



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 06.09.2000
KOM(2000) 487 endelig

2000/0211 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF om foranstaltninger mod luftforurening
forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

A. FORSLAGETS FORMÅL

Formålet med forslaget er at ændre direktiv 70/220/EØF, senest ændret ved direktiv 1999/102/EF, for at fuldstændiggøre de emissionsgrænseværdier ved koldstart, som gælder for køretøjer med motorer med styret tænding. Forslaget angiver grænseværdier ved koldstart, som gælder for nye typer lette erhvervskøretøjer (klasse N₁) i gruppe II (fra 1 305 kg til og med 1 760 kg) og gruppe III (mere end 1 760 kg), som er udstyret med motorer med styret tænding. Forslaget bevirker også, at koldtemperaturprøvens anvendelsesområde kommer til at omfatte nye typer personbiler (klasse M₁) med motorer med styret tænding, som er beregnet til at transportere mere end 6 personer, samt biler med motorer med styret tænding, der har en totalmasse på mere end 2 500 kg. Disse personbiler faldt tidligere ikke ind under koldtemperaturprøvens anvendelsesområde i henhold til direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF.

B. RETSGRUNDLAG

Foranstaltningerne foreslås på grundlag af EF-traktatens artikel 95. Foranstaltningerne er en del af det europæiske typegodkendelsessystem for personbiler samt lette erhvervskøretøjer og vil være obligatorisk for nye godkendelser, som udstedes af de nationale myndigheder. Dette lovgivningstiltag støttes fuldt ud af markedsaktørerne.

Teksten er relevant for EØS-aftalen.

C. BAGGRUND

En katalysator kan bidrage til en nedbringelse af emissionsniveauet, så snart et køretøj startes, og gradvis forøge nedbringelsen af emissioner, efterhånden som køretøjet varmer op. Det tager dog et stykke tid, før katalysatoren når sin "driftstemperatur", dvs. den temperatur, hvor katalysatoren reducerer de forurenende emissioner så effektivt som muligt. Oxygensonden (eller lambdasonden), som styrer luft/brændstofforholdet til det støkiometriske niveau, der er nødvendigt for den bedst mulige katalysatoreffektivitet, påvirkes også af temperaturen.

Den mængde energi, der er nødvendig for at opvarme lambdasonden til driftstemperaturen, er mindre end for katalysatoren, men der er en række forhold, som er afgørende for, hvor længe det tager katalysatoren at nå driftstemperaturen. Der er en lang række forskellige driftsforhold for et køretøj, som f.eks. a) et køretøj startes en kold vintermorgen og bruges umiddelbart til bykørsel med mange standsninger, eller b) et køretøj startes på en varm sommermorgen og bruges umiddelbart til hurtig kørsel på motorvej. Disse forhold påvirker helt klart den tid, det tager motoren at varme op samt udstødningsgassernes temperaturstigning og dermed koefficienten for varmeoverføring mellem udstødningsgasserne og katalysatoren (og lambdasonden).

Undersøgelser har vist, at mange ture i byområder er forholdsvis korte, således at det er svært at få katalysatoren op på driftstemperaturen. For den slags kørsel kan emissionerne i g/km være forholdsvis høje. Faktisk sker størstedelen af emissionerne fra et køretøjs udstødning, medens katalysatoren varmer op. Vil man mindske de samlede emissioner for kørslen, skal den tid, det tager katalysatoren at varme op, nedbringes.

Med henblik på at fastklægge en prøve, som har direkte indflydelse på katalysatorens driftstemperatur, indførtes i direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF, en koldtemperaturprøve, som måler emissionen af carbonmonoxid (CO) og kulbrinter (HC). Koldtemperaturprøven gennemføres ved en temperatur på -7° C over del 1-cyklussen for kørsel i byområder (består af 4 gange den elementære cyklus for kørsel i byområder) i henhold til figur III.1.1 i bilag III, tillæg 1, til direktiv 70/220/EØF.

Direktiv 98/69/EF begrænser anvendelsesområdet for koldtemperaturprøven til nye køretøjstyper i klasse N_1 , gruppe I (højst 1 305 kg), som har motorer med styret tænding, og nye køretøjstyper i klasse M_1 , undtagen køretøjer beregnet til befordring af mere end seks personer samt køretøjer, hvis totalmasse overstiger 2 500 kg. De gældende grænseværdier for koldtemperaturprøven er 15 g/km for CO og 1,8 g/km for HC, og de gælder for alle nye typer af disse køretøjer fra den 1. januar 2002 (grænseværdierne gælder for alle typer af disse køretøjer fra den 1. januar 2006).

I henhold til artikel 3, stk. 1 i direktiv 98/69/EF skal Kommissionen fremsætte et forslag, som bekræfter koldtemperaturgrænseværdierne for emissioner fra køretøjer i klasse N_1 , gruppe II and III med motorer med styret tænding, som defineret i punkt 5.3.5. i bilag I til direktiv 98/69/EF, og at disse grænseværdier bør gælde for [nye typer] af disse køretøjer senest fra 2003.

D. HØRING AF DE BERØRTE PARTER

1. Medlemsstaternes holdning

Ekspertter fra medlemsstaterne er blevet underrettet om indholdet i dette forslag via Kommissionens MVEG-gruppe (arbejdsgruppen vedrørende Motorkøretøjers Emissioner). Et flertal af eksperterne støtter forslaget.

2. Europa-Parlamentets holdning

[...]

3. Branchens holdning

Branchen har været involveret helt fra begyndelsen og har i stort omfang bidraget med relevante prøvedata. Branchen støtter Kommissionens forslag.

E. FORSLAGETS BAGGRUND OG INDHOLD

Et begrænset antal køretøjer i klasse N_1 , gruppe II and III i produktion samt "tunge" køretøjer i klasse M_1 , alle med motorer med styret tænding, blev afprøvet ved en normal temperatur (ca. 22° C) og ved lav temperatur på -7° C. På grundlag af disse prøveresultater blev forholdet mellem emissioner af CO og HC ved normal temperatur og emissioner af CO og HC ved lav temperatur beregnet. Disse tal blev anvendt til at beregne ækvivalente grænseværdier for emissioner ved koldstart for køretøjer i klasse M_1 og klasse N_1 , gruppe I, som defineret i punkt 5.3.5.2 i bilag I til direktiv 98/69/EF. Prøveresultaterne viser en klar forskel mellem de målte emissioner for gruppe II- og III-køretøjer, og det er derfor rimeligt, at der bør gælde forskellige grænseværdier for de to vægtklasser.

De køretøjstyper, som er omfattet af dette forslag, nemlig køretøjer i klasse N₁, gruppe II and III, med motorer med styret tænding, sælges kun i et lille antal i EU; størstedelen af sådanne køretøjer har dieselmotorer. Det er en forudsætning for at kunne overholde emissionsgrænseværdierne ved koldstart, at køretøjer med motorer med styret tænding udvikles yderligere, og at der installeres komponenter, som pålægger fabrikanten ekstra omkostninger. Det er dog underforstået, at der vil ske en yderligere udvikling af emissionskontrollsystemer til disse køretøjstyper i perioden, før foranstaltningerne træder i kraft, så der kan indføres lavere grænseværdier end dem, der er beregnet i henhold til denne fremgangsmåde.

Som svar på det mandat, der er fastlagt i artikel 3, stk. 1, og punkt 5.3.5. i bilag I til direktiv 98/69/EF, foreslår Kommissionen at turgrænseværdier for emission af CO og HC ved koldstart foreslås for følgende køretøjer med motorer med styret tænding:

- Køretøjer i klasse N₁ i gruppe II (fra 1 305 kg til og med 1 760 kg)
- klasse N₁, gruppe III (mere end 1 760 kg).

Anvendelsesområdet udvides til at omfatte køretøjer i klasse M₁ beregnet til befording af mere end seks personer samt køretøjer, hvis totalmasse overstiger 2 500 kg, og som tidligere var undtaget fra koldtemperaturprøven.

For desuden at være i tråd med prøven for udstødningsgasser, anvendes koldtemperaturprøven også til køretøjer i klasse M og N, der har motorer med styret tænding, som har en totalmasse på mindre end 3 500 kg.

De foreslåede grænseværdier ved koldstart for køretøjer i klasse N₁, gruppe II og III, er vist med fed skrift i tabellen:

Prøvetemperatur 266 K (-7°C)			
Klasse	Gruppe	Masse af carbonmonoxid (CO) L ₁ (g/km)	Masse af kulbrinter HC L ₂ (g/km)
M ₁ ⁽¹⁾	-	15	1,8
N ₁	I	15	1,8
N ₁ ⁽²⁾	II	27	3,2
	III	34	4,0

⁽¹⁾ Undtagen køretøjer beregnet til befording af mere end 6 personer, og køretøjer, hvis totalmasse overstiger 2 500 kg.

⁽²⁾ Samt de klasse M₁-køretøjer, der er omhandlet i fodnote 1.

Fra 1. januar 2003 gælder grænseværdierne for nye køretøjstyper i klasse N₁, gruppe I og II, som har motorer med styret tænding, og køretøjer i klasse M₁, med motorer med styret tænding, som er beregnet til befording af mere end seks personer eller har en totalmasse, som overstiger 2 500 kg.

Med direktiv 70/220/EØF som ændret ved direktiv 98/69/EF indførtes lavtemperaturprøven for køretøjer med motor med styret tænding, men det er rimeligt at skelne mellem køretøjer, der udelukkende kører på enten benzin eller gas (f.eks. LPG eller naturgas), og køretøjer, der både kører på benzin og enten LPG eller naturgas.

Det foreslås, at køretøjer, der udelukkende kører på gas (LPG eller naturgas), undtages fra lavtemperaturprøven. Desuden skal køretøjer, der kan køre på både benzin og gas, men hvis benzinanlæg udelukkende er til brug i nødsituationer og ved start, og hvis benzintank højst kan rumme 15 l benzin, betragtes som køretøjer, der kun kan køre på gas, og derfor også undtages fra lavtemperaturprøven.

Køretøjer, der kan køre på både benzin og enten LPG eller naturgas, skal kun gennemføre lavtemperaturprøven med benzin.

F. NÆRHEDSPRINCIPPET

1. De påtænkte foranstaltningers formål set i lyset af Kommissionens forpligtelser

Foranstaltningerne har til formål at tilpasse de eksisterende foranstaltninger til den tekniske udvikling og til ny viden på miljøområdet. De eksisterende foranstaltninger har i vidt omfang medvirket til harmoniseringen af EF's marked for køretøjer siden 1988. Tilpasningen er udtrykkelig krævet i direktiv 98/69/EF og der er generel konsensus herom, hvilken også har muliggjort vedtagelsen af det foregående direktiv.

2. Kompetencefordelingen mellem EU og medlemsstaterne

I Rådets direktiv 89/458/EØF besluttede EU at harmonisere alle emissionsrelaterede krav vedrørende typegodkendelse af nye køretøjer på grundlag af fuldstændig harmonisering. Spørgsmålet henhører således under EU's enekompetence.

3. EU's handlingsmuligheder

Den eneste realistiske handlingsmulighed er lovgivning i form af enten et direktiv eller en forordning. Som er særdirektiv, der indgår i anvendelsen af den EF-typegodkendelse, der blev sat i værk i direktiv 70/156/EØF, som senest ændret ved direktiv 98/91/EF, antager forslaget samme retlige form som alle andre krav inden for dette område.

4. Mulighed for at opstille generelle mål og overlade gennemførelsen til medlemsstaterne

Ensartede detaljerede forskrifter er påkrævede for at fastholde sammenhængen med forskrifterne i rammedirektiv 70/156/EØF, som senest ændret ved direktiv 98/91/EF.

G. KONKLUSIONER

Dette direktivforslag til vedtagelse i Europa-Parlamentet og Rådet vil sikre den højeste grad af miljøbeskyttelse som er forenelig med overordnede økonomiske betragtninger.

Forslaget vil medvirke til en bedre beskyttelse af folkesundheden i EU ved at sætte høje men realistiske mål, mens bil- og komponentindustrien får god tid til at udvikle den relevante teknologi.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, især artikel 95,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251³, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 70/220/EØF⁴ af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer, som senest ændret ved Kommissionens direktiv 1999/102/EF⁵ er et af særdirektiverne under den EF-typegodkendelsesprocedure, der er fastlagt ved Rådets direktiv 70/156/EØF⁶ af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil, som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/91/EF⁷.
- (2) Med direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF⁸, indførtes særlige grænseværdier for carbonmonoxid og kulbrinter i sammenhæng med en ny prøve til måling af emissionerne ved koldstart med henblik på at tilpasse emissionskontrollsystemerne for køretøjer i klasse M₁ og N₁, gruppe I, med motorer med styret tænding, til de faktiske forhold.
- (3) Kommissionen har fastlagt passende grænseværdier ved koldstart for køretøjer i klasse N₁, gruppe II og III, med motorer med styret tænding. Det vil nu være rimeligt at udvide koldtemperaturprøvens anvendelsesområde til at omfatte køretøjer i klasse M₁

¹ EFT C

² EFT C

³ Europa-Parlamentets holdning af....., Rådets fælles holdning af..... og Europa-Parlamentets beslutning

⁴ EFT L 76 af 6.4.1970, s. 1.

⁵ EFT L 334 af 28.12.1999, s. 43.

⁶ EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1.

⁷ EFT L 11 af 16.1.1999, s. 25.

⁸ EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1.

med motorer med styret tænding, som er beregnet til befordring af mere end seks personer, og køretøjer i klasse M₁ med motorer med styret tænding, hvis totalmasse overstiger 2 500 kg, som begge ikke var omfattet tidligere.

- (4) Køretøjer med motor med styret tænding, som udelukkende kører på gas (LPG eller naturgas), bør på grund af deres emissionsmæssige egenskaber undtages fra koldtemperaturprøven. Køretøjer med benzinanlæg, der udelukkende er til brug i nødsituationer og ved start, og hvis benzintank højst kan rumme 15 l benzin, bør betragtes som køretøjer, der kun kan køre på gas.
- (5) Det er rimeligt at bringe prøven for emissioner ved koldstart i overensstemmelse med prøven for emissioner ved normale temperaturer. Koldtemperaturprøven omfatter derfor kun køretøjer i klasse M og N med en totalmasse på mindre end 3 500 kg.
- (6) Direktiv 70/220/EØF bør ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Bilag I og VII direktiv 70/220/EØF ændres i overensstemmelse med bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 30 juni 2001. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale forskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på [tredjedagen] for dets offentliggørelse i De *Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles,

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

ÆNDRINGER I BILAG I TIL DIREKTIV 70/220/EØF

1. Punkt 5.3.5. ændres således:

Fodnote (1) udgår.

2. Punkt 5.3.5.1. affattes således:

‘5.3.5.1. Prøven gennemføres for alle køretøjer i klasse M₁ og N₁, der har en motor med styret tænding, undtagen køretøjer, der kun kører på gas (LPG eller naturgas). Køretøjer, der kan køre på både benzin og gas, men hvis benzinanlæg udelukkende er til brug i nødsituationer og ved start, og hvis benzintank højst kan rumme 15 l benzin, betragtes i henseende til type VI-prøven som køretøjer, der kun kan køre på gas.

Køretøjer, der kan køre på både benzin og enten LPG eller naturgas, skal kun gennemføre type VI-prøven med benzin.

Fra den 1. januar 2002 gælder dette punkt for nye køretøjstyper i klasse M₁ og N₁, gruppe I, undtagen køretøjer beregnet til befordring af mere end 6 personer, og køretøjer, hvis totalmasse overstiger 2 500 kg.

Fra den 1. januar 2003 gælder dette punkt for nye køretøjstyper i N₁, gruppe II og III, undtagen køretøjer beregnet til befordring af mere end 6 personer, og køretøjer, hvis totalmasse overstiger 2 500 kg.

3. Tabellen i punkt 5.3.5.2. erstattes med følgende tabel:

Prøvetemperatur 266 K (-7°C)			
Klasse	Gruppe	Masse af carbonmonoxid (CO) L1 (g/km)	Masse af kulbrinter HC L2 (g/km)
M ₁ ⁽¹⁾	-	15	1.8
N ₁	I	15	1.8
N ₁ ⁽²⁾	II	27	3.2
	III	34	4.0

⁽¹⁾ Undtagen køretøjer beregnet til befordring af mere end 6 personer, og køretøjer, hvis totalmasse overstiger 2 500 kg.

⁽²⁾ Samt de klasse M-køretøjer, der er omhandlet i fodnote 1.

ÆNDRINGER I BILAG VII TIL DIREKTIV 70/220/EØF

4. Første punktum i punkt 1 affattes således:

"1. Dette bilag vedrører kun køretøjer med styret tænding som defineret i punkt 5.3.5 i bilag I."
5. Første punktum i punkt 2.1.1 affattes således:

"2.1.1. Dette kapitel vedrører det nødvendige apparatur til udstødningsemissionsprøver ved lav omgivende temperatur for køretøjer med styret tænding som defineret i punkt 5.3.5 i bilag I."
6. Fodnote (1) til punkt 4.3.3. udgår.