

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof«

(KOM(2003) 522 endelig — 2003/0205 (COD))

(2004/C 108/04)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 22. oktober 2003 under henvisning til EF-traktatens artikel 95 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug, som udpegede Virgilio Ranocchiari til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 16. december 2003.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 405. plenarforsamling den 28. januar 2004 følgende udtalelse med 113 stemmer for og 1 imod:

1. Indledning

1.1 Med sit forslag (KOM(2003) 522 endelig) til Rådets direktiv ønsker Kommissionen at konsolidere direktiv 88/77/EØF om emission af forurenende luftarter fra motorer i erhvervskøretøjer og alle de efterfølgende ændringsforslag, som Europa-Parlamentet og Rådet allerede har vedtaget, i én enkelt tekst.

1.2 Som krævet i artikel 4 og 7 i direktiv 1999/96/EF foreslår Kommissionen desuden tre nye bestemmelser vedrørende hhv. indførelse af egendiagnosesystemer (OBD)⁽¹⁾, sikring af holdbarheden af emissionskontrolsystemer og sikring af overensstemmelsen af emissionskontrolsystemer i brug.

1.3 Kommissionens forslag om disse tre nye bestemmelser er opbygget på en anden måde end de eksisterende direktiver om typegodkendelse af motorkøretøjer. Det afspejler viljen til at effektivisere beslutningsprocessen og forenkle den foreslåede lovgivning, så Europa-Parlamentet og Rådet i højere grad kan fokusere på politisk styring og indhold, mens det overlades til Kommissionen at vedtage de relevante bestemmelser til gennemførelse af disse politiske aspekter.

1.4 Kommissionen har valgt en todelt fremgangsmåde, hvor forslagsstilling og vedtagelse af lovgivning sker ad to forskellige, men parallelle veje. Denne fremgangsmåde giver følgende opdeling:

1.4.1 På den ene side vil de grundlæggende bestemmelser blive fastlagt af Europa-Parlamentet og Rådet i et direktiv efter den fælles beslutningsprocedure baseret på traktatens artikel 251, som fastsætter de grundlæggende principper for de nye bestemmelser (forslag efter den fælles beslutningsprocedure).

1.4.2 På den anden side vil de tekniske specifikationer til gennemførelse af de grundlæggende bestemmelser blive fastlagt i et direktiv, som vedtages af Kommissionen med bistand fra et forskriftsudvalg (forslag efter udvalgsproceduren).

1.5 Det foreliggende dokument, KOM(2003) 522 endelig, svarer til direktivforslaget, som er underlagt den fælles beslutningsprocedure (se pkt. 1.4.1 ovenfor), medens direktivforslaget, som er underlagt udvalgsproceduren, endnu ikke foreligger.

2. Resumé af Kommissionens forslag

2.1 Kommissionen har med sin udformning af det foreliggende dokument klart fremhævet og adskilt den del, der vedrører indførelsen af nye bestemmelser, fra den del, der vedrører konsolideringen af direktivet, og som svarer til de ændringsforslag, der allerede er blevet vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet.

2.2 Kommissionen foreslår, at ikrafttrædelsesdatoerne for de nye bestemmelser vedrørende egendiagnosesystemer, sikring af holdbarheden af emissionskontrolsystemer og sikring af emissionskontrolsystemers overensstemmelse bliver sammenfaldende med de foreslåede ikrafttrædelsesdatoer for Euro 4- og 5-standarderne.

2.3 Egendiagnosesystemer (OBD): Kommissionen foreslår, at de indføres i to på hinanden følgende etaper med følgende ikrafttrædelsesdatoer:

- i. Første etape: oktober 2005 for de nye typegodkendelser og oktober 2006 for alle typegodkendelser;
- ii. Anden etape: oktober 2008 for de nye typegodkendelser og oktober 2009 for alle typegodkendelser.

⁽¹⁾ On Board Diagnostic.

2.3.1 I første etape kræves det, at egendiagnosesystemet er i stand til at detektere opståede fejl i motorkontrolsystemet, såfremt de pågældende fejl giver anledning til emissionsoverskridelser. Egendiagnosesystemet skal desuden være i stand til at detektere »væsentlige funktionsfejl« ved eventuelle systemer til efterbehandling af udstødningsgassen, som f.eks. partikelfiltre og/eller katalysatorer.

2.3.2 I anden etape kræves det, at egendiagnosesystemet er i stand til at detektere ikke alene opståede fejl i motorkontrolsystemet, men også eventuelle effektivitetsforringelser i systemerne til efterbehandling af udstødningsgassen, som kunne give anledning til emissionsoverskridelser for udstødningsgassen.

2.4 Sikring af holdbarheden af emissionskontrolsystemer

2.4.1 Kommissionen foreslår, at der fastlægges følgende levetider for de køretøjer ⁽²⁾, hvori de motorer, der er omfattet af det foreliggende direktiv, vil blive installeret:

- | | |
|-----------------------------------|------------------------|
| i. Køretøjer i klasse N1, | 100 000 km eller 5 år, |
| ii. Køretøjer i klasse N2 og M2, | 200 000 km eller 6 år, |
| iii. Køretøjer i klasse N3 og M3, | 500 000 km eller 7 år. |

2.4.2 Fra og med oktober 2005 skal en fabrikant, der ansøger om typegodkendelse af en ny motor, godtgøre, at den overholder emissionsgrænseværdierne i hele den normale levetid af det køretøj, hvori den skal installeres.

2.4.3 Fra og med oktober 2006 skal alle motorer, der er monteret i nye køretøjer, overholde dette krav.

2.5 Vurdering af overensstemmelse i brug: De ovenfor fastlagte normale levetider for erhvervskøretøjer gælder også i forbindelse med vurdering af overensstemmelse af motorer i brug.

⁽²⁾ M = personkøretøjer: M1 (8 siddepladser + 1); M2 (> 8 + 1 og totalvægt < 5 t); M3 (> 8 + 1 og totalvægt > 5 t); N = køretøjer til varetransport: N1 (totalvægt ≤ 3,5 t); N2 (totalvægt > 3,5 t <= 12 t); N3 (totalvægt > 12 t).

3. Generelle bemærkninger

3.1 EU's udvidelse kræver, at der udarbejdes konsoliderede udgaver af de vigtigste direktiver for at skabe større klarhed og transparens. Vedtagelsen af den konsoliderede udgave af direktiv 88/77/EF er derfor nødvendig, og EØSU lykønsker Kommissionen med løsningen af denne opgave.

3.2 EØSU er enig i, at der ikke er behov for en særlig debat om indholdet af direktivet i forbindelse med konsolideringen, da det svarer til valg, som EØSU ⁽³⁾, Europa-Parlamentet og Rådet tidligere har godkendt.

3.3 Kommissionen har valgt en todelt fremgangsmåde, hvor forslagsstilling og vedtagelse af teknisk lovgivning sker ad to forskellige, men parallelle veje.

3.3.1 Ved at adskille de grundlæggende bestemmelser, som de foreslåede foranstaltninger bygger på, fra de tekniske specifikationer, som er nødvendige for deres gennemførelse, kan man på afgørende måde bidrage til en forenkling og afkortelse af lovgivningsprocessen.

3.3.2 EØSU kan derfor tilslutte sig Kommissionens fremgangsmåde i forbindelse med forslaget om nye bestemmelser om indførelse af egendiagnosesystemer (OBD), foranstaltninger til sikring af emissionskontrolsystemers holdbarhed og disses overensstemmelse i brug.

3.3.3 De tekniske specifikationer for foranstaltningernes gennemførelse kan således drøftes og fastlægges af eksperter, som medlemsstaterne stiller til Kommissionens rådighed gennem udvalget for tilpasning til den tekniske udvikling.

3.3.4 EØSU opfordrer Kommissionen til også at tage hensyn til industriens og de øvrige interesserede parter bidrag til fastlæggelsen af de tekniske specifikationer.

3.4 EØSU må desværre påpege, at Kommissionens forslag om egendiagnosesystemer, holdbarhed og overensstemmelse i brug fremlægges med en betydelig forsinkelse i forhold til de frister, der er fastlagt i direktiv 1999/96/EF, artikel 4 og 7, og nævnt i punkt 1.2.

3.5 Det bør også fremhæves, at datoerne for ikrafttrædelse af de nye bestemmelser, der foreslås, er betænkeligt nærtforestående.

⁽³⁾ EFT C 1991 af 18.2.1991, s. 41, EFT C 155 af 21.6.1995, s. 95, EFT C 407 af 28.12.1998, s. 98.

3.5.1 Eventuelle forsinkelser i vedtagelsen af de to parallelle direktiver, der følger hver sin procedure (hhv. den fælles beslutningsprocedure og udvalgsproceduren), ville forhindre industrien i i tide kunne opnå typegodkendelse af de motorer, der efter planen skulle markedsføres i 2005.

4. Særlige bemærkninger

4.1 Indførelsen af OBD-systemer for motorer i europæiske erhvervskøretøjer vil finde sted betydeligt tidligere end på andre markeder, herunder de amerikanske og japanske markeder. Man vil derfor ikke hve nogen forudgående erfaring, i modsætning til da OBD-systemerne blev indført for personbiler.

4.2 For at kunne være klar i 2005 har de europæiske motorfabrikanter for flere år siden måttet iværksætte konstruktionsprogrammer og programmer for udarbejdelse af OBD-systemer på grundlag af deres egne forslag og debatter, der har været afholdt i MVEB ⁽⁴⁾, hvor der foruden Kommissionen også sidder eksperter fra medlemsstaterne.

4.2.1 Man har forlængst nået det punkt, hvor der ingen vej er tilbage. Systemernes grundlæggende strategier kan ikke længere ændres, og man er nu gået videre til at finjustere systemerne.

4.2.2 Forsinkelser i offentliggørelsen af den endelige udgave af de to parallelle direktiver vil derfor få alvorlige konsekvenser.

Indførelse af uforudsete ændringer ville forhindre overholdelsen af bestemmelsernes ikrafttrædelsesdato.

4.3 Det er nødvendigt at påvise emissionskontrollsystemernes effektivitet, hvilket indebærer afprøvninger, som kræver et passende forvarsel. Det skal understreges endnu en gang, at forsinkelser mht. offentliggørelsen af de to parallelle direktiver i deres endelige udgave kunne forvolde betragtelige vanskeligheder.

5. Konklusion

5.1 EØSU hilser den nye todelte metode, som Kommissionen forsøgsvis vil anvende i forbindelse med dette direktivforslag, varmt velkommen. Ved at adskille de grundlæggende bestemmelser og lovgivningens politiske målsætninger fra de tekniske specifikationer, som er nødvendige for deres gennemførelse, opnår man at forenkle og afkorte lovgivningsprocessen.

5.2 Kommissionens forslag bør efter EØSU's mening vedtages hurtigst muligt af Europa-Parlamentet og Rådet.

5.3 EØSU håber, at Rådet og Europa-Parlamentet vil gøre alt, hvad der står i deres magt, for at nå frem til en fælles holdning, så dette direktivforslag kan vedtages inden april 2004. Yderligere forsinkelser ville så alvorlig tvivl om muligheden for at overholde de planlagte ikrafttrædelsesdatoer for de nye bestemmelser om kontrolsystemernes holdbarhed og OBD-systemerne.

Bruxelles, den 28. januar 2004

Roger BRIESCH

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

⁽⁴⁾ Motor Vehicle Emissions Group.