissionen samt en vurdering af omkostninger og fordele ved at anvende strengere grænseværdier.

1.3. Det egentlige mål med Kommissionens forslag er at forbedre luftkvaliteten gennem fastlæggelse af maksimale grænseværdier for emission af gasser fra denne type køretøjer.

1.4. Dette mål kan nås gennem indbygning af komponenter såsom oxidationskatalysator (med eller uden sekundær lufttilførsel), reguleret trevejskatalysator eller systemer til direkte benzinindsprøjtning.

## 2. Generelle bemærkninger

2.1. Kommissionen fastslår, at elektronisk brændstofindsprøjtning og motorstyringssystemer netop er begyndt at komme ind på markedet, og tilføjer, at disse teknikker er gennemførlige for firetaktsmotorer, mens situationen for totaktsmotorer er den, at forskellige totaktsproducenter i øjeblikket er i færd med at udvikle denne teknologi eller

allerede har en model på markedet. Efter ØSU's mening er der tale om en situation, hvor obligatorisk indførelse af nye miljøvenlige teknikker forudsætter, at de reelt findes på markedet, og at producenterne generelt har adgang til disse teknikker. ØSU håber, at dette sker hurtigst muligt.

2.2. På grund af de små produktionsserier og priser for to- og trehjulede køretøjer er der store forskelle i producenternes mulighed for at afskrive investeringer i forskning og udvikling. Følgelig er omkostningerne ved ændringer, som skal foretages på kort tid, fordi en ny lovbestemmelse træder i kraft, større end hvis der er tale om ændringer, som kan foretages i forbindelse med en planlagt ændring af en model.

2.3. Kommissionen redegør for de teknisk gennemførlige løsninger, der kan tages i anvendelse, og de forskellige emissionsresultater for fire- og totaktsmotorer, hvorefter den konkluderer, at de foreslåede tekniske løsninger for første etape giver lejlighed til at fastlægge et enkelt sæt grænseværdier, som finder anvendelse på alle motorcykler uanset motortype.

## 3. Særlige bemærkninger

3.1. I betragtning af den tid, der går efter at en teknologi er blevet kendt (»state of the art«), til den kan kræves anvendt i industrien og er blevet generelt indbygget i fire- og totaktsmotorer, må der udvises forsigtighed ved fastsættelsen af bindende tidsfrister for de foreslåede emissionsgrænser, især hvad angår anvendelse af teknikker, der endnu ikke er anerkendt som industrielt gennemførlige.

3.2. Baggrunden for denne bekymring er, at man tidligere har forsøgt at anvende disse teknikker (f.eks. direkte indsprøjtning) på små motorer med et højt omdrejningstal, skønt de pågældende komponenter ikke var disponible på det specialiserede marked enten på grund af tekniske vanskeligheder, eller fordi produktionen ikke var attraktiv for komponentproducenterne i betragtning af de høje udviklingsomkostninger og det potentielle markeds ringe størrelse.

3.3. Der bør tages højde for den forskellige indvirkning på produktionsomkostningerne for køretøjer med to- og firetaktsmotorer, fordi disse har betydning for prisernes konkurrenceevne på markedet.

3.4. Det forekommer nødvendigt at indføre mekanismer, som giver mulighed for at justere eller ændre de foreslåede mål med hensyn til såvel grænseværdier som frister, hvis der ikke er fundet industrielt gennemførlige løsninger.

3.5. Muligheden for indførelse af afgiftslettelser skal også præciseres af hensyn til overholdelsen af principperne om konkurrence ikke kun mellem medlemsstaterne, men også mellem de forskellige køretøjstyper og virksomheder i sektoren. ØSU påpeger især, at de vejledende værdier i artikel 3, stk. 1, litra b), forekommer vanskelige at opfylde for små og mellemstore producenter, som ikke har tilstrækkelige ressourcer til forskning og udvikling. Disse producenter kan endog få endnu vanskeligere markedsvilkår, hvis der indføres afgiftslettelser, som er uopnåelige for dem, og som kun bliver til glæde for konkurrenter med større teknisk og finansiel kapacitet.

#### 4. Afsluttende bemærkninger

4.1. Skønt de miljøbeskyttelsesprincipper, som dette forslag udspringer af, bifaldes, bør der tages højde for de forudsigelige tekniske og industrielle vanskeligheder, da man ellers risikerer,

at direktivet ikke kan anvendes på bestemte køretøjstyper eller ligefrem bevirker, at visse sektorer med en lang tradition for produktion af denne køretøjstype (især de typer, der er udstyret med små totaktsmotorer) midlertidigt bliver presset ud af markedet.

4.2. Forslaget bør afspejle følgende:

4.2.1. Når der er tale om industrielt gennemførlige teknikker, som er disponible på komponentmarkedet og tilgængelige for alle producenter af motorer og køretøjer — hvilket er tilfældet med oxidationskatalysatorer, regulerede trevejskatalysatorer til to- og firetaktsmotorer samt sekundær lufttilførsel i firetaktsmotorer — kan de foreslåede emissionsgrænser og frister gøres bindende.

4.2.2. For de emissionsgrænser og frister, der forudsætter teknikker, som er under udvikling, og for de beslutninger, som afhænger af tests, hvis udformning og pålidelighed endnu ikke er fastlagt, bør der indføres en frist for midtvejsevaluering af deres gennemførlighed, da de efter 2003 skal reguleres i overensstemmelse med den kendte teknik.

4.2.3. I denne forbindelse henleder ØSU Kommissionens opmærksomhed på det igangværende arbejde i Gruppen af Rapportører om Forurening og Energi (GRPE) i Geneve, der sigter mod fastlæggelse af en ny specifik kørecyklus for motorcykler. Derfor forekommer det ikke rimeligt allerede nu at fastsætte vejledende værdier med henblik på afgiftslettelser.

4.2.4. ØSU går ind for, at den frist, der anføres i direktivforlaget artikel 2, stk. 3, vedrørende gyldigheden af typeattester, som ledsager nye køretøjer i henhold til direktiv 92/61/EØF, bliver forlænget til 1. januar 2005.

4.2.5. Direktivets anvendelse på trialmotorcykler bør udskydes 1 år i forhold til Kommissionens forslag, så producenterne kan undersøge mulige løsninger for denne særlige køretøjstype og tilpasse produktionen behørigt til de nye krav.

Bruxelles, den 25. januar 2001.

Göke FRERICHS

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

## BILAG

## til Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse

Følgende ændringsforslag blev forkastet under forhandlingerne, men opnåede mindst en fjerdedel af de afgivne stemmer:

**Punkt 2.1**

De to sidste punktummer udgår og erstattes af følgende:

»Opstilling af ambitiøse tekniske standarder (f.eks. emissionsgrænseværdier) er et prøvet miljøpolitisk instrument. Men naturligvis må man også altid tage hensyn til, hvad der er teknisk gennemførligt og tilgængeligt på markedet. Det må også tilstræbes, at disse standarder kan overholdes af så mange teknologiudbydere som muligt.

Trods alle mulige forbehold hvad angår standarders tekniske gennemførlighed i konkrete tilfælde bekender ØSU sig til det princip, at miljøpolitikken skal opstille ambitiøse tekniske standarder for dermed at drive udviklingen indenfor miljøteknologi fremad.«

*Afstemningsresultat*

For: 28, imod: 32, hverken for eller imod: 6.

**Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om livsforsikring« (omarbejdet udgave)**

(2001/C 123/04)

besluttede den 26. juli 2000 under henvisning til EF-traktatens artikel 262 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug, som udpegede Robert Pelletier til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 8. december 2000.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 378. plenarforsamling af 24.-25. januar 2001, mødet den 24. januar, følgende udtalelse med 81 stemmer for og 2 hverken for eller imod.

**1. Indledning**

1.1. De grundlæggende retsakter om det indre marked for livsforsikringer, der bygger på principperne om fælles tilladelse, gensidig anerkendelse og kontrolækvivalens, er det første livsforsikringsdirektiv af 5. marts 1979<sup>(1)</sup>, det andet livsforsikringsdirektiv af 8. november 1990<sup>(2)</sup> og det tredje livsforsik-

ringsdirektiv af 10. november 1992<sup>(3)</sup>, som ændrer og supplerer de forudgående direktiver. Det erstatter dem ikke fuldstændigt, og et stort antal bestemmelser i første og andet livsforsikringsdirektiv gælder fortsat. Disse direktiver er også blevet ændret ved et direktiv af 29. juni 1995<sup>(4)</sup>, der sigter mod at styrke tilsynet med forsikringsselskaberne.

(1) Rådets direktiv 79/267/EØF af 5. marts 1979, EFT L 63 af 13.3.1979, s. 1.

(2) Rådets direktiv 90/619/EØF af 8. november 1990, EFT L 330 af 29.11.1990, s. 50.

(3) Rådets direktiv 92/96/EØF af 10. november 1992, EFT L 360 af 9.12.1992, s. 1.

(4) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/26/EF af 29. juni 1995, EFT L 168 af 18.7.1995, s. 7.