

**DA**

**DA**

**DA**



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 7.7.2010  
KOM(2010)362 endelig

2010/0195 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af direktiv 97/68/EF for så vidt angår bestemmelserne for motorer, der  
markedsføres under fleksibilitetsordningen**

**SEK(2010)828**

**SEK(2010)829**

**(EØS-relevant tekst)**

## **BEGRUNDELSE**

### **1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET**

Direktiv 97/68/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejpgående maskiner (i det følgende benævnt "direktivet") fastsætter bestemmelser for den maksimale udstødningsemission af kulmonoxid (CO), kulbrinter (HC), kvælstofoxider (NOx) og partikler fra dieselmotorer i bygge- og anlægsmateriel og landbrugs- og skovbrugsmaskiner, motorvogne og lokomotiver, fartøjer til sejlads på indre vandveje, motorer, der kører med én konstant hastighed, og små benzinmotorer, der bruges i forskellige typer maskiner.

Direktivet indeholder bestemmelser om stadig strengere emissionsgrænseværdier med dertil hørende datoer for overholdelse af kravene. Producenterne skal sikre, at nye motorer opfylder kravene til emissionsgrænseværdier, før de kan markedsføres.

Direktiv 2004/26/EF<sup>1</sup> indførte det gældende trin for emissionsgrænseværdier, der finder anvendelse på størstedelen af alle dieselmotorer og kaldes trin III A. Disse grænseværdier vil fra den 1. januar 2011 efterhånden blive erstattet med de strengere trin III B-grænseværdier. Typogodkendelsesperioden for disse motorer begyndte den 1. januar 2010. En lang række forskellige virksomheder i maskinfremstillingsindustrien (ca. 1 500 virksomheder i EU) påvirkes.

Eksisterende motorer skal ændres i betragteligt omfang for at være i overensstemmelse med trin III B-grænseværdierne. Ændringer af motorenes konfiguration, størrelse eller vægt har virkninger for fabrikanterne af oprindeligt materiel (OEM), som må tilpasse udformningen af deres maskiner fuldstændigt til de ændrede motorer. Denne proces kan først påbegyndes, når motoren er færdigudviklet. De tekniske løsninger, som skal sikre, at motorerne er i overensstemmelse med trin III B, er generelt set endnu ikke færdigudviklede. Fabrikanterne af oprindeligt materiel er således endnu ikke i stand til fuldt ud at tilpasse udformningen af de maskiner, hvori motoren skal installeres. Mens trin III B-emissionskravene for nogle af dem ikke vil give anledning til væsentlige problemer, er andre producenter af mobile ikke-vejpgående maskiner langt fra at have en motor, som er i overensstemmelse med trin III B, til rådighed, og der er behov for forskning og teknologisk udvikling af et betydeligt omfang, før maskiner med motorer, der er i overensstemmelse med trin III B, kan markedsføres.

Producenternes overholdelsesomkostninger som følge af de nye grænseværdier for emissioner er betragtelige. Der er f.eks. tale om omkostninger til forskning og udvikling, tilpasning af udstyrets udformning, efterbehandling af anordninger, dokumentation og mærkning osv.

Siden efteråret 2008 har størstedelen af EU-producenterne af mobile ikke-vejpgående maskiner været uventet hårdt ramt af den verdensomspændende finansielle og økonomiske krise. Navnlig bygge- og anlægsmateriel og landbrugsmaskiner er hårdt ramt. Krisen har også haft mindre alvorlige virkninger for motorvogne. Generelt har en pludselig nedgang i salget forårsaget store fald i indtægterne og den kapital, som er til rådighed til finansiering af den nødvendige forskning i og udvikling af maskiner med motorer, der er i overensstemmelse

---

<sup>1</sup> EUT L 225 af 25.6.2004, s. 3.

med trin III B, i alle effektkategorier og til alle anvendelsesformål inden for de frister, direktivet fastsætter.

Direktiv 2004/26/EF indførte også den såkaldte fleksibilitetsordning for at lette overgangen mellem de forskellige trin for emissionsgrænser. I medfør af fleksibilitetsordningen kan fabrikanterne af oprindeligt materiel i perioden mellem to på hinanden følgende trin for udstødningsemissionsgrænseværdier markedsføre et begrænset antal mobile ikke-vejgående maskiner med motorer, der kun er i overensstemmelse med det forudgående trin for udstødningsemissionsgrænseværdier. Flexibilitetsordningen finder anvendelse på (diesel)motorer med kompressionstænding, der anvendes i bygge- og anlægsmateriel, landbrugs- og skovbrugsmaskiner, generatorsæt og pumper med motorer, der kører med én konstant hastighed, men ikke på lokomotiver, motorvogne og fartøjer til sejlads på indre vandveje. Den tillader fabrikanterne af oprindeligt materiel at markedsføre enten 1) et begrænset antal maskiner, der ikke overstiger 20 % af fabrikantens årlige salg af maskiner (beregnet som gennemsnittet af de seneste 5 års salg på EU-markedet) for hver motoreffektkategori eller 2) et fast antal maskiner, der er fastsat i direktivet. Sidstnævnte mulighed er for små virksomheder, der fremstiller et begrænset antal motorer.

Det foreslås, at fleksibilitetsordningens bestemmelser ændres for yderligere at begrænse omkostningerne forbundet med overgangen fra trin III A-emissionsgrænseværdier til trin III B-emissionsgrænseværdier gennem udvidelse af anvendelsesområdet, således at det kommer til at omfatte visse typer mobile ikke-vejgående maskiner, samtidig med at ikrafttrædelsesdatoen for trin III B-emissionsgrænseværdier bevares for fortsat at forfølge direktivets mål om at begrænse emissionen af forurenende luftarter og partikler i Unionen. Den konsekvensanalyse, som ledsager dette forslag, indeholder detaljerede oplysninger om de forskellige valgmuligheder, som er blevet vurderet, for at afbøde virkningerne af den økonomiske krise for fabrikanterne af oprindeligt materiel. Konklusionen på vurderingen var, at producenterne ikke vil være i stand til at markedsføre lokomotiver, som er i overensstemmelse med trin III B, i den nærmeste fremtid, da der er behov for mere forskning, og følgelig forekom det at være irrelevant at udvide de foreslåede fleksibilitetsforanstaltninger til at omfatte motorer, der bruges i lokomotiver. I 2010 blev der gennemført intensive drøftelser med eksperter fra industrien og medlemsstaterne for at vurdere situationen for lokomotiver, som har udviklet sig med tiden. Kommissionen kunne konkludere, at visse motorproducenter i mellemtiden har gjort fremskridt med hensyn til at udvikle motorer til lokomotiver, som er i overensstemmelse med trin III B, mens fabrikanterne af oprindeligt materiel ikke vil være helt klar til at markedsføre lokomotiver, der er i overensstemmelse med trin III B, den 1. januar 2012 som fastsat i direktivet. Derfor forekom det at være nødvendigt også at anvende fleksibilitetsordningen på lokomotiver. Det konkluderes i analyserne, at denne udvidelse vil have meget begrænsede virkninger for miljøet, samtidig med at jernbaneselskaberne vil få tid til at foretage de nødvendige investeringer.

## **2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE**

Repræsentanter for medlemsstaterne og berørte parter i industrien er blevet hørt om forslaget inden for rammerne af den arbejdsgruppe om emissioner fra mobile ikke-vejgående maskiner (GEME), der er nedsat i medfør af direktivet. Desuden gennemførte Kommissionen mellem maj og juni 2009 en omfattende høring af medlemsstaternes myndigheder og alle relevante berørte parter, dvs. industrien, miljøorganisationer og arbejdstagersammenslutninger.

Forslaget tager højde for en teknisk gennemgang af direktivet<sup>2</sup>, som blev foretaget af Det Fælles Forskningscenter (FFC), og som bl.a. omfatter en evaluering af behovet for at ændre fleksibilitetsordningens bestemmelser, en konsekvensanalyse, der blev gennemført af en ekstern konsulent<sup>3</sup> med henblik på at vurdere virkningerne af de foreslåede politiske valgmuligheder i FFC's udkast til en teknisk gennemgang, og to supplerende undersøgelser af virkningerne for jernbanesektoren (motorvogne og lokomotiver) og de virkninger, som valgmulighederne i FFC's tekniske gennemgang vil have, herunder virkningerne af en ændring af fleksibilitetsordningen for SMV'erne<sup>4</sup>.

På grundlag af de tekniske undersøgelser og høringen af de berørte parter er der blevet gennemført en detaljeret konsekvensanalyse, som ledsager dette forslag. Den dækker de forskellige scenarier for motorer, der er omfattet af den gældende fleksibilitetsordning, og peger på behovet for også at lade motorvogne være omfattet. Som følge af konklusionerne af konsekvensanalysen er lokomotiver nu også omfattet af fleksibilitetsordningen.

I konsekvensanalysen analyseres forskellige valgmuligheder, der spænder over indførelse af en skrotningsordning, forskellige udgaver af den fleksible ordning, hvad angår andelen af og/eller antallet af motorer, og til etablering af et handelssystem, som indebærer, at virksomheder, der ikke udnytter hele deres kvote under fleksibilitetsordningen, kan sælge deres uudnyttede kvote til virksomheder, der har behov for yderligere fleksibilitet. Brugen af en skrotningsordning er blevet forkastet, da den ikke er egnet til at bistå fabrikanterne af oprindeligt materiel med at finansiere FoU, der skal give adgang til maskiner, der er i overensstemmelse med trin III B. Det blev anset for at være for kompleks at etablere et handelssystem under fleksibilitetsordningen på kort sigt og således som en uforholdsmæssig stor opgave i forhold til de forventede resultater.

Den valgmulighed, hvor den eksisterende fleksibilitetsordning udvides til at omfatte sektorer, som ikke er omfattet på nuværende tidspunkt, blev anset for at være den bedste løsning og skaber balance mellem de miljømæssige virkninger og de økonomiske fordele i form af lavere overholdelsesomkostninger i en begrænset periode.

### 3. RETSGRUNDLAG

Målet med direktiv 97/68/EF og dette ændringsforslag er at bidrage til, at det indre marked for motorer, der monteres i mobile ikke-vejgående maskiner, kan fungere tilfredsstillende, samtidig med at menneskers sundhed og miljøet beskyttes. Derfor er retsgrundlaget traktatens artikel 114.

---

<sup>2</sup> Udkastet til den endelige rapport om den tekniske gennemgang kan findes på websiden om mobile ikke-vejgående maskiner på Europa-webstedet:

[http://ec.europa.eu/enterprise/mechan\\_equipment/emissions/2007tecrew\\_dfr.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/2007tecrew_dfr.pdf).

<sup>3</sup> Den endelige rapport om den konsekvensanalyse, som ARCADIS N.V. gennemførte, kan findes på websiden om mobile ikke-vejgående maskiner på Europa-webstedet:

[http://ec.europa.eu/enterprise/mechan\\_equipment/emissions/impactassessment/nrmm\\_iastudy\\_fnrep.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/impactassessment/nrmm_iastudy_fnrep.pdf).

<sup>4</sup> Den supplerende konsekvensanalyse vedrørende jernbanesektoren og sektoren for indre vandveje kan findes på websiden om mobile ikke-vejgående maskiner på Europa-webstedet:

[http://ec.europa.eu/enterprise/mechan\\_equipment/emissions/projstudies.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/projstudies.htm).

#### **4. ÆNDRINGER**

Målet med forslaget er at foretage følgende ændringer af direktiv 97/68/EF:

- Andelen af motorer til anvendelse i ikke-vejgående maskiner, der kan markedsføres under fleksibilitetsordningen i hver enkelt motorkategori, øges fra 20 til 50 % af det årlige salg af udstyr, som fabrikkerne af oprindeligt materiel har, og det maksimale antal motorer, der kan markedsføres under den fleksible ordning, kan som et valgfrit alternativ justeres i overgangsperioden mellem trin III A- og trin III B-emissionsgrænseværdier.
- Den fleksible ordning udvides til at omfatte motorer bestemt til fremdrift af motorvogne og lokomotiver, hvorved fabrikkerne af oprindeligt materiel får mulighed for at markedsføre et begrænset antal motorer under fleksibilitetsordningen.
- Disse foranstaltninger udløber den 31. december 2013.

#### **5. BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER**

Forslaget har ingen konsekvenser for Unionens budget.

Forslag til

## **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af direktiv 97/68/EF for så vidt angår bestemmelserne for motorer, der markedsføres under fleksibilitetsordningen**

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen<sup>5</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>6</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>7</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 294<sup>8</sup> og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Direktiv 97/68/EF<sup>9</sup> vedrører udstødningsemissioner fra motorer til montering i mobile ikke-vejgående maskiner. De nuværende emissionsgrænseværdier, der gælder for typegodkendelse af størstedelen af motorerne med kompressionstænding under trin III A, skal erstattes med de strengere grænseværdier under trin III B. Disse grænseværdier anvendes fra den 1. januar 2010, for så vidt angår typegodkendelse af sådanne motorer, og fra den 1. januar 2011, for så vidt angår markedsføring.
- (2) Overgangen til trin III B indebærer en trinvis ændring af teknologien, som medfører betydelige gennemførelsesomkostninger til tilpasning af motorernes udformning og udvikling af avancerede tekniske løsninger. Overgangen sker på et tidspunkt, hvor industrien står over for store økonomiske vanskeligheder.
- (3) Direktiv 97/68/EF indeholder bestemmelser om en fleksibilitetsordning, som i perioden mellem to trin for grænseværdier tillader fabrikanter af materiel at indkøbe et begrænset antal motorer, som ikke er i overensstemmelse med de gældende emissionsgrænseværdier, men som er godkendt til det nærmeste forudgående trin for emissionsgrænseværdier.

---

<sup>5</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>6</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>7</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>8</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>9</sup> EFT L 59 af 27.2.1998, s. 1.

- (4) Artikel 2, litra b), i direktiv 2004/26/EF<sup>10</sup> indeholder bestemmelser om vurdering af det eventuelle behov for yderligere fleksible ordninger.
- (5) I overgangsperioden fra trin III A til trin III B bør andelen af motorer med andre anvendelsesformål end fremdrift af motorvogne og lokomotiver, der markedsføres under fleksibilitetsordningen, øges fra 20 til 50 % af det årlige salg af udstyr med motorer i den pågældende kategori, som fabrikkerne af materiel har. Det maksimale antal motorer, der kan markedsføres under fleksibilitetsordningen, bør justeres i overensstemmelse hermed.
- (6) De regler, der gælder for fleksibilitetsordningen, bør tilpasses således, at de udvider ordningens anvendelsesområde til motorer bestemt til fremdrift af motorvogne og lokomotiver.
- (7) Foranstaltningerne i dette direktiv afspejler, at produktionssektoren har forbigående problemer. De bør derfor udelukkende gælde for overgangen fra trin III A til trin III B og udløbe senest den 31. december 2013.
- (8) Direktiv 97/68/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed -

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

#### *Artikel 1*

I direktiv 97/68/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 4, stk. 6, affattes således:
  - "6) Motorer med kompressionstænding til anden anvendelse end til fremdrift af fartøjer på indre vandveje kan markedsføres i henhold til en fleksibel ordning efter proceduren omhandlet i bilag XIII i tilslutning til stk. 1-5."
- 2) Artikel 10 ændres således:
  - a) Stk. 7 affattes således:
    - "7) Medlemsstaterne tillader markedsføring af motorer som defineret under A, nr. i), A, nr. ii), A, nr. iv) og A, nr. v), afsnit 1 i bilag I, i henhold til fleksibilitetsordningen efter bestemmelserne i bilag XIII."
  - b) Som stk. 8) indsættes:
    - "8) Flexibilitetsordningen gælder i overensstemmelse med bestemmelserne i afsnit 1.2 i bilag XIII kun for overgangen fra trin III A til trin III B og udløber den 31. december 2013."
- 3) Bilag XIII ændres som anført i bilaget til nærværende direktiv.

---

<sup>10</sup> EUT L 146 af 30.4.2004, s. 1.



## Artikel 2

### Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [12 måneder efter direktivets offentliggørelse] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

De anvender disse bestemmelser fra den [dag, måned, år = en dag efter anvendelsesdatoen].

Bestemmelserne 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.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

## Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

## Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*  
[...]  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
[...]  
*Formand*

## BILAG

Afsnit 1 i bilag XIII affattes således:

### "1. MOTORFABRIKANTENS OG FABRIKANTEN AF DET OPRINDELIGE MATERIELS FORANSTALTNINGER

1.1. En fabrikant af oprindeligt materiel (OEM), som ønsker at anvende fleksibilitetsordningen, anmoder om tilladelse fra en godkendelsesmyndighed til, at han uden for overgangsperioden mellem trin III A og trin III B fra sine motorleverandører kan indkøbe det antal motorer, der er anført i punkt 1.1.1. og 1.1.2, og som ikke opfylder de nuværende emissionsgrænseværdier, men som er godkendt i den seneste periode for emissionsgrænseværdier.

1.1.1. Det antal motorer, som markedsføres i henhold til fleksibilitetsordningen, må for hver motorkategori ikke være over 20 % af det materiel, som fabrikanten af det oprindelige materiel årligt sælger med motorer af denne motorkategori (beregnet som gennemsnittet af de seneste 5 års salg på EU-markedet). Hvis en fabrikant af oprindeligt materiel har markedsført udstyret i EU i mindre end 5 år, vil gennemsnittet blive beregnet på grundlag af den periode, hvor fabrikanten af oprindeligt materiel har markedsført udstyret i EU.

1.1.2. Som alternativ til den i punkt 1.1.1 givne mulighed og med undtagelse af motorer bestemt til fremdrift af motorvogne og lokomotiver kan fabrikanten af oprindeligt materiel anmode om tilladelse til, at dennes motorleverandører kan markedsføre et fast antal motorer i henhold til fleksibilitetsordningen. Antallet af motorer i hver motorkategori må ikke overskride følgende værdier:

Motorkategori (kW)	Antal motorer
19-37	200
37-75	150
75-130	100
130-560	50

1.2. En fabrikant af oprindeligt materiel (OEM), som ønsker at anvende fleksibilitetsordningen, anmoder om tilladelse fra en godkendelsesmyndighed til, at han i overgangsperioden mellem trin III A og trin III B og med undtagelse af motorer bestemt til fremdrift af motorvogne og lokomotiver fra sine motorleverandører kan indkøbe det antal motorer, der er anført i punkt 1.2.1. og 1.2.2, og som ikke opfylder de nuværende emissionsgrænseværdier, men som er godkendt i den seneste periode for emissionsgrænseværdier.

1.2.1. Det antal motorer, som markedsføres i henhold til en sådan fleksibilitetsordning, må for hver motorkategori ikke være over 50 % af det materiel, som fabrikanten af det oprindelige materiel årligt sælger med motorer af denne motorkategori (beregnet som gennemsnittet af de seneste 5 års salg på EU-markedet). Hvis en fabrikant af oprindeligt materiel har markedsført udstyret i EU i mindre end 5 år, vil

gennemsnittet blive beregnet på grundlag af den periode, hvor fabrikanten af oprindeligt materiel har markedsført udstyret i EU.

- 1.2.2. Som alternativ til den i punkt 1.2.1. givne mulighed kan fabrikanten af oprindeligt materiel anmode om tilladelse til, at dennes motorleverandører kan markedsføre en fast antal motorer i henhold til fleksibilitetsordningen. Antallet af motorer i hver motorkategori må ikke overskride følgende værdier:

Motorkategori (kW)	Antal motorer
37-56	200
56-75	175
75-130	250
130-560	125

- 1.3. Hvad angår motorer bestemt til fremdrift af motorvogne, skal den i pkt. 1.1.1. omhandlede fleksibilitetsordning anvendes fra begyndelsen af overgangsperioden mellem trin III A og trin III B.
- 1.4. Hvad angår motorer bestemt til fremdrift af lokomotiver kan fabrikanten af oprindeligt materiel anmode om tilladelse til, at dennes motorleverandører i overgangsperioden mellem trin III A og trin III B kan markedsføre højst 12 motorer bestemt til fremdrift af lokomotiver under fleksibilitetsordningen.
- 1.5. Fabrikanten af oprindeligt materiel vedlægger følgende oplysninger i sin ansøgning til godkendelsesmyndigheden:
- a) et udsnit af de mærkater, som alle mobile ikke-vejpgående maskiner med en motor, der markedsføres i henhold til fleksibilitetsordningen, vil blive forsynet med. Mærkaterne skal forsynes med følgende tekst: "MASKINE NR. ... (fortløbende nr. på maskine) AF ... (totalt antal maskiner i det pågældende effektområde) MED MOTORNR. ... MED GODKENDELSESTYPE (dir. 97/68/EF) nr...."
  - b) en prøve af det supplerende mærkat, som motoren skal forsynes med, med den tekst, der er nævnt i dette bilags punkt 2.2.
- 1.6. Fabrikanten af oprindeligt materiel skal give godkendelsesmyndigheden alle de oplysninger, som er relevante for anvendelse af fleksibilitetsordningen, og som godkendelsesmyndigheden måtte anmode om for at kunne træffe en afgørelse.
- 1.7. Fabrikanten af oprindeligt materiel skal give enhver typegodkendelsesmyndighed i medlemsstaterne alle de oplysninger, som typegodkendelsesmyndigheden har brug for, for at kunne bekræfte, at en motor, der påberåbes at være markedsført i henhold til en fleksibilitetsordning, eller er mærket som markedsført under en sådan ordning, er berettiget til at være markedsført under en fleksibilitetsordning."

**FINANSIERINSOVERSIGT TIL FORSLAG, SOM ALENE INDVIRKER PÅ  
BUDGETTETS INDTÆGTSSIDE**

**1. FORSLAGETS BETEGNELSE:**

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 97/68/EF for så vidt angår bestemmelserne for motorer, der markedsføres under fleksibilitetsordningen

**2. BUDGETPOSTER:**

Kapitel og artikel: Ikke relevant.

Budgetteret beløb for det pågældende år:

**3. FINANSIELLE VIRKNINGER**

- Forslaget har ingen finansielle virkninger
- Forslaget har ingen finansielle virkninger for udgifterne, men har følgende finansielle virkninger for indtægterne:

(i mio. EUR, 1 decimal)

Budgetpost	Indtægter <sup>11</sup>	12-måneders-periode fra dd/mm/åååå	[År n]
Artikel ...	<i>Virkninger for EU's egne indtægter</i>		
Artikel ...	<i>Virkninger for EU's egne indtægter</i>		

Efter foranstaltningens iværksættelse					
	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
Artikel ...					

<sup>11</sup> Hvad angår EU's traditionelle egne indtægter (landbrugsafgifter, sukkerafgifter, told), skal der være tale om nettobeløb, dvs. bruttobeløb med fradrag af opkrævningsomkostninger på 25 %.

Artikel ...					
-------------	--	--	--	--	--

**4. FORHOLDSREGLER MOD SVIG**

Ikke relevant.

**5. ANDRE BEMÆRKNINGER**

...