



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 24.10.2001  
KOM(2001) 543 endelig

2001/0255 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF og 80/1268/EØF for så vidt angår måling af  
N<sub>1</sub>-køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug**

(forelagt af Kommissionen)

## BEGRUNDELSE

### **A. FORSLAGETS FORMÅL**

Formålet med forslaget er at ændre direktiv 80/1268/EØF, senest ændret ved direktiv 1999/100/EF, med henblik på at udvide direktivets anvendelsesområde til også at omfatte N<sub>1</sub>-køretøjer (lette erhvervskøretøjer). For øjeblikket finder dette direktiv kun anvendelse på M<sub>1</sub>-køretøjer (personbiler). Med forslaget indføres der harmoniserede obligatoriske krav vedrørende måling af N<sub>1</sub>-køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug. Det er således den første forudsætning for at kunne iværksætte, overvåge og evaluere mulige fremtidige foranstaltninger til sænkning af brændstofforbruget for N<sub>1</sub>-køretøjer i EU.

### **B. RETSGRUNDLAG**

Forslaget om foranstaltningerne har hjemmel i EF-traktatens artikel 95. De indgår som led i den europæiske typegodkendelsesordning, og overholdelse af dem vil være obligatorisk i forbindelse med nye godkendelser, som udstedes af nationale myndigheder. Denne lovgivningsmetode støttes fuldt ud af markedsdeltagerne.

Teksten er relevant for EØS-aftalen.

### **C. BAGGRUND**

#### **1. Allerede eksisterende foranstaltninger til reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionerne i transportsektoren**

I "Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om EU's politikker og foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissionerne: Mod et europæisk klimaændringsprogram" foreslås en gennemførelsesstrategi til at reducere emissionerne af drivhusgasser, herunder foranstaltninger inden for transportsektoren.

Hvad angår personbiler vedtog Kommissionen i 1995 en meddelelse, hvori der foresloges en strategi til løsning af problemet med forøgelsen af de samlede CO<sub>2</sub>-emissioner fra denne kategori af biler. Rådet (miljø) godkendte i sine konklusioner af 25. juni 1996 denne strategi. Den generelle strategi, som sigter mod et gennemsnitligt niveau for CO<sub>2</sub>-emission fra bilparken af nye personbiler på 120g/km i 2005 (senest i 2010), består af tre hovedsøjler: en aftale med industrien, en ordning vedrørende brændstoføkonomimærkning og skattemæssige tiltag. Disse foranstaltninger skal dog underbygges af lovgivning med henblik på at overvåge CO<sub>2</sub>-emissionerne fra nye personbiler.

Hvad angår den første søjle indgik European Automobile Manufacturers Association (ACEA) i 1998 en forpligtelse om at nå frem til en gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-emission fra bilparken på 140g/km senest i 2008. Dette fulgtes af tilsvarende forpligtelser fra JAMA og KAMA (hhv. den japanske og den koreanske bilfabrikantforening) og suppleredes af Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1753/2000/EF af 22. juni 2000 om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye personbiler. Desuden udgjorde Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF af 13. december 1999 om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO<sub>2</sub>-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler afslutningen på arbejdet vedrørende den anden søjle. I forbindelse med alle

disse tiltag anvendes den harmoniserede måleprocedure, der er fastsat i direktiv 80/1268/EØF, som et grundlæggende instrument med henblik på:

1. at opstille klare generelle mål for industriens forpligtelser
2. at levere sammenlignelige tal for CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug for alle køretøjsmodeller, og
3. at muliggøre en gennemsigtig overvågning og evaluering af de opnåede fremskridt.

## **2. Lette erhvervskøretøjer og CO<sub>2</sub>-emissioner**

Lette erhvervskøretøjer (N<sub>1</sub>-køretøjer) defineres som køretøjer, der anvendes til transport af gods, og som har en totalmasse på højst 3,5 tons. N<sub>1</sub>-segmentet dækker en bred vifte af køretøjstyper fra de mindre personbilsbaserede varevogne, over de såkaldte off-roadere/SUV'er (sport utility vehicles) og MPV'er (multi purpose vehicles), til pickupper og større vare-/lastvogne, hvoraf langt størstedelen er diseldrevne. Hver basismodel findes som regel i et forholdsvis stort antal forskellige udgaver, som er resultatet af en kombination af forskellige konfigurationer (tag højde, dobbeltkabine, hjulafstand, pickup-udgave osv.). Data leveret af ACEA viser, at de 11 største producenter af N<sub>1</sub>-køretøjer fremstiller 94 grundmodeller, som hver findes i mindst 10 forskellige udgaver. Sondringen mellem M<sub>1</sub> (personbiler) og N<sub>1</sub>-køretøjer er ikke altid lige klar, eftersom fabrikanterne har mulighed for at godkende ens modeller som enten M<sub>1</sub> eller N<sub>1</sub>, afhængigt af deres anvendelse.

I 2000 solgtes ca. 1,8 mio. N<sub>1</sub>-køretøjer i hele EU sammenlignet med mere end 14 mio. personvogne. Markedet er delt mellem alle de store bilfabrikanter samt visse lastbilfabrikanter. Derudover findes der et betragteligt antal busfabrikanter ("coach builders"), som bygger SPV'er (special purpose vehicles) i mindre mængder.

I Fællesskabet tegner lette erhvervskøretøjer sig for ca. 10% af de samlede CO<sub>2</sub>-emissioner fra vejtransporten. Som AUTO-OIL II-programmet har påvist, er der en opadgående tendens i den andel af de samlede CO<sub>2</sub>-emissioner, som N<sub>1</sub>-køretøjer repræsenterer, hvilket skyldes deres voksende transportmarkedsandel inden for de seneste år.

Hidtil er der på fællesskabsplan ikke truffet nogen foranstaltninger til at overvåge eller forbedre brændstoføkonomien og CO<sub>2</sub>-emissionerne for denne kategori af køretøjer. Under drøftelserne i Europa-Parlamentet og Rådet rejstes spørgsmålet om eventuelt at inkludere lette erhvervskøretøjer i overvågningsordningen. Da den harmoniserede måleprocedure i direktiv 80/1268/EØF imidlertid kun finder anvendelse på M<sub>1</sub>-køretøjer, var det grundlæggende instrument for en sådan aktion ikke til stede. Formålet med dette forslag, dvs. udvidelsen af direktivets anvendelsesområde til også at omfatte N<sub>1</sub>-køretøjer, er derfor en forudsætning for at kunne iværksætte, overvåge og evaluere mulige fremtidige foranstaltninger til sænkning af brændstofforbruget for lette erhvervskøretøjer i EU. I den henseende noterede Rådet (miljø) sig i oktober 1999 de planlagte kommissionsundersøgelser vedrørende mulighederne for at udvide anvendelsesområdet for direktiv 80/1268/EØF til også at omfatte lette erhvervskøretøjer som et første skridt til at inkludere lette erhvervskøretøjer i strategien for reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionerne. Kommissionen er for øjeblikket i færd med at undersøge, hvilke foranstaltninger der er bedst egnede til at forbedre brændstoføkonomien og CO<sub>2</sub>-emissionerne for N<sub>1</sub>-køretøjer.

Til forberedelse af dette forslag har TÜV Rheinland gennemført en undersøgelse på grundlag af en kontrakt med Kommissionen med henblik på at undersøge de tekniske konsekvenser af at udvide anvendelsesområdet for direktiv 80/1268/EØF til også at omfatte N<sub>1</sub>-køretøjer.

## **D. HØRING AF DE BERØRTE PARTER**

### **1. Medlemsstaternes holdning**

Medlemsstaternes eksperter er blevet hørt og informeret om indholdet i dette forslag af Kommissionens Rådgivende Gruppe vedrørende Motorkøretøjers Emissioner (MVEG). Flertallet af eksperterne støtter forslaget.

### **2. Industriens holdning**

Motorindustrien har været involveret, lige siden de første drøftelser fandt sted. Generelt støtter industrien forslaget.

## **E. GRUNDLAGET FOR OG INDHOLDET AF FORSLAGET**

### **1. Udvidelse af anvendelsesområdet**

Den i bilag III til direktiv 70/220/EØF omtalte prøvemethode ("type I-prøve") til bestemmelse af udstødningsemissionerne finder anvendelse på M<sub>1</sub>- og N<sub>1</sub>-køretøjer. Som alternativ kan der meddeles typegodkendelse for dieselmotorer af kategori N<sub>1</sub> med hensyn til udstødningsemissioner i henhold til direktiv 88/77/EØF. Samme prøvningstype som i direktiv 70/220/EØF anvendes i direktiv 80/1268/EØF til måling af brændstofforbruget og CO<sub>2</sub>-emissionerne, men den finder for øjeblikket kun anvendelse på personbiler. Derfor kan anvendelsen af prøvningstypen udvides uden videre til også at dække N<sub>1</sub>-køretøjer i henhold til direktiv 70/220/EØF.

Det foreslås, at de nye bestemmelser skal gælde:

- fra 1. juli 2003 for *nye typegodkendelser* (af kategori N<sub>1</sub>)
- fra 1. januar 2006 for *eksisterende typegodkendelser* af køretøjer i kategori N<sub>1</sub>, klasse I, og fra 1. januar 2007 for *eksisterende typegodkendelser* i kategori N<sub>1</sub>, klasse II og III.

De datoer, der gælder for de eksisterende *typegodkendelser*, er blevet afstemt efter de tilsvarende datoer i direktiv 98/69/EF for så vidt angår emissioner fra M<sub>1</sub>- og N<sub>1</sub>-køretøjer for at undgå tilbagevendende typegodkendelse af en bestemt køretøjstype, hvilket ville betyde en unødvendig forøgelse af omkostningerne i forbindelse med forslaget.

For øjeblikket indeholder direktivet en bestemmelse om, at den tekniske tjeneste under prøvningen skal kontrollere, om udstødningsemissionerne overholder de i direktiv 70/220/EØF fastsatte grænseværdier. Denne bestemmelse kan ikke være gældende for N<sub>1</sub>-køretøjer, som *typegodkendes* med hensyn til deres emissioner i henhold til direktiv 88/77/EØF.

## 2. Nyttelastens indflydelse

Ved måleproceduren, som allerede anvendes til testning af emissionerne fra N<sub>1</sub>-køretøjer i henhold til direktiv 70/220/EØF, tages der ikke hensyn til den forøgede vægt af køretøjet som resultat af transporten af gods. Det samme gælder andre variabler, som f.eks. køreadfærd, vedligeholdelsesstand og klimatiske og topografiske forhold. Data leveret i forbindelse med TÜV-undersøgelsen har vist, at nyttelasten har en betydelig indvirkning på det faktiske brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-emissionerne. Den relative forøgelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne med en 30% nyttelast, der betragtes som en gennemsnitlig lastfaktor for denne type køretøjer, varierer fra 4 til 12%, afhængigt af køretøjstype og kørecyklus. Lignende målinger fra ACEA af den lovbestemte kørecyklus viser kun en relativ forøgelse på mellem 4 og 6%. Dataene viser også, at der er et konsistent forhold mellem målingerne med og uden nyttelast, dvs. at køretøjernes rangering efter brændstofforbrug ikke påvirkes af nyttelasten. Dette beviser, at måleproceduren er velegnet til en relativ sammenligning af brændstofeffektiviteten, som er af betydning for forbrugeren og for skattedifferentieringen og for en konsistent overvågning af brændstofeffektivitetsforbedringer over længere tid.

En hvilken som helst ændring i prøvningsproceduren, som f.eks. inkludering af nyttelast, ville føre til en divergens mellem emissionsdirektivet (direktiv 70/220/EØF) og dette direktiv. Skulle der tages hensyn til det store antal forskellige udgaver, ville det resultere i et betydeligt større prøvningsarbejde og tilhørende større omkostninger, og der ville kun være tale om begrænsede ekstra fordele sammenlignet med den eksisterende måleprocedure.

I betragtning af det åbenbare direkte forhold mellem nyttelast og brændstofforbrug kunne det overvejes at udvikle en beregningsmetode med henblik på at vurdere nyttelastens indflydelse på brændstofforbruget og CO<sub>2</sub>-emissionerne. Sådanne oplysninger kunne leveres til offentligheden ved at indføre specifikke krav for N<sub>1</sub>-køretøjer i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO<sub>2</sub>-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler. Det nuværende forhold mellem nyttelast og brændstofforbrug bør desuden overvåges for at afgøre, om fabrikanterne kun ønsker at optimere brændstoføkonomien for køretøjer uden last, mens de tillader en betydelig forringelse ved en større nyttelast.

## 3. Dispensation til fabrikanter af et mindre antal køretøjer

I modsætning til situationen med hensyn til personbiler er produktionen af lette erhvervskøretøjer ikke kun fordelt mellem EU-virksomheder eller globale virksomheder. Et betydeligt antal busfabrikanter ("coach builders") bygger et begrænset antal SPV'er. Produktionsmængden er som regel begrænset til nogle hundrede om året, fordelt på forskellige udgaver. Disse fabrikanter køber som regel motoren eller et chassis, hvori motoren allerede er installeret. Sådanne motorer (diesel) har allerede fået *typegodkendelse* med hensyn til deres emissioner i henhold til direktiv 88/77/EØF. Køretøjet som helhed typegodkendes via en procedure bestående af flere stadier med henblik på at gøre det muligt for sådanne nichefabrikanter at foretage den endelige udstyring.

Disse små og mellemstore virksomheder har imidlertid ikke den nødvendige infrastruktur (dynamometer) eller ekspertise til at gennemføre emissions- eller CO<sub>2</sub>-målinger. I betragtning af det begrænsede antal biler ville fabrikantens ekstra omkostninger ved at skulle efterkomme dette forslag derfor stå i misforhold til de faktiske fordele. Såfremt motoren er typegodkendt med hensyn til dens emissioner i henhold til direktiv 88/77/EØF, foreslås det derfor at indføre en dispensation til fabrikanter af et mindre antal køretøjer.

## **F. NÆRHEDSPRINCIPPET**

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

Formålet er at udvide de eksisterende foranstaltningers anvendelsesområde. Det er en væsentlig del af Kommissionens arbejde vedrørende foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissionerne i transportsektoren, især for så vidt angår N<sub>1</sub>-køretøjer.

### **2. Kompetencefordelingen mellem EU og medlemsstaterne**

Harmoniseringen af lovgivningen om typegodkendelse af køretøjer hører under Fællesskabets enekompetence.

### **3. Fællesskabets handlingsmuligheder**

Den mest hensigtsmæssige handlingsmulighed er lovgivning baseret på et direktiv eller en forordning. I form af et særdirektiv, som giver mulighed for at anvende den EF-typegodkendelse, som blev indført ved direktiv 70/156/EØF, senest ændret ved direktiv 2000/40/EF, opfylder forslaget de retlige krav, som er nødvendige i denne sektor.

### **4. Muligheden af at opstille det generelle mål og overlade gennemførelsen til medlemsstaterne**

Det kræver et ensrettet, detaljeret direktiv at sikre sammenhængen med rammedirektiv 70/156/EØF, senest ændret ved direktiv 2000/40/EF.

## **G. KONKLUSIONER**

Dette forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv vil indføre harmoniserede krav til måling af N<sub>1</sub>-køretøjers CO<sub>2</sub>-emission og brændstofforbrug i EU. Det er derfor en første forudsætning for at kunne iværksætte, overvåge og evaluere mulige fremtidige foranstaltninger til sænkning af brændstofforbruget for N<sub>1</sub>-køretøjer i EU.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF og 80/1268/EØF for så vidt angår måling af N<sub>1</sub>-køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug

(EØS-relevant tekst)

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<sup>1</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>2</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>3</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om motorkøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug<sup>4</sup>, er et af særdirektiverne under den typegodkendelsesprocedure, der er fastsat ved Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil<sup>5</sup>.
- (2) I "Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om EU's politikker og foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissionerne: Mod et europæisk klimaændringsprogram"<sup>6</sup> foreslås en gennemførelsesstrategi til at reducere emissionen af drivhusgasser, herunder foranstaltninger inden for transportsektoren. I grønbogen "På vej mod en europæisk strategi for energiforsyningssikkerhed"<sup>7</sup> opfordres der også til at gøre en indsats for at forbedre motorkøretøjers brændstoføkonomi.

---

<sup>1</sup> EFT C

<sup>2</sup> EFT C

<sup>3</sup> EFT C

<sup>4</sup> EFT L 375 af 31.12.1980, s. 36. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 1999/100/EF (EFT L 334 af 28.12.1999, s. 36).

<sup>5</sup> EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1. Direktivet er senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/40/EF (EFT L 203 af 10.8.2000, s. 9).

<sup>6</sup> KOM(2000) 88 endelig.

<sup>7</sup> KOM(2000) 769 endelig.

- (3) I henhold til Fællesskabets strategi til reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler, som beskrevet i Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet - En fællesskabsstrategi til nedsættelse af personbilers CO<sub>2</sub>-emission og forbedring af brændstoføkonomien<sup>8</sup>, anvendes den harmoniserede målemetodologi, som fastsat i direktiv 80/1268/EØF, som et grundlæggende instrument. Med henblik på at muliggøre efterfølgende foranstaltninger til at reducere brændstofforbruget og CO<sub>2</sub>-emissionerne inden for sektoren lette erhvervskøretøjer er det nødvendigt at udvide anvendelsesområdet for dette direktiv til også at omfatte køretøjer i kategori N<sub>1</sub>.
- (4) Som omtalt i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1753/2000/EF af 22. juni 2000 om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye personbiler<sup>9</sup>, har Kommissionen gennemført en undersøgelse for at afdække mulighederne i og virkningerne af en harmoniseret procedure til at måle specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra kategori N<sub>1</sub>-køretøjer. I den henseende anses det for teknisk acceptabelt og mest omkostningseffektivt også at anvende den allerede eksisterende emissionsprøvning i Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer<sup>10</sup> til måling af brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-emissioner for denne køretøjskategori.
- (5) Mange fabrikanter af et mindre antal køretøjer køber motorer, som er typegodkendt med hensyn til emissioner i henhold til Rådets direktiv 88/77/EØF af 3. december 1987 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<sup>11</sup>, hos leverandører. Et betydeligt antal af disse fabrikanter råder ikke over den nødvendige infrastruktur eller ekspertise til at foretage emissions- eller CO<sub>2</sub>-prøvningen. Det er derfor nødvendigt at indrømme dispensation til fabrikanter, der producerer et mindre antal køretøjer, da de ekstra omkostninger, der er forbundet med at skulle efterkomme dette direktiv, ville være uforholdsmæssigt store.
- (6) Disse foranstaltninger har indvirkning på bestemmelserne i bilagene til direktiv 70/156/EØF.
- (7) Direktiv 70/156/EØF og 80/1268/EØF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

Række 39 i del I i bilag IV til direktiv 70/156/EØF affattes således:

---

<sup>8</sup> KOM(1995) 689 endelig.

<sup>9</sup> EFT L 202 af 10.8.2000, s. 1.

<sup>10</sup> EFT L 76 af 6.4.1970, s. 1. Direktivet er senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/1/EF (EFT L 35 af 6.2.2001, s. 34).

<sup>11</sup> EFT L 36 af 9.2.1988, s. 33. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/27/EF (EFT L 107 af 18.4.2001, s. 10).



| Emne                 | Direktiv    | Henvisning til EF-tidende  | M <sub>1</sub> | M <sub>2</sub> | M <sub>3</sub> | N <sub>1</sub> | N <sub>2</sub> | N <sub>3</sub> | O <sub>1</sub> | O <sub>2</sub> | O <sub>3</sub> | O <sub>4</sub> |
|----------------------|-------------|----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 39. Brændstofforbrug | 80/1268/EØF | L 375 af 31.12.1980, s. 36 | X              |                |                | X              |                |                |                |                |                |                |

### Artikel 2

Bilag I til direktiv 80/1268/EØF ændres som anført i bilaget til nærværende direktiv.

### Artikel 3

1. Fra den 1. maj 2003 kan medlemsstaterne for køretøjer i kategori N<sub>1</sub> ikke med begrundelse i CO<sub>2</sub>-emissioner eller brændstofforbrug:

- a) nægte EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse af en køretøjstype
- b) forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af et køretøj i henhold til artikel 7 i direktiv 70/156/EØF

hvis CO<sub>2</sub>-emissions- og brændstofforbrugstallene er bestemt efter forskrifterne i direktiv 80/1268/EØF, som ændret ved nærværende direktiv.

2. Fra den 1. juli 2003, for så vidt angår en ny køretøjstype af kategori N<sub>1</sub>:

- a) kan medlemsstaterne ikke længere meddele EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF
- b) skal medlemsstaterne nægte national typegodkendelse, undtagen hvis bestemmelserne i artikel 8, stk. 2, i direktiv 70/156/EØF bringes i anvendelse

hvis CO<sub>2</sub>-emissions- eller brændstofforbrugstallene ikke er bestemt efter forskrifterne i direktiv 80/1268/EØF, som ændret ved nærværende direktiv.

3. Fra den 1. januar 2006, for så vidt angår køretøjer af kategori N<sub>1</sub>, klasse I, og fra den 1. januar 2007, for så vidt angår køretøjer af kategori N<sub>1</sub>, klasse II og klasse III:

- a) anser medlemsstaterne typeattester, som ledsager fabriksnye køretøjer i henhold til direktiv 70/156/EØF, for ugyldige til det i artikel 7, stk. 1, i samme direktiv nævnte formål
- b) nægter medlemsstaterne registrering, salg og ibrugtagning af fabriksnye køretøjer, der ikke er ledsaget af en gyldig typeattest i henhold til direktiv 70/156/EØF, undtagen hvis bestemmelserne i artikel 8, stk. 2, i samme direktiv bringes i anvendelse

hvis CO<sub>2</sub>-emissions- og brændstofforbrugstallene ikke er bestemt efter forskrifterne i direktiv 80/1268/EØF, som ændret ved nærværende direktiv.

#### *Artikel 4*

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 30. april 2003. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

#### *Artikel 5*

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

#### *Artikel 6*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Europa-Parlamentets vegne*

*På Rådets vegne*

*Formand*

*Formand*

## **BILAG**

Bilag I til direktiv 80/1268/EØF ændres således:

1. Punkt 1 affattes således:

"1. ANVENDELSESOMRÅDE

Dette direktiv finder anvendelse på måling af CO<sub>2</sub>-emissionerne og brændstofforbruget for motorkøretøjer af kategori M<sub>1</sub> og N<sub>1</sub>.

Direktivet finder ikke anvendelse på en N<sub>1</sub>-køretøjstype hvis:

- den motortype, der er monteret i denne type køretøj, er typegodkendt i henhold til direktiv 88/77/EØF, og
- fabrikantens samlede årlige produktionsmængde på verdensplan af N<sub>1</sub>-køretøjer er under 2 000 enheder."

2. Punkt 2.3 affattes således:

"2.3. Til den prøvning, der er beskrevet i punkt 6, leveres der et køretøj, der er repræsentativt for den køretøjstype, der skal godkendes, når den for typegodkendelsesprøvningsne ansvarlige tekniske tjeneste selv udfører prøvningerne. For så vidt angår M<sub>1</sub>-køretøjer og N<sub>1</sub>-køretøjer, der er typegodkendt med hensyn til deres emissioner i henhold til direktiv 70/220/EØF, kontrollerer den tekniske tjeneste under prøvningen, at dette køretøj overholder de grænseværdier, der gælder for denne type, som beskrevet i direktiv 70/220/EØF."

3. Følgende nye afsnit tilføjes til punkt 6.1:

"Køretøjer, som ikke når op på de i prøvecyklussen krævede accelerations- og maksimumhastighedsværdier, skal køres med speederen trykket helt ned, indtil de igen når den krævede arbejdskurve. Afvigelser fra prøvecyklussen skal registreres i prøvningsrapporten."

## KONSEKVENSANALYSE

### FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER (SMV'ER)

#### FORSLAGETS TITEL

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF og 80/1268/EØF for så vidt angår måling af N<sub>1</sub>-køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug.

#### DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

#### FORSLAGET

1. Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for en EF-lovgivning på området, og hvad er hovedformålet?

Harmoniseringen af lovgivningen om typegodkendelse af køretøjer hører under Fællesskabets enekompetence.

Formålet med forslaget er at udvide anvendelsesområdet for direktiv 80/1268/EØF til også at omfatte N<sub>1</sub>-køretøjer (lette erhvervskøretøjer). Forslaget indfører harmoniserede obligatoriske krav vedrørende måling af N<sub>1</sub>-køretøjers CO<sub>2</sub>-emission og brændstofforbrug. Det er derfor en første forudsætning for at kunne iværksætte, overvåge og evaluere mulige fremtidige foranstaltninger til sænkning af brændstofforbruget for N<sub>1</sub>-køretøjer i EU.

#### KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem berøres af forslaget?

- Hvilken erhvervssektor berøres?

Fabrikanter af lette erhvervskøretøjer.

- Berøres SMV'er i højere grad end store virksomheder?

Langt størstedelen af lette erhvervskøretøjer fabrikeres af store virksomheder. Desuden findes der et stort antal busfabrikanter ("coach builders"), som regel små og mellemstore virksomheder, som bygger SPV'er (special purpose vehicles) i små mængder.

- Er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner i EF?

Disse virksomheder findes overalt i EU.

3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe i henhold til forslaget?

Forslaget har kun til formål at inkludere måling af brændstofforbruget og CO<sub>2</sub>-emissionerne i typegodkendelsesproceduren for N<sub>1</sub>-køretøjer (lette erhvervs-køretøjer). Et stort antal køretøjer prøves og typegodkendes allerede med hensyn til deres emissioner efter en identisk procedure (svarende til proceduren i direktiv 70/220/EØF), så i dette tilfælde vil det ikke kræve ekstra omkostninger, medmindre fabrikanterne måtte ønske at foretage en mere detaljeret sondring mellem brændstofforbrugstallene for forskellige udgaver af samme type. Køretøjer, hvis motor er typegodkendt i henhold til direktiv 88/77/EØF, skal underkastes supplerende prøvning.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

- For beskæftigelsen?

Forslaget forventes ikke at få nogen virkninger for beskæftigelsen.

- For investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder?

Forslaget forventes kun at ville få en lille indvirkning på oprettelsen af nye virksomheder eller på investeringerne, bortset fra en forøgelse af den kapacitet, der kræves af prøvningsudstyret.

- For virksomhedernes konkurrenceevne?

Der vil ikke være nogen direkte indvirkning på konkurrenceevnen.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?

Ja.

Et betydeligt antal busfabrikanter ("coach-builders") bygger et begrænset antal SPV'er. Produktionsmængden er som regel begrænset til nogle hundrede om året, fordelt på forskellige udgaver. Disse fabrikanter køber som regel motoren eller et chassis, hvori motoren allerede er installeret. Sådanne motorer (diesel) har allerede fået typegodkendelse med hensyn til deres emissioner i henhold til direktiv 88/77/EØF. Køretøjet som helhed typegodkendes via en procedure bestående af flere stadier med henblik på at gøre det muligt for sådanne nichefabrikanter at foretage den endelige udstyring.

Disse små og mellemstore virksomheder råder imidlertid ikke over den nødvendige infrastruktur (dynamometer) eller ekspertise til at foretage emissions- eller CO<sub>2</sub>-målinger. I betragtning af det begrænsede antal biler ville fabrikantens ekstra omkostninger i forbindelse med at skulle efterkomme dette forslag derfor stå i misforhold til de faktiske fordele. Såfremt motoren typegodkendes med hensyn til dens emissioner i henhold til direktiv 88/77/EØF, foreslås det derfor at indføre en dispensation til fabrikanter af et mindre antal køretøjer.

## HØRING AF DE BERØRTE KREDSE

6. Liste over organisationer, som er hørt om forslaget, og en kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter.

MVEG (Motor Vehicle Emissions Group).

ACEA-JAMA (European and Japanese Automobile Manufacturers Association).

Industrien er blev hørt i forbindelse med udarbejdelsen og drøftelsen af forslaget. Den er kommet med væsentlige bidrag. Generelt støtter industrien forslaget. Den havde dog foretrukket en mere vidtgående dispensation og et mere fleksibelt system for udvidelse af typegodkendelser.