

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 97/24/EG om vissa komponenter och karakteristiska egenskaper hos två- eller trehjuliga motorfordon

(2000/C 337 E/20)

(Text av betydelse för EES)

KOM(2000) 314 slutlig — 2000/0136(COD)

(Framlagt av kommissionen den 22 juni 2000)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 95 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget,

och av följande skäl:

- (1) Enligt Europeiska gemenskapens femte miljöhandlingsprogram, som i en övergripande form antogs av rådet i en resolution av den 1 februari 1993 ⁽¹⁾, skall ytterligare insatser göras för att åstadkomma en avsevärd reduktion av dagens förorenande utsläpp från motorfordon.
- (2) Europaparlamentets och rådets direktiv 97/24/EG ⁽²⁾ är ett särdirektiv enligt det typgodkännandeförfarande som fastställs i rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon ⁽³⁾, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/7/EG ⁽⁴⁾.
- (3) Enligt artikel 5 i direktiv 97/24/EG skall kommissionen inom 24 månader från och med den dag då direktivet antogs till Europaparlamentet och rådet överlämna ett förslag utarbetat på grundval av undersökningar och en utvärdering av de kostnader och fördelar som följer av tillämpningen av skärpta gränsvärden, och som lägger fast en kommande etapp under vilken åtgärder skall antas som syftar till att ytterligare skärpa gränsvärdena för föroreningar och bullernivå för berörda fordon. Åtgärden är begränsad till motorcyklar, eftersom det finns bestämmelser i direktiv 97/24/EG om en andra etapp med skärpta gränsvärden för mopeder att tillämpa från och med den 17 juni 2002.
- (4) En enda uppsättning nya gränser för typ I-provning som skall gälla för alla motorcyklar från 2003 fastställs på

grundval av en utvärdering av teknisk genomförbarhet och kostnadseffektivitet, och innebär för fyrtaktsmotorer en sänkning med 60 % för kolväten och kolmonoxid och för tvåtaktsmotorer en sänkning med 70 % för kolväten och 30 % för kolmonoxid. Det har inte ansetts genomförbart att med avsedd teknik ytterligare sänka gränserna för kväveoxider för fyrtaktsmotorer. När det gäller tvåtaktsmotorer kommer direktinsprutning, som kan ge den största sänkningen av kolmonoxid- och kolvätehalterna, oundvikligen att leda till att kväveoxidgränserna måste höjas något till en nivå som motsvarar vad som gäller för fyrtaktsmotorer. Detta anses acceptabelt, eftersom det konstateras i utsläppsinventeringen att motorcyklarna bara står för en marginell del av de sammanlagda transportrelaterade kväveoxidutsläppen.

- (5) Kontroll och underhåll spelar en viktig roll för att hindra att utsläppsnivåerna för nya fordon inte försämras till oacceptabla nivåer vid användning. På samma sätt som för personbilar bör därför typ II-provningen särskilt i fråga om gränsen på 4,5 volymprocent för kolmonoxid ersättas av en mätning och dokumentering av de uppgifter som behövs vid trafiksäkerhetsproven.
- (6) Motorerna på tre- och fyrehjuliga fordon har antingen gnisttändning eller kompressionständning. På samma sätt som för personbilar behövs olika gränsvärden för dessa olika motortyper.
- (7) Egenskaperna hos de referensbränslen som används vid utsläppsmätningen bör anpassas efter vad som gäller för personbilar för att referensbränslena skall avspegla specifikationerna för de bränslen som finns på marknaden och som överensstämmer med gemenskapslagstiftningen om bensin- och dieselmotorkvalitet.
- (8) Medlemsstaterna bör få använda sig av skatteincitament för att påskynda utsläppandet på marknaden av fordon som uppfyller gemenskapskraven och främja miljömässigt mera avancerade tekniker på grundval av de frivilliga utsläppsvärdena. Incitamenten bör uppfylla vissa krav som syftar till att undvika att den inre marknaden störs. Detta direktiv påverkar inte medlemsstaternas rätt att beakta utsläpp av förorenande ämnen och andra ämnen vid beräkning av vägskatt för två- och trehjuliga fordon.

⁽¹⁾ EGT C 138, 17.5.1993, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 226, 18.8.1997, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 225, 10.8.1992, s. 72.

⁽⁴⁾ EGT L 106, 3.5.2000, s. 1.

- (9) En ny testcykel för typgodkännandet bör införas som bör möjliggöra en mer representativ bedömning av utsläpp under förhållanden som ligger närmare vad en motorcykel utsätts för under verklig användning, och som beaktar att små och stora motorcyklar körs på olika sätt. Utvecklingsarbete pågår som skall utgöra den vetenskapliga grunden för en ny testcykel.
- (10) En nästa etapp för utsläppsgränserna måste fastställas som innehåller väsentliga sänkningar jämfört med gränsvärdena för 2003. Dessa gränsvärden kan inte fastställas i detalj förrän den befintliga testcykeln har setts över och teknikens tekniska genomförbarhet och dess förmåga att minska utsläppen studerats närmare.
- (11) I överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen såsom de kommer till uttryck i artikel 5 i fördraget kan målet för den planerade åtgärden, nämligen att minska de förorenande utsläppen från två- och trehjuliga fordon inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna och kan därför bättre uppnås genom att tillnärma medlemsstaternas lagstiftning i ämnet. Detta direktiv skall begränsas till minsta antal åtgärder för att detta mål skall uppnås och inte gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta ändamål.
- (12) Direktiv 97/24/EG bör därför ändras.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Kapitel 5 i direktiv 97/24/EG skall ändras i enlighet med den text som anges i bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

1. Från och med den 1 januari 2002 får medlemsstaterna av skäl som hänför sig till åtgärder som skall vidtas mot luftföroreningar varken

— vägra att bevilja EG-typgodkännande i enlighet med artikel 4.1 i direktiv 92/61/EEG,

eller

— förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av fordon,

om de åtgärder som skall vidtas mot luftföroreningar överensstämmer med bestämmelserna i direktiv 97/24/EG, i dess lydelse enligt detta direktiv.

2. Från och med den 1 januari 2003 skall medlemsstaterna av skäl som hänför sig till åtgärder som skall vidtas mot luftföroreningar vägra att bevilja EG-typgodkännande i enlighet med artikel 4.1 i direktiv 92/61/EEG för ett fordon, om fordo-

net inte uppfyller bestämmelserna i direktiv 97/24/EG i dess lydelse enligt detta direktiv.

Vid typ I-provningen skall de gränsvärden användas som anges i rad A i tabellen i bilaga II till kapitel 5 i direktiv 97/24/EG, i dess lydelse enligt detta direktiv.

3. Från och med den 1 januari 2004 skall medlemsstaterna

— betrakta intyg om överensstämmelse som i enlighet med direktiv 92/61/EEG åtföljer nya fordon som ogiltiga, och

— vägra registrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon som inte åtföljs av ett sådant intyg om överensstämmelse i enlighet med direktiv 92/61/EEG,

av skäl som hänför sig till åtgärder som skall vidtas mot luftföroreningar, om fordonet inte uppfyller bestämmelserna i direktiv 97/24/EG, i dess lydelse enligt detta direktiv.

Vid typ I-provningen skall de gränsvärden användas som anges i rad A i tabellen i bilaga II till kapitel 5 i direktiv 97/24/EG, i dess lydelse enligt detta direktiv.

Artikel 3

1. Medlemsstaterna får bara meddela föreskrifter om skatteincitament i fråga om fordon som uppfyller bestämmelserna i direktiv 97/24/EG, i dess lydelse enligt detta direktiv. Skatteincitamenten skall vara förenliga med något av följande villkor:

a) De skall gälla alla nya fordon som saluförs i medlemsstaten och som i förväg uppfyller de bindande gränsvärden som anges i rad A i tabellen i bilaga II till kapitel 5 i direktiv 97/24/EG, i dess lydelse enligt detta direktiv. De skall upphöra när de gränsvärden för utsläpp som anges i artikel 2.3 blir bindande för nya fordon.

b) De skall gälla alla nya fordon som saluförs i medlemsstaten och som uppfyller de frivilliga gränsvärden som anges i rad B i tabellen i bilaga II till kapitel 5 i direktiv 97/24/EG, i dess lydelse enligt detta direktiv.

2. De skatteincitament som avses i punkt 1 skall för alla fordonstyper vara lägre än merkostnaden för att uppnå och förse fordonet med de tekniska lösningar som införts för att säkerställa att de gränsvärden som anges i rad A eller B i tabellen i bilaga II till kapitel 5 i direktiv 97/24/EG, i dess lydelse enligt detta direktiv, följs.

3. Kommissionen skall underrättas om planer på att införa eller ändra sådana skatteincitament som avses i punkt 1 i så god tid att den kan yttra sig över dem.

Artikel 4

1. Kommissionen skall överväga ytterligare skärpning av utsläppsnormerna för fordon som omfattas av detta direktiv med beaktande av följande:

- a) Den tekniska utvecklingen när det gäller teknik för utsläppskontroll, och den tekniska och ekonomiska genomförbarheten av sådan teknik för motorcyklar.
- b) De framsteg som gjorts i utvecklingen av en mera representativ testcykel för motorcyklar som avhjälp de brister som utmärker den testcykel som nu används, till exempel när det gäller kallstarter och kördynamik.
- c) Möjligheten att nå en global harmonisering av testcykeln.
- d) Korrelationen av gränsvärden mellan den nuvarande och den nya testcykeln.

2. Kommissionen skall på grundval av dessa faktorer lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet som bland annat skall omfatta

- a) en ny, särskilt avsedd testcykel för utsläppsmätningarna i typ I-provningen,
- b) bindande gränsvärden för utsläpp som skall gälla från 2006.

Artikel 5

Medlemsstaterna skall senast den 31 december 2001 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Artikel 6

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 7

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

BILAGA

1. Kapitel 5 bilaga II till direktiv 97/24/EG ändras på följande sätt:

a) Punkt 1.4 skall ersättas med följande:

”1.4 'gasformiga föroreningar' avser avgasutsläpp av kolmonoxid, kväveoxider uttryckta i motsvarande kvävedioxidvärden (NO₂) och kolväten med förhållandet

— C₁H_{1,85} för bensin, och

— C₁H_{1,86} för diesel.”

b) Punkt 2.2.1.1 skall ersättas med följande:

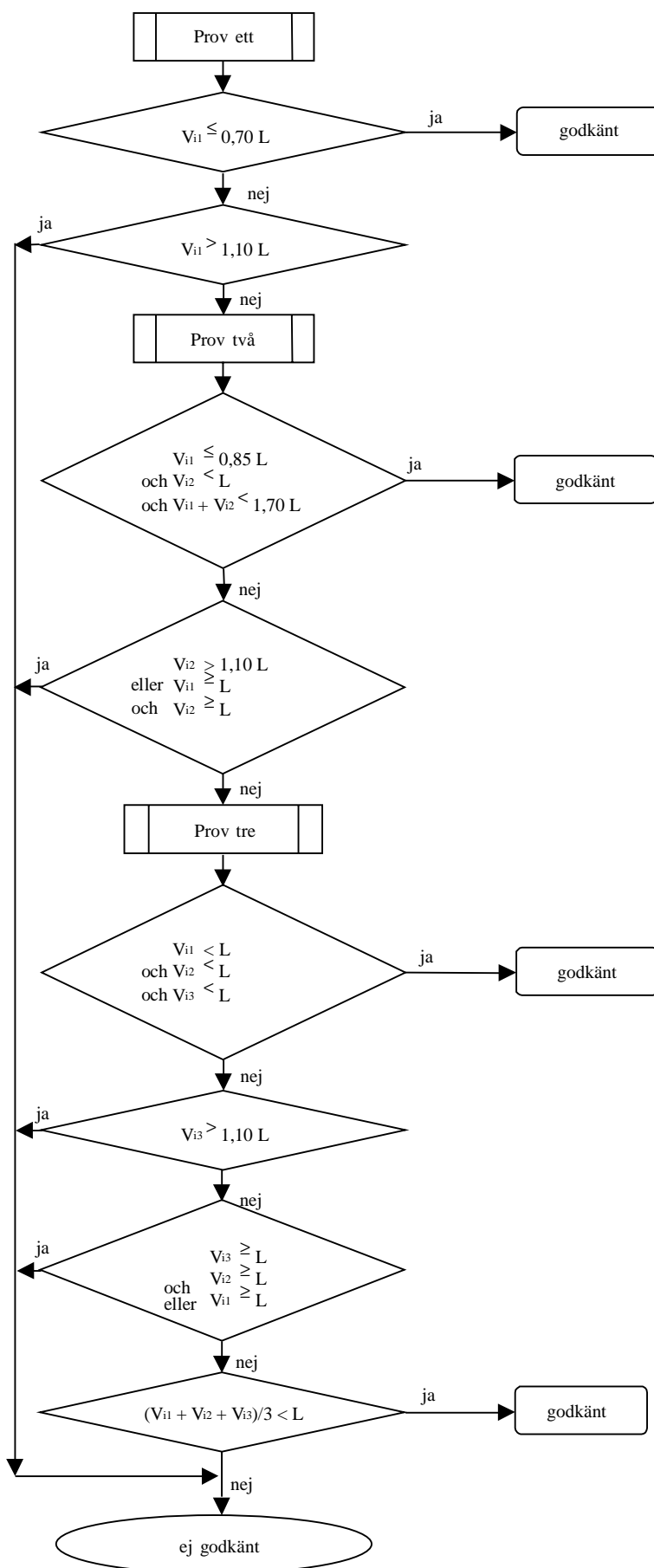
”2.2.1.1 Typ I-provning (mätning av medelvärdena av gasformiga utsläpp över stadskörcykel).

2.2.1.1.1 Provningsen skall utföras enligt det förfarande som beskrivs i tillägg 1. De metoder som används för uppsamling och analys av avgaserna skall vara de föreskrivna.

2.2.1.1.2 Figur I.2.2 visar flödet för typ I-provningen.

2.2.1.1.3 Fordonet skall placeras på en chassidynamometer utrustad med ett system för belastnings- eller svängmassesimulering.

Figur I.2.2 – Flödesschema för typ I-provning



- 2.2.1.1.4 Avgaserna skall under provningen spädas ut och ett proportionellt prov samlas upp i en eller flera säckar. Avgaserna skall spädas ut och analyseras och prov skall tas på det sätt som anges nedan och den totala mängden utspädda avgaser mätas.
- 2.2.1.1.5 Om inte annat följer av 2.2.1.1.6 skall provningen upprepas tre gånger. Den uppmätta mängden gasformiga utsläpp i varje prov måste ligga under de gränsvärden som anges i tabellen (rad A):

	Kategori	Kolmonoxid (CO)	Kolväten (HC)	Kväveoxider (NO _x)
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
Gränsvärden för tvåhjuliga motorcyklar för typgodkännande och tillverkningens överensstämmelse				
A (2003)	Alla	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
Gränsvärden för tre- och fyrhjuliga motorcyklar för typgodkännande och tillverkningens överensstämmelse (gnisttändning)				
A (2003)	Alla	7,0	1,5	0,4
Gränsvärden för tre- och fyrhjuliga motorcyklar för typgodkännande och tillverkningens överensstämmelse (kompressionständning)				
A (2003)	Alla	2,0	1,0	0,65

(¹) Värdena i rad B är frivilliga och gäller vid tillämpning av artikel 3.

- 2.2.1.1.5.1 Utan hinder av vad som sägs i 2.2.1.1.5 får dock den uppmätta mängden för varje förorening eller kombination av föroreningar överstiga gränsvärdet med högst 10 %, om det aritmetiska medelvärdet av de tre uppmätta mängderna ligger under det föreskrivna gränsvärdet. Om gränsvärdena överskrids för mer än en förorening är det utan betydelse om detta sker i samma provning eller i olika provningar.
- 2.2.1.1.6 Det antal provningar som föreskrivs i 2.2.1.1.5 skall minskas under de förhållanden som anges nedan, där V₁ är resultatet av den första provningen och V₂ resultatet av den andra provningen för respektive förorening.
- 2.2.1.1.6.1 Endast en provning krävs om den uppmätta mängden för varje förorening är högst 0,70 L (dvs. V₁ ≤ 0,70 L).
- 2.2.1.1.6.2 Om villkoren i 2.2.1.1.6.1 inte är uppfyllda krävs endast två provningar om följande villkor är uppfyllda för varje förorening:

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

c) Tabellerna I och II i punkt 2.2 skall utgå.

d) Punkt 2.2.1.2 skall ersättas med följande:

”2.2.1.2 Typ II-provning (mätning av kolmonoxid vid tomgång) och utsläppsdata som krävs för trafiksäkerhetsprovning.

2.2.1.2.1 Detta krav gäller alla fordon som drivs med motor med gnisttändning och för vilka det ansöks om ett EG-typgodkännande i enlighet med detta direktiv.

2.2.1.2.2 Vid provning enligt tillägg 2 (typ II-provning) vid normalt tomgångsvarvtal:

- Kolmonoxidvolymhalten i avgasutsläppen skall anges.
- Motorns varvtal under provningen och eventuella toleranser skall anges.

2.2.1.2.3 Vid provning med förhöjd tomgång (dvs. > 2000 varv per minut¹):

- Kolmonoxidvolymhalten i avgasutsläppen skall anges.
- Motorns varvtal under provningen och eventuella toleranser skall anges.

2.2.1.2.4 Motoroljetemperaturen vid provtillfället skall mätas och anges.

2.2.1.2.5 De angivna uppgifterna skall föras in i därför avsedda fält i det dokument som återges i bilaga VII till direktiv 92/61/EEG i direktivets senaste lydelse.”

e) En ny punkt 3.1.1 med följande lydelse skall införas:

”3.1.1 Ett fordon skall tas från tillverkningslinjen och genomgå den provning som anges i 2.2.1.1. Vid produktionskontrollen skall de gränsvärden som anges i tabellen i punkt 2.2.1.1.5 tillämpas.”

f) Punkt 3.1.1 skall betecknas 3.1.2 och ändras på följande sätt:

- Orden ”de ovannämnda gränserna” skall ersättas med ”de gränser som anges i tabellen i punkt 2.2.1.1.5”.
- Orden ”i tabellen under punkt 2.2.1.1.2” skall ersättas med ”i tabellen i punkt 2.2.1.1.5”.

g) Punkt 3.1.3 i tillägg 1 skall ersättas med följande:

”3.1.3 Insnugningssystemets täthet kan kontrolleras för att se till att förgasningen inte påverkas av oönskat luftintag.”

h) Den sista meningen i punkt 5.3.1 i tillägg 1 skall ersättas med följande:

”Som förberedelse skall två fullständiga provserier genomföras innan avgasutsläppen samlas upp.”

i) Punkt 6.1.3 i tillägg 1 skall ersättas med följande:

”6.1.3 Innan den första förberedande provserien inleds skall en luftström med varierande hastighet riktas mot motorcykeln eller motortrehjulingen. Två fullständiga provserier skall sedan genomföras under vilka inga avgaser samlas upp. Fläktsystemet skall innehålla en mekanism som styrs av bänkens hastighet så att, vid hastigheter från 10 km/h till 50 km/h, den linjära lufthastigheten vid fläktens mynning är lika med rullarnas relativa hastighet med en noggrannhet på 10 %. För rullhastigheter under 10 km/h kan lufthastigheten vara noll. Tvärsnittet av fläktanordningen skall ha följande egenskaper:

- i) yta på minst 0,4 m²;
- ii) nedre kanten mellan 0,15 och 0,20 m över marknivån;
- iii) avståndet från motorcykelns eller motortrehjulingens framparti mellan 0,3 och 0,45 m.”

j) Den första meningen i punkt 6.2.2 i tillägg 1 skall utgå.

k) Punkt 7.2.1 i tillägg 1 skall ersättas med följande:

”7.2.1 Efter två förberedande provserier (första momentet av den första serien) skall de operationer som anges i punkterna 7.2.2 till 7.2.5 utföras samtidigt.”

l) Punkt 7.4 i tillägg 1 skall ersättas med följande:

”7.4 Analys

7.4.1 De avgasutsläpp som samlats upp i säcken skall analyseras så snart som möjligt, dock senast 20 minuter efter det att provningen avslutats.

7.4.2 Innan ett prov analyseras skall det intervall av analysutrustningen som skall användas för varje förorening nollställas med en lämplig nollställningsgas.

- 7.4.3 Analysutrustningen skall därefter justeras efter kalibreringskurvorna med hjälp av en spänngas till en nominell koncentration av 70-100 % av intervallet.
- 7.4.4 Nollställningen av analysutrustningen skall därefter kontrolleras på nytt. Om mätvärdet avviker mer än 2 % från det intervall som anges i 7.4.2 skall proceduren upprepas.
- 7.4.5 Provet skall därefter analyseras.
- 7.4.6 Efter analysen skall noll- och spännpunkterna kontrolleras med hjälp av samma gaser. Om det nya resultatet avviker högst 2 % från det som avses i 7.4.3 anses analysen godtagbar.
- 7.4.7 Vid varje punkt i detta avsnitt skall de olika gaserna flödesgrad och tryck vara samma som används vid kalibreringen av analysutrustningen.
- 7.4.8 Koncentrationen av varje förorening i gaserna skall mätas och avläsas när mätutrustningen stabiliserats.”
2. Bilaga IV skall ersättas med följande:

”BILAGA IV

SPECIFIKATIONER FÖR REFERENSBRÄNSLEN (BENSIN)

Det bränsle som anges i avsnitt 1 i bilaga IX till direktiv 70/220/EEG skall användas som referensbränsle.

SPECIFIKATIONER FÖR REFERENSBRÄNSLEN (DIESEL)

Det bränsle som anges i avsnitt 2 i bilaga IX till direktiv 70/220/EEG skall användas som referensbränsle.”
