



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.12.2005
KOM(2005) 683 endelig

2005/0282 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner, om adgang til reparationsinformationer om køretøjer og om ændring af direktiv 72/306/EØF og direktiv.../EF

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2005) 1745}

BEGRUNDELSE

1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

Begrundelse og formål

Formålet med forslaget er at fastsætte harmoniserede bestemmelser for fremstillingen af motorkøretøjer for at sikre et velfungerende indre marked, samtidig med at der sikres et højt miljøbeskyttelsesniveau med hensyn til luftforurenende stoffer.

For at EU's indre marked kan fungere hensigtsmæssigt, er der behov for fælles normer for begrænsning af luftforurenende stoffer fra motorkøretøjer. Gennem en indsats på fællesskabsplan kan det undgås, at medlemsstaterne har varierende produktstandarder, som medfører opsplitning af det indre marked og udgør unødvendige hindringer for handelen inden for Fællesskabet.

Medlemsstaterne og deres indbyggere bekymrer sig om luftforureningens indvirkning på folkesundheden og miljøet. Selv om luftkvaliteten i løbet af de sidste ti år er blevet bedre, er der stadig betydelige problemer med luftkvaliteten overalt i EU, især i byområderne og de tæt befolkede regioner.

Generel baggrund

Euro 4-emissionsgrænserne for biler trådte i kraft den 1. januar 2005 for nye typegodkendelser¹. Mange medlemsstater har tradition for at anvende skattemæssige incitamentter til at fremskynde indførelsen af renere køretøjer. For at undgå, at forskellige skattemæssige incitamentter i januar 2005 fra medlemsstaterne forstyrrer det indre marked, offentliggjorde Kommissionens tjenestegrene et arbejdsdokument², hvori der blev foreslået en grænseværdi for partikelemission. I arbejdsdokumentet blev de medlemsstater, som ønsker at indføre skattemæssige incitamentter, opfordret til at basere disse på værdien 5 mg/km.

Hvis politikken for nedbringelse af emissionsniveauet for motorkøretøjer forbliver uændret, er der stor risiko for, at det indre marked vil fungere dårligere som følge af unilaterale tiltag fra medlemsstaternes side. Dårlig luftkvalitet vil også fortsat være et problem i EU, idet luftforureningen vil fortsætte med at have en skadelig indvirkning på folkesundheden.

Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører

Kravene til fremstilling af motorkøretøjer er på nuværende tidspunkt fastlagt i direktiv 70/220/EØF³ (med senere ændringer) om "tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer".

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/69/EF af 13. oktober 1998 om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF (EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1).

² SEK(2005) 43 af 12.1.2005.

³ EFT L 76 af 6.4.1970, s. 1.

Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål

Forslaget er udviklet inden for rammerne af programmet "Ren luft i Europa" (CAFE), som udgjorde det tekniske grundlag for udarbejdelsen af temastrategien om luftforurening⁴. CAFE omhandlede emissionsniveauer, luftkvaliteten nu og i fremtiden samt fordelene ved yderligere initiativer til forbedring af luftkvaliteten. På dette grundlag har Kommissionen fundet frem til initiativer, som er nødvendige for at opnå det nødvendige luftkvalitetsniveau. Euro 5-normen er et af flere sådanne initiativer, som er vigtige for at nedbringe emissioner af ozonprækursorer (som f.eks. NO_x and HC) og partikler.

Desuden er forslaget helt i overensstemmelse med målene i EU's strategi for bæredygtig udvikling og bidrager i væsentlig grad til opfyldelsen af målsætningerne i Lissabon-strategien.

2) HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

Høring af interesserede parter

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

I forbindelse med udarbejdelsen af forslaget hørte Kommissionen de berørte parter på en række måder:

- Der var en høring af Motor Vehicles Emissions Group - en ekspertgruppe bestående af de berørte parter, som rådgiver Kommissionen i forbindelse med lovgivning på emissionsområdet. En lang række interesserede parter er involveret i denne gruppes arbejde: nationale myndigheder, køretøjsfabrikanter, komponentleverandører, industrisammenslutninger og ikke-statslige organisationer.
- Der blev udsendt et spørgeskema til de berørte parter i februar 2004, som handlede om scenarier for emissionsgrænseværdierne i den nye Euro 5-norm for personbiler og lette erhvervskøretøjer. Målet med skemaet var at indsamle synspunkter om den nødvendige teknologi og de omkostninger, som overholdelsen af en række mulige grænseværdier, medfører. Resultaterne af dataindsamlingen blev gennemgået af et uafhængigt ekspertpanel.
- Resultaterne af ekspertpanelets gennemgang blev forelagt de vigtigste berørte parter i begyndelsen af 2005. Panelet udarbejdede en oversigt over teknologien og omkostningerne i forbindelse med de forskellige scenarier for emissionsnedbringelse.
- Euro 5-forslaget blev udarbejdet sideløbende med Kommissionens temastrategi om (CAFE-programmet). De berørte parter deltog aktivt i drøftelsen af dette program.
- Vigtige elementer i udkastet til forslaget blev forelagt CARS 21-ekspertgruppen og den rådgivende gruppe (sherpa), således at de berørte parter på et tidligt tidspunkt fik mulighed for at kommentere de nye Euro 5-emissionsgrænseværdier.

⁴ KOM(2005) 446 af 21.9.2005.

- I juli 2005 afholdt Kommissionen en internethøring om et foreløbigt udkast til forslag til Euro 5-normen. Denne høring resulterede i ca. 50 svar fra en række forskellige berørte parter.

Kort gennemgang af svarene og af, hvordan disse er blevet indarbejdet

Under internethøringen pegede de berørte parter på en række problemer⁵. I den konsekvensanalyse, som ledsager dette forslag, redegøres for de væsentligste påpegede problemstillinger og for, hvordan der er taget højde for dem.

Ekspertbistand

Relevante videnskabelige områder/eksperter

Forslaget nødvendiggjorde en analyse af de køretøjsteknologier, der skal anvendes for at opnå en emissionsreduktion, og af de omkostninger, som opfyldelsen af de forskellige scenarier for Euro 5-emissionsgrænseværdierne indebærer.

Metodevalg

I begyndelsen af 2004 udsendte Kommissionen et spørgeskema til de berørte parter om de nye Euro 5-emissionsgrænseværdier for lette erhvervskøretøjer. Spørgeskemaet indholdt en række scenarier vedrørende nye grænseværdier, og respondenterne blev spurgt om, hvilken teknologi de forskellige værdier krævede, og hvilke omkostninger der er forbundet hermed. Et ekspertpanel bestående af uafhængige rådgivere fik til opgave at gennemgå besvarelserne af spørgeskemaerne. Formålet hermed var at vurdere og validere svarene fra de berørte parter og nå en fælles holdning med hensyn til den fornødne teknologi og omkostningerne ved hvert scenario. Disse oplysninger blev anvendt til at simulere virkningerne af en række forskellige emissionsgrænseværdier.

Væsentligste organisationer/eksperter, der er blevet hørt

Der blev indsamlet data fra en række af de berørte parter inden for bilindustrien, og disse blev sammenlignet af en gruppe af rådgivere under ledelse af TNO i Nederlandene.

Sammendrag af rådgivning, der er modtaget og anvendt

Det rådgivende panel sammenfattede de oplysninger om omkostninger, som de berørte parter havde afgivet. Kommissionen anvendte panelets rapport som input til analysen af de forskellige scenarier for emissionsgrænseværdier. De foretrukne grænseværdier er blevet udvalgt på baggrund af deres tekniske gennemførlighed og omkostningseffektivitet som forklaret i den konsekvensanalyse, der ledsager forslaget.

Midler til at gøre eksperternes resultater offentligt tilgængelige

Ekspertpanelets rapport kan downloades fra GD for Virksomhedspolitikens websted⁶.

⁵http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/stakeholder_consultation/contributions.htm

⁶ http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/mveg_meetings/meeting97/tno_report.pdf

Konsekvensanalyse

Fire politikmuligheder blev taget i overvejelse:

- (1) *Tilgangen "ingen politikændring"*: Emissionsgrænseværdierne i Euro 4-normen (direktiv 70/220/EF som ændret) vedbliver at være gældende for diesel- og benzinkøretøjer.

Hvis politikken for nedbringelse af emissionsniveauet for motorkøretøjer forbliver uændret, er der stor risiko for, at det indre marked vil fungere dårligere. I manglen på strengere emissionsnormer på europæisk niveau er det sandsynligt, at medlemsstaterne selv begynder at lovgive, eller at de indfører andre forholdsregler som f.eks. kørselsforbud for visse typer af køretøjer i byerne eller lavemissionszoner.

Dårlig luftkvalitet vil fortsat være et problem i EU, idet luftforureningen vil fortsætte med at have en skadelig indvirkning på folkesundheden. CAFE-programmet viste, at luftforureningen, på trods af forbedringer i de forurenende emissioner, stadig ventes at få betydelige sundhedsmæssige konsekvenser i hele EU i 2020.

Derfor anses denne politikmulighed ikke for brugbar.

- (2) *Lovgivningsmæssig fremgangsmåde*: revision af den eksisterende Euro 4-lovgivning i form af nye Euro 5-emissionsgrænseværdier på EU-plan.

I sammenligning med mulighed 1), som ikke indebærer nogen politikændring, vil denne lovgivningsmæssige fremgangsmåde have den klare fordel, at den sikrer et velfungerende indre marked og en forbedret luftkvalitet. Dette vil forbedre folkesundheden og vil således gøre det muligt for medlemsstaterne at reducere udgifterne.

De indirekte følger af den lovgivningsmæssige tilgang vil muligvis være positive for så vidt angår den europæiske industris internationale konkurrenceevne, især på markeder med strenge miljøkrav.

Derfor følges den lovgivningsmæssige tilgang i forslaget.

- (3) *Skattemæssige incitamer indført af medlemsstaterne*: Medlemsstaterne indfører på frivillig basis skattemæssige incitamer til, at køretøjer overholder emissionsgrænseværdier, som er mere vidtgående end Euro 4.

På nuværende tidspunkt har kun et mindre antal medlemsstater tradition for at indføre skattemæssige incitamer, hvorfor anvendelsen af sådanne initiativer muligvis vil være begrænset. Sådanne initiativers bæredygtighed på lang sigt kan også betvivles. Derfor kan denne politik skabe en betydelig uvished blandt fabrikanter med hensyn til efterspørgslen efter renere køretøjer.

Dertil kommer, at forskellige typer af incitamer i nabolande kan få uforudsigelige følger på tværs af grænserne, både men hensyn til mønstrene for køretøjskøb og luftforurening. Dermed kan dette udgøre en trussel for den fortsatte eksistens for det indre marked for køretøjer.

Således sikrer denne politikmulighed ikke, at politikmålsætningerne opfyldes og kan endda få en negativ indvirkning på det indre markeds funktion i form af mindre vished om efterspørgslen efter særlige køretøjstyper.

Derfor følges denne tilgang ikke.

- (4) *Fremgangsmåde uden lovgivning*: selvregulering i form af forpligtelser, som aftales med bilindustrien for at mindske emissionerne fra nye køretøjer.

Det er uvist, hvorvidt selvregulering skaber tilstrækkelig garanti for, at man kan nå et specifikt emissionsniveau, og om der vil være passende sanktionsmuligheder i tilfælde af, at forpligtelserne ikke overholdes. Desuden er det ikke sikkert, at en frivillig tilgang vil resultere i yderligere fordele for industrien, regeringerne eller befolkningen.

Euro-normerne for regulering af emissioner anvendes i vidt omfang på mange nye markeder. Derfor vil ændringer af det lovgivningsmæssige system til emissionsbegrænsning, som er indført i EU, få stor betydning andre steder i verden. En overgang fra en lovgivningsmæssig til en frivillig tilgang vil således gribe forstyrrende ind i den globale harmoniseringsproces.

Af disse grunde blev muligheden for at anvende en ikke-lovgivende forkastet.

Kommissionens tjenestegrene udarbejdede en konsekvensanalyse, som er angivet i arbejdsprogrammet med referencenummeret 2005/ENTR/018.

3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

Resumé af forslaget

Det vigtigste aspekt i denne forordning er, at den stiller krav om en yderligere stramning af grænseværdierne for køretøjers emission af partikler og nitrogenoxid (NO_x).

Det vil være nødvendigt med en kraftig reduktion (80 %) i partikelemissionsmassen fra dieseldrivelser. Mens denne lavere emissionsgrænse ikke foreskriver nogen specifik teknologi, vil den i realiteten kræve indførelse af dieselpartikelfiltre (DPF).

På nuværende tidspunkt kan den valgte emissionsgrænse kun opnås gennem lukkede filtre, som har den fordel, at de kan mindske antallet af de ultrafine partikler, som anses for at være mest sundhedsskadelige. For at forebygge en udvikling, hvor der i fremtiden udvikles åbne filtre, som overholder den nye grænseværdi for partikelmasse, men som lader et stort antal ultrafine partikler slippe igennem, er det planlagt på et senere tidspunkt at indføre en ny norm for begrænsning af antallet af partikler i emissionen. Det er ikke hensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt at fastsætte en norm for antallet, fordi der i FN/ECE-regi foregår forskning inden for rammerne af programmet om partikelmåling (Particulate Measurement Programme – PMP). FN/ECE-arbejdsgruppens undersøgelser på området er endnu ikke afsluttet. Så snart resultaterne af PMP-programmet foreligger, vil der gennem en udvalgsprocedure blive gennemført en norm for antallet af partikler.

I forbindelse med PMP-programmet afprøves en ny protokol til måling af partikelemissioner. En af de vigtigste fordele ved den nye tilgang er, at den sikrer øget repeterbarhed ved måling af emissioner i laboratoriet. Når programmet er afsluttet, vil det blive overvejet, om den nuværende målemetode skal erstattes af den nye tilgang. Når den nye målemetode indføres, vil Kommissionen være nødt til at justere de grænseværdier for partikelmasseemission, som er fastsat i dette forslag, eftersom den nye teknik kan registrere en mindre masseforekomst end den nuværende metode.

For dieselmotorer er der kun planlagt en mindre NO_x-reduktion (20 %). Denne emissionsgrænse er blevet fastsat således, at der kan opnås reduktioner ved en yderligere udvikling af selve motoren. Eftersom forslaget indebærer montering af partikelfiltre på udstødningsstrømmen, ønskede Kommissionen at undgå, at der på nuværende tidspunkt indføres pligt til at montere et yderligere NO_x-efterbehandlingssystem. Da teknologien til yderligere NO_x-nedbringelse endnu ikke er moden, foreslås det derfor ikke at reducere NO_x-emissionen ud over grænseværdien på 200 mg/km.

Forslaget omfatter yderligere reduktioner af emissionen fra benziner. Kommissionen foreslår en NO_x-reduktion på 25 % med en grænseværdi på 60 mg/km og en 25 %-reduktion af carbonhydrider med en grænseværdi på 75 mg/km. Mange af de benziner, som for tiden sælges i EU, overholder klart den foreslåede emissionsgrænse, andre kan bringes til at overholde den med en forholdsvis lav udgift.

Der foreslås også emissionsgrænser for benzineres partikelmasse. Disse grænser finder kun anvendelse på motorer med direkte indsprøjtning, som fungerer efter "lean burn"-princippet (mager forbrænding), fordi partikelemissionsmassen ikke er et relevant parameter for benziner, som udelukkende fungerer ved støkiometrisk forbrænding.

Endnu en ændring i forslaget er, at den af fabrikanten garanterede driftsperiode for de forureningsbegrænsende anordninger skal forlænges fra 80 000 km til 160 000 km. Denne ændring afspejler bedre motorernes faktiske driftslevetid og sikrer, at de emissionsbegrænsende systemer fungerer i hele denne periode.

Forslaget indeholder et krav om, at reparationsinformationer om motorer gøres tilgængelige fra websteder i det standardiserede format, som de berørte parter tekniske udvalg har udviklet (den såkaldte "OASIS-standard").

Et sidste aspekt er fjernelsen af undtagelsen i den tidligere lovgivning, som gjorde det muligt at typegodkende tunge personbiler (klasse M₁, over 2 500 kg) som lette erhvervsmotorer. Der synes ikke længere at være begrundelse for denne undtagelse.

Retsgrundlag

Retsgrundlaget for forslaget er traktatens artikel 95.

Subsidiaritetsprincippet

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse i den udstrækning forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Forslagets målsætninger kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes gennem foranstaltninger fra medlemsstaternes side pga. behovet for at undgå hindringer for det indre marked og pga. luftforureningens grænseoverskridende implikationer.

Et fællesskabsinitiativ vil bedre kunne opfylde forslagens målsætninger, fordi man dermed undgår den opsplitning af det indre marked, som ellers ville finde sted. Gennem de ensartede normer for grænsen for motormotorers forurenende emissioner, som er fastsat i forslaget, sikres en bedre luftkvalitet i EU, og der gøres en indsats mod problemet med luftforurening på tværs af grænserne.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, fordi det ikke går længere end nødvendigt for at opfylde målsætningerne om at sikre et velfungerende indre marked og garantere et højt miljøbeskyttelsesniveau.

Den costbenefitanalyse, som er gennemført i forbindelse med konsekvensanalysen af forslaget, viser, at de valgte emissionsgrænseværdier skaber fordele for samfundet som helhed og samtidig tager hensyn til bilindustriens konkurrenceevne.

Reguleringsmiddel/-form

Den foreslåede retsakt er en forordning. Andre retlige instrumenter ville ikke være hensigtsmæssige, hvilket skyldes følgende forhold:

- Anvendelsen af en forordning anses for hensigtsmæssig med hensyn til at skabe sikkerhed for overholdelse, samtidig med at den ikke kræver gennemførelse i medlemsstaternes lovgivning.

I forslaget benyttes en todelt fremgangsmåde, som er anvendt i andre lovgivninger f.eks. direktivet om emissioner fra tunge køretøjer⁷. I denne tilgang sker udarbejdelse af forslag og vedtagelse af lovgivningen gennem to forskellige, men parallelle procedurer:

- først fastlægges de grundlæggende bestemmelser af Europa-Parlamentet og Rådet i en forordning efter den fælles beslutningsprocedure baseret på traktatens artikel 95 (forslag efter den fælles beslutningsprocedure)
- derefter fastlægges de tekniske specifikationer til gennemførelse af de grundlæggende bestemmelser i bilagene i en forordning, der vedtages af Kommissionen med bistand fra et forskriftsudvalg (forslag efter udvalgsproceduren).

4) BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Forslaget har ingen virkninger for Fællesskabets budget.

5) YDERLIGERE OPLYSNINGER

Simulering, pilotfase og overgangsperiode

Forslaget indeholder generelle overgangsperioder for at give fabrikanterne tid til omstilling.

Forenkling

Forslaget indebærer en forenkling af lovgivningen.

I Kommissionens meddelelse til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget "Ajourføring og forenkling af fællesskabsretten"⁸

⁷ Direktiv 2005/55/EF (EFT L 275 af 20.10.2005, s. 1) og direktiv 2005/78/EF (EFT L 313 af 29.11.2005, s. 1).

udpeges typegodkendelsessystemet for motorkøretøjer som et prioriteret område for forenkling af Fællesskabets lovgivning. Forslaget til ny lovgivning om emission og om ophævelse af direktiv 70/220/EØF er udtrykkeligt nævnt i Kommissionens arbejdsprogram.

Derudover sigter dette forslag mod en yderligere forenkling af fællesskabslovgivningen ved at integrere de krav og prøvningsmetoder vedrørende måling af lette erhvervskøretøjers CO₂-emission og brændstofforbrug, som er fastsat i direktiv 80/1268/EØF (som ændret)⁹, i denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger. Som følge heraf kan dette direktiv også ophæves.

Endnu en forenkling er opnået ved at integrere de i direktiv 72/306/EØF¹⁰ angivne prøvningsforskrifter for måling af dieselmotorer i dette forslag. Dette direktiv vil kunne ophæves på et senere tidspunkt, når der er indført tilsvarende forskrifter i lovgivningen om emission fra tunge køretøjer.

Forslaget indebærer en forenkling af de administrative procedurer for de offentlige myndigheder (på EU- og medlemsstatsplan). Forslaget indgår i Kommissionens rullende program for ajourføring og forenkling af EU-retten og i dens arbejds- og lovgivningsprogram under referencen 2005/ENTR/018.

Ophævelse af gældende retsforskrifter

Hvis forslaget vedtages, medfører det ophævelse af gældende retsforskrifter. Dette er nærmere beskrevet i forslagets artikel 17.

Fornyet gennemgang/revision/udløbsklausul

Når midtvejsevalueringen i rapporten fra CARS 21-ekspertgruppen foreligger, agter Kommissionen at undersøge spørgsmålet om yderligere emissionsreduktioner i 2009, med henblik på at foreslå nye væsentligt reducerede grænseværdier (også for NO_x), som afspejler udviklingen inden for emissionsteknologi til køretøjer og omkostningseffektive overvejelser. Et eventuelt forslag vil blive baseret på en udvidet konsekvensanalyse og høring af de berørte parter.

Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

Den foreslåede retsakt er af relevans for EØS og bør derfor omfatte hele EØS-området.

⁸ KOM(2003) 71 af 11.2.2003.

⁹ Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug (EFT L 375 af 31.12.1980, s. 36).

¹⁰ Rådets direktiv 72/306/EØF af 2. august 1972 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emissionen af forurenende stoffer fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer (EFT L 190 af 20.8.1972, s. 1).

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner, om adgang til reparationsinformationer om køretøjer og om ændring af direktiv 72/306/EØF og direktiv.../EF

(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 Kommissionen¹¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹²,

efter proceduren i traktatens artikel 251¹³, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det indre marked omfatter et område uden indre grænse, hvor den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital skal sikres. I det øjemed er der indført et omfattende EF-typegodkendelsessystem for motorkøretøjer ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv [XXXX/XX/EF] af [dato] om godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer¹⁴. De tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af motorkøretøjer, hvad angår emissioner, bør derfor harmoniseres for at undgå, at der i medlemsstaterne vedtages forskellige krav, og for at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau.
- (2) Denne forordning er en ud af en række særlige retsakter inden for rammerne af proceduren for EF-typegodkendelser, der er fastlagt i direktiv [XXXX/XX/EF]. Derfor bør dette direktiv ændres i overensstemmelse hermed.
- (3) På opfordring fra Europa-Parlamentet er der indført en ny lovgivningsmæssig tilgang på køretøjsområdet i EU. Således fastsættes i denne forordning de grundlæggende bestemmelser om emissioner fra køretøjer, mens de tekniske specifikationer vil blive

¹¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹² EUT C [...] af [...], s. [...].

¹³ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹⁴ EUT L [...] af [...], s. [...]. [Der henvises til Kommissionens forslag KOM(2003) 418, 2003/153 (COD), som ændret ved KOM(2004) 738, for hvilken den fælles beslutningsprocedure endnu ikke er afsluttet. Henvisningerne til rammedirektivet vil blive ajourført, så snart det er vedtaget.]

fastsat ved gennemførelsesforanstaltninger, som vedtages i henhold til [artikel 36] i rammedirektivet.

- (4) I marts 2001 lancerede Kommissionen programmet ren luft i Europa (CAFE). De vigtigste elementer i dette program er beskrevet i en meddelelse¹⁵. Dette har ført til vedtagelsen af en temastrategi om luftforurening¹⁶. En af konklusionerne i temastrategien er, at der er behov for yderligere reduktioner i emissionerne fra køretøjer for at opfylde målsætningerne om luftkvaliteten i Europa.
- (5) Når der fastsættes emissionsnormer, er det vigtigt at overveje, hvordan disse vil påvirke markederne og fabrikanternes konkurrenceevne, hvilke direkte og indirekte omkostninger virksomhederne påføres, og hvilke fordele der opstår i form af innovationsstimulering, forbedret luftkvalitet og nedbringelse af sundhedsudgifterne.
- (6) Det er nødvendigt, at der er ubegrænset og ensartet adgang til reparationsinformationer om køretøjer samt effektiv konkurrence på markedet for køretøjsreparationer og oplysningstjenester for at lette den frie bevægelighed for køretøjer i det indre marked. En stor del af disse informationer vedrører egendiagnosesystemer (OBD) og deres interaktion med andre systemer i køretøjet. Det er hensigtsmæssigt, at der fastsættes tekniske specifikationer, som fabrikanternes websteder skal opfylde.
- (7) Kommissionen bør nøje følge den teknologiske udvikling inden for emissionsbegrænsning og i nødvendigt omfang tilpasse forordningen til denne udvikling.
- (8) Kommissionen bør løbende undersøge og i nødvendigt omfang lovgive om emissioner, for hvilke der endnu ikke er fastlagt regler, og som opstår som følge af den mere udbredte anvendelse af nye alternative brændstoffer, motorteknologier og emissionsbegrænsende systemer. Dette bør omfatte en gennemgang af fordelene ved at gå bort fra en regulering af den samlede carbonhydridemission (THC) og i stedet anvende et system, som er baseret på henholdsvis andre carbonhydrider end methan (NMHC) og methan (CH₄).
- (9) For at sikre, at emissionen af ultrafine partikler begrænses, bør Kommissionen også overveje at vedtage en tilgang til partikelemission, som er baseret på partikelantal som supplement til den aktuelt anvendte tilgang, som er baseret på partikelmasse.
- (10) For at sikre øget repeterbarhed ved laboratoriemåling af partikelmasseemission, bør Kommissionen indføre en ny prøvningsprotokol. Når det relevante forskningsprogram er afsluttet, vil det blive overvejet, om den nuværende målemetode skal erstattes af den nye tilgang. Når den nye målemetode indføres, vil de i dette forslag angivne grænseværdier for partikelmasseemission blive justeret, eftersom den nye teknik kan registrere en mindre masseforekomst end den nuværende.
- (11) Kommissionen bør løbende vurdere behovet for at revidere New European Drive Cycle som den prøvningsmetode, der danner grundlag for

¹⁵ KOM(2001) 245 af 4.5.2001.

¹⁶ KOM(2005) 446 af 21.9.2005.

typegodkendelseslovgivning med hensyn til emissioner. Det kan være nødvendigt at ajourføre eller anvende nye prøvningscykluser for at afspejle forandringer i køretøjsspecifikationerne og eller bilisternes adfærd. En revision kan være nødvendig for at sikre, at de faktiske emissioner svarer til dem, som er målt i forbindelse med typegodkendelsen. Det bør også overvejes at anvende bærbare emissionsmålingsystemer og at indføre reguleringsbegrebet "not-to-exceed".

- (12) Egendiagnosesystemer er vigtige for emissionsbegrænsningen, når køretøjet er i brug. Da det er vigtigt, at den faktiske emission begrænses, bør Kommissionen løbende revidere kravene til sådanne systemer og tolerancetærsklerne for fejlovervågning.
- (13) For at sikre, at der ikke opstår tekniske hindringer for handel mellem medlemsstaterne, er der behov for en standardiseret metode til måling af køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emission. Desuden er det nødvendigt at sikre, at kunder og brugere modtager objektive og præcise oplysninger.
- (14) Medlemsstaterne bør have mulighed for gennem skattemæssige incitamenter at fremme markedsføringen af køretøjer, som opfylder fællesskabskravene. Sådanne incitamenter skal imidlertid være i overensstemmelse med bestemmelserne i traktaten, navnlig bestemmelserne om statsstøtte. Dette skal ske for at opfylde visse betingelser, som har til formål at undgå konkurrenceforvridning i det indre marked. Denne forordning påvirker ikke medlemsstaternes ret til at lade emissionsniveauet indgå i grundlaget for beregning af køretøjsafgifter.
- (15) Eftersom fællesskabslovgivningen om emissioner og brændstofforbrug er blevet udviklet gennem mere end 35 år og nu er fordelt på over 24 direktiver, vil det være hensigtsmæssigt at erstatte disse direktiver med en ny forordning og en række gennemførelsesforanstaltninger. Ved at anvende forordninger sikres det, at de præcise tekniske bestemmelser finder direkte anvendelse på fabrikanter, godkendende myndigheder og tekniske tjenester, og at ajourføringen kan foretages hurtigere og mere effektivt. Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer¹⁷ og Rådets direktiv 80/1268/EØF om motorkøretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug¹⁸ bør derfor ophæves. Direktiverne 89/458/EØF¹⁹, 91/441/EØF²⁰, 93/59/EØF²¹, 94/12/EF²², 96/69/EF²³,

¹⁷ EFL L 76 af 6.4.1970, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2003/76/EF (EUT L 206 af 15.8.2003, s. 29).

¹⁸ EFT L 375 af 31.12.1980, s. 36. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/3/EF (EUT L 49 af 19.2.2004, s. 36).

¹⁹ Rådets direktiv 89/458/EØF af 18. juli 1989 om ændring af direktiv 70/220/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningssgas fra motorkøretøjer for så vidt angår europæiske emissionsnormer for biler med motorslagvolumen på mindre end 1,4 liter (EFT L 226 af 3.8.1989, s. 1).

²⁰ Rådets direktiv 91/441/EØF af 26. juni 1991 om ændring af direktiv 70/220/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer (EFT L 242 af 30.8.1991, s. 1).

²¹ Rådets direktiv 93/59/EØF af 28. juni 1993 om ændring af direktiv 70/220/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer (EFT L 186 af 28.7.1993, s. 21).

98/69/EF²⁴ and 2004/3/EF²⁵ bør ligeledes ophæves. Desuden bør medlemsstaterne ophæve gennemførelsesbestemmelserne til de ophævede direktiver.

- (16) Rådets direktiv 72/306/EØF af 2. august 1972 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emissionen af forurenende stoffer fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer²⁶ bør ændres, eftersom alle krav vedrørende måling af røgtæthed for lette erhvervskøretøjer bør være omfattet af denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.
- (17) For at lette overgangen fra de eksisterende direktiver til denne forordning bør forordningen først anvendes fra en given periode efter dens ikrafttrædelse. I den periode bør fabrikanterne kunne vælge mellem at få deres køretøjer godkendt i henhold til de eksisterende direktiver eller denne forordning. Desuden bør bestemmelserne om de økonomiske incitamenter finde anvendelse umiddelbart efter denne forordnings ikrafttrædelse. Gyldigheden af de typegodkendelser, som er udstedt i henhold til direktiverne, påvirkes ikke af forordningens ikrafttrædelse.
- (18) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse eller ændring af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen²⁷.
- (19) Målet med denne forordning, dvs. sikringen af det indre marked gennem indførelse af fælles tekniske krav for emissioner fra motorkøretøjer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af de enkelte medlemsstater. Da der er tale om et omfattende initiativ, kan målene bedre nås på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå det tilsigtede mål -

²² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/12/EF af 23. marts 1994 om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF (EFT L 100 af 19.4.1994, s. 42).

²³ Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv 96/69/EF af 8. oktober 1996 om ændring af direktiv 70/220/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningsgas fra motorkøretøjer (EFT L 282 af 1.11.1996, s. 64).

²⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/69/EF af 13. oktober 1998 om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF (EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1).

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/3/EF af 11. februar 2004 om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF og 80/1268/EØF for så vidt angår måling af N1-køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug (EFT L 49 af 19.2.2004, s. 36).

²⁶ EFT L 190 af 20.8.1972, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2005/21/EF (EUT L 61 af 8.3.2005, s. 25).

²⁷ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

Formål, anvendelsesområde og definitioner

Artikel 1

Formål

I denne forordning fastlægges kravene til typegodkendelse af motorkøretøjer og udskiftningsdele, herunder udskiftningskatalysatorer, med hensyn til emission.

Derudover indeholder forordningen bestemmelser om overensstemmelse efter ibrugtagning, forureningsbekæmpende anordningers holdbarhed, egendiagnosesystemer (OBD), måling af brændstofforbrug og adgang til reparationsinformationer om køretøjer.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer udstyret med:
 - a) motorer med styret tænding
 - b) gasdrevne motorer med styret tænding af klasse M₁ og N₁ som defineret i [bilag II] til direktiv [XXXX/XX/EF] og
 - c) motorer med kompressionstænding af klasse M₁ og N₁ som defineret i [bilag II] til direktiv [XXXX/XX/EF].
2. På fabrikantens anmodning kan denne forordning også finde anvendelse på motorkøretøjer udstyret med motorer med kompressionstænding af kategori M₂ og N₂ som defineret i [bilag II] til direktiv [XXXX/XX/EF], forudsat at disse køretøjer har en referencemasse på højst 2 840 kg og opfylder de betingelser, der er fastsat i denne forordning og i dens gennemførelsesforanstaltninger.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- (1) "Hybridkøretøj", ethvert køretøj, der til fremdrift er forsynet med mindst to forskellige energiomdannere og to forskellige systemer til lagring af energi (på køretøjet).
- (2) "Referencemasse", køretøjets masse i køreklar stand med fast fradrag af 75 kg for førerens masse og med fast tillæg af 100 kg.

- (3) "Forurenende luftarter", udstødningsgassens indhold af carbonmonoxid og nitrogenoxider, sidstnævnte udtrykt som nitrogendioxid- (NO₂-) ækvivalenter, samt carbonhydrider svarende til bruttoformlen: C₁H_{1.85} for benzin, C₁H_{1.86} for diesel, C₁H_{2.525} for LPG, CH₄ for NG.
- (4) "Forurenende partikler", komponenter af udstødningsgassen, som fjernes fra den fortyndede udstødningsgas ved en maksimumtemperatur på 325 K (52° C) ved hjælp af de filtre, som er beskrevet i prøvningsmetoden til efterprøvning af gennemsnitlig udstødningsemission.
- (5) "Udstødningsemission", emission af forurenende gasser og partikler.
- (6) "Fordampningsemmissioner", de carbonhydriddampe, der udsendes fra et motorkøretøjs brændstofsysteem, men ikke fra udstødningen
- (7) "Krumtaphus", hulrum eller beholdere, dels i motoren, dels udenfor denne, som er forbundet med bundkarret gennem indvendige eller udvendige forbindelser, hvorigennem gas og dampe kan cirkulere.
- (8) "Forureningsbegrænsende udstyr", de dele på et køretøj, der styrer og/eller begrænser udstødnings- og fordampningsemmissionen.
- (9) "Egendiagnosesystem" (OBD), et emissionsbegrænsningssystem, som er i stand til at opdage en fejl og finde det sandsynlige fejlsted ved hjælp af fejlkoder i computerhukommelsen.
- (10) "Manipulationsanordning", enhver anordning, som registrerer køretøjets hastighed, motorens omdrejningstal (rpm), det anvendte gear, vakuum i indsugningsmanifolden eller ethvert andet parameter med henblik på at aktivere, modulere, forsinke eller deaktivere driften af en del af emissionsbegrænsningssystemet, og som derved reducerer dets effektivitet under betingelser, som man med rimelighed kan forvente at komme ud for under køretøjets normale drifts- og brugsforhold.
- (11) "Original katalysator", en katalysator eller katalysatorenhed, som er omfattet af den typegodkendelse, der er udstedt for motorkøretøjet
- (12) "Udskiftningskatalysator", katalysator eller katalysatorenhed, som er bestemt til at erstatte en original katalysator, og som kan godkendes som separat teknisk enhed jf. definitionen i direktiv [XXXX/XX/EF]
- (13) "Reparationsinformationer", alle de oplysninger, der er nødvendige til diagnosticering, service, syn, periodisk overvågning, reparation, omprogrammering eller re-initialisering af køretøjet, og som fabrikanterne stiller til rådighed for deres autoriserede forhandlere/værksteder, herunder alle efterfølgende ændringer og supplementter til sådanne oplysninger.
- (14) "Uafhængig aktør", virksomheder, ud over de autoriserede forhandlere/værksteder, der er direkte eller indirekte involveret i reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, især reparatører, producenter af reparationsudstyr eller værktøjer, reservedelsforhandlere, tekniske forlag, automobilklubber, vejservicevirksomheder, virksomheder, der tilbyder inspektion og afprøvning, og virksomheder, der tilbyder undervisning af reparatører.

Kapitel II

Fabrikantens forpligtelser

Artikel 4

Fabrikantens forpligtelser

1. Fabrikanten skal sikre, at alle køretøjer, som indgives til godkendelse med henblik på salg, registrering eller ibrugtagning i Fællesskabet, er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.

Denne forpligtelse omfatter overholdelse af de emissionsgrænser, som er angivet i bilag I og i de i artikel 5 nævnte gennemførelsesforanstaltninger.

2. Fabrikanten skal sikre, at typegodkendelsesprocedurerne for efterprøvning af produktionens overensstemmelse følges, og at kravene til de forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed og disses overensstemmelse efter ibrugtagning overholdes. Overensstemmelsen efter ibrugtagning skal kontrolleres for en periode på 5 år eller 100 000 km, afhængigt af, hvad der først indtræder. Den holdbarhedsprøvning af de forureningsbekæmpende anordninger, som foretages i forbindelse med godkendelsen, skal omfatte 160 000 km.
3. Fabrikanten skal angive oplysninger om CO₂-emissioner og brændstofforbrug i et dokument, som udleveres til køberen på købstidspunktet.
4. Kommissionen fastlægger i overensstemmelse med den procedure, som er beskrevet i artikel 37, stk. 2, i direktiv [XXXX/XX/EF], de specifikke procedurer og forskrifter, som vedrører gennemførelsen af stk. 2 og 3.

Artikel 5

Krav og prøvninger

1. Fabrikanten skal sikre, at de komponenter i køretøjet, der med sandsynlighed vil påvirke emissionen, er udformet, konstrueret og samlet, således at køretøjet ved normal brug er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.
2. Anvendelse af manipulationsanordninger, som reducerer de emissionsbegrænsende systemers effektivitet, forbydes, bortset fra i tilfælde, hvor:
 - a) anordningen er nødvendig for at beskytte motoren mod beskadigelse eller havari og for at sikre køretøjets driftssikkerhed, eller
 - b) anordningen ikke fungerer ud over startfasen, eller
 - c) anvendelsen af en sådan anordning i stort omfang er medtaget i prøvningsmetoderne for efterprøvning af fordampningsemission og gennemsnitlig udstødningsemission.

3. Fabrikanten skal for at opnå typegodkendelse for et køretøj godtgøre, at det er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.
4. Kommissionen fastsætter de specifikke procedurer, prøvninger og krav, som gælder for typegodkendelsen, og skal i den forbindelse angive kravene vedrørende:
 - a) emissioner fra udstødningen, herunder prøvningscyklusser, emissioner ved lav lufttemperatur, emissioner ved tomgang, røgtæthed og korrekt fungerende og regenererende efterbehandlingssystemer
 - b) fordampningsemissioner og emission af krumtaphusgasser
 - c) egendiagnosesystemer og forureningsbegrænsende anordningers funktion efter ibrugtagning
 - d) forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed, udskiftningsenheder til emissionsbegrænsende systemer, overensstemmelse efter ibrugtagning, produktionens overensstemmelse og overensstemmelse med tekniske kontrolforskrifter
 - e) CO₂-emissioner og brændstofforbrug
 - f) hybridkøretøjer
 - g) udvidelse af typegodkendelser og krav til fabrikanten af små mængder af køretøjer
 - h) krav til prøvningsudstyret og
 - i) referencebrændstof som f.eks. benzin, diesel, gas og biobrændstof.
5. Kommissionen skal løbende overvåge de forurenende stoffer, som er genstand for de krav og prøvninger, som er nævnt i stk. 4, samt de prøvningscyklusser, der anvendes til emissionsmåling, og skal træffe de fornødne foranstaltninger, hvis den konstaterer, at procedurerne eller prøvningerne ikke længere er tilstrækkelige eller ikke længere afspejler de faktiske emissioner.
6. Kommissionen fastlægger i overensstemmelse med den procedure, som er beskrevet i artikel 37, stk. 2, i direktiv [XXXX/XX/EF], de specifikke procedurer, prøvninger og forskrifter, som vedrører gennemførelsen af stk. 2 til 5.

KAPITEL III

Adgang til reparationsinformationer om køretøjer

Artikel 6 *Fabrikantens forpligtelser*

1. Fabrikanten skal sikre, at uafhængige aktører har ubegrænset og standardiseret adgang til reparationsinformationer om køretøjer gennem umiddelbart tilgængelige websteder, således at uafhængige aktører ikke forskelsbehandles i forhold til autoriserede forhandlere og værksteder.
2. De i stk. 1 omhandlede informationer omfatter:
 - a) en utvetydig køretøjsidentifikation
 - b) servicehåndbøger
 - c) tekniske vejledninger
 - d) komponent- og diagnoseinformationer (f.eks. teoretiske min./maks.-værdier for målinger)
 - e) kredsløbsdiagrammer
 - f) egendiagnosefejlkode (herunder fabrikantspecifikke koder)
 - g) softwarekalibreringsidentifikationsnummer for køretøjet
 - h) oplysninger, som vedrører og leveres ved hjælp af proprietære værktøjer og udstyr og
 - i) dataregistreringsinformation og bidirektionelle overvågnings- og prøvningsdata.
3. En autoriseret forhandler eller reparatør inden for en given leverandørs distributionssystem anses for at være en uafhængig aktør i denne forordnings forstand, hvis han leverer reparations- og vedligeholdelsesydelser i forbindelse med køretøjer, der er omfattet af en anden leverandørs distributionssystem, som han ikke deltager i.
4. Reparationsinformationer om køretøjer skal altid være tilgængelige, når der bortses fra den nødvendige vedligeholdelse af informationssystemet.
5. Med henblik på fremstilling og vedligeholdelse egendiagnose-kompatible udskiftnings- eller servicekomponenter samt diagnoseværktøj og prøveudstyr skal fabrikanten uden forskelsbehandling stille reparationsinformationer om køretøjet til rådighed for enhver interesseret fabrikant og/eller reparatør af komponenter, diagnoseværktøj eller prøveudstyr.

6. Når fabrikanten ansøger om EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse, skal han over for den typegodkendende myndighed godtgøre, at han overholder denne forordnings bestemmelser om adgangen til reparationsinformationer om køretøjet og til de i stk. 5 omhandlede informationer.

Hvis sådanne informationer ikke foreligger eller ikke er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger på godkendelsestidspunktet, skal fabrikanten afgive dem senest seks måneder efter godkendelsesdatoen. Hvis dette ikke godtgøres inden for denne periode, skal den godkendende myndighed træffe passende foranstaltninger til sikring af overensstemmelse, herunder tilbagekaldelse af godkendelsen.

Fabrikanten skal stille efterfølgende ændringer af eller supplementter til reparationsinformationer om køretøjer til rådighed på sit websted, så snart de stilles til rådighed for autoriserede reparatører.

Artikel 7

Gebyrer for adgang til reparationsinformationer om køretøjer

1. Fabrikanter må opkræve rimelige gebyrer for adgangen til de reparationsinformationer om køretøjer, som er omfattet af denne forordning. Et gebyr er ikke rimeligt, hvis det afholder den uafhængige aktør fra at søge adgang, fordi gebyrets størrelse ikke modsvarer hans anvendelsesbehov.
2. Fabrikanten skal stille reparationsoplysninger om køretøjer til rådighed på dags-, måneds- og årsbasis, og gebyrerne for adgang til disse informationer skal stå i forhold til adgangsperiodens længde.

Artikel 8

Gennemførelsesforanstaltninger

Kommissionen fastlægger i overensstemmelse med den procedure, som er beskrevet i artikel 37, stk. 2, i direktiv [XXXX/XX/EF], de foranstaltninger, som er nødvendige for gennemførelsen af artikel 6 og artikel 7. Dette omfatter definitionen af de tekniske specifikationer for, hvordan reparationsoplysninger om køretøjer skal stilles til rådighed.

KAPITEL IV

Medlemsstaternes forpligtelser

Artikel 9

Typegodkendelse

1. Hvis en fabrikant anmoder herom, må de nationale myndigheder ikke med virkning fra [dato for ikrafttrædelse] med begrundelse i motorkøretøjers emissioner eller brændstofforbrug nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til en ny køretøjstype, eller forbyde registrering, salg eller

ibrugtagning af et nyt køretøj, såfremt det er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.

2. Med virkning fra [18 måneder og en dag efter ikrafttrædelsesdatoen] og, hvis der er tale om køretøjer i klasse N₁, gruppe II og III, fra [30 måneder fra ikrafttrædelsesdatoen] skal de nationale myndigheder med begrundelse i emissioner eller brændstofforbrug nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.
3. Med virkning fra [36 måneder fra ikrafttrædelsesdatoen] og, hvis der er tale om køretøjer i klasse N₁, gruppe II og III, [48 måneder fra ikrafttrædelsesdatoen] skal de nationale myndigheder for så vidt angår nye køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning eller dens gennemførelsesforanstaltninger, anse typeattester for at være ugyldige i forbindelse med [artikel 25] i direktiv [XXXX/XX/EF] og skal med begrundelse i emissioner og brændstofforbrug nægte registrering og forbyde salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Artikel 10

Typegodkendelse af udskiftningskomponenter

1. For så vidt angår nye udskiftningskatalysatorer beregnet til montering på EF-godkendte køretøjer, som ikke er udstyret med egendiagnosesystemer (OBD), skal de nationale myndigheder nægte salg eller montering på køretøjer, hvis katalysatorerne ikke er omfattet af en typegodkendelse meddelt i overensstemmelse med denne forordning.
2. Uanset stk. 1 kan de nationale myndigheder fortsat meddele udvidelser af EF-typegodkendelser af udskiftningskatalysatorer på samme betingelser, som de oprindeligt blev meddelt på.

Artikel 11

Økonomiske incitamenter

1. Medlemsstaterne kan indføre økonomiske incitamenter til fordel for serieproducerede motorkøretøjer, som er i overensstemmelse med denne forordning.

Disse incitamenter skal gælde for alle nye køretøjer, som udbydes til salg på en medlemsstats marked, og som er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger, forud for de i artikel 9, stk. 3, angivne datoer.

Incitamenterne skal ophøre på de i artikel 9, stk. 3, angivne datoer.

2. Medlemsstaterne kan indføre økonomiske incitamenter til at eftermontere udstyr på ibrugtagne køretøjer, således at de overholder de emissionsgrænser, som er fastsat i denne forordning, og for skrotning af køretøjer, som ikke overholder disse.
3. De i stk. 1 og 2 nævnte økonomiske incitamenter skal for hver type af motorkøretøj udgøre et beløb, som er lavere end merudgiften til de tekniske anordninger, der er

anvendt for at sikre overholdelse af de i bilag I angivne emissionsgrænser, inklusive udgiften til monteringen på køretøjet.

4. Kommissionen skal i god tid underrettes om planer om indførelse eller ændring af de økonomiske incitamenter, som er beskrevet i stk. 1 og 2.

Artikel 12 *Sanktioner*

Medlemsstaterne fastsætter sanktionsbestemmelser for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne anmelder disse sanktionsbestemmelser til Kommissionen senest 18 måneder efter denne forordnings ikrafttrædelse og giver den omgående besked om enhver ændring af dem.

KAPITEL V

Afsluttende bestemmelser

Artikel 13 *Ny fastsættelse af grænseværdier*

1. Senest [6 måneder efter ikrafttrædelsen] undersøger Kommissionen behovet for at revidere den i bilag I angivne emissionsgrænseværdi for carbonhydrider og for at betragte metan og andre carbonhydrider end metan separat.
2. Det bør også overvejes at lade methanemissioner indgå i beregningen af CO₂-emissioner.
3. Om nødvendigt kan Kommissionen træffe følgende foranstaltninger med hensyn til stk. 1 og 2:
 - a) ændre denne forordning i overensstemmelse med artikel 14 med henblik på justering af de grænseværdier for carbonhydrider, som er angivet i bilag I til denne forordning
 - b) vedtage foranstaltninger med henblik på at prøve, tage højde for eller begrænse methanemissioner i overensstemmelse med artikel 37, stk. 2, i direktiv [XX/XXXX/EF].
4. Når FN/ECE's program om partikelmåling, som gennemføres i regi af Verdensforummet for harmonisering af regulativer for køretøjer, er afsluttet, træffer Kommissionen følgende foranstaltninger:
 - a) ændring af denne forordning i overensstemmelse med artikel 14 med henblik på justering af de partikelmassebaserede grænseværdier, som er angivet i bilag I til denne forordning, og indførelse af grænseværdier baseret på partikelantal i

nævnte bilag, således at de i store træk korrelerer med massegrænseværdierne for benzin- og dieseldrøjetøjer

- b) vedtagelse af en revideret metode til måling af partikler og en grænseværdi for partikelantal i overensstemmelse med artikel 37, stk. 2, i direktiv [XX/XXXX/EF].

*Artikel 14
Ændringer*

Kommissionen kan, i overensstemmelse med den i direktiv [XX/XXXX/EF], artikel 37, stk. 2, omhandlede procedure, ændre denne forordning i henhold til direktivets artikel [36, stk. 2, 3, 4].

*Artikel 15
Ændringer af direktiv [XXXX/XX/EF]*

Bilag IV, VI og XI til direktiv [XX/XXXX/EF] ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

*Artikel 16
Ændringer af direktiv 72/306/EØF*

I artikel 1 i direktiv 72/306/EØF indsættes følgende stykke:

"Dette direktiv finder imidlertid ikke anvendelse på de i [denne forordnings] artikel 2 omhandlede køretøjer."

*Artikel 17
Ophævelse*

1. Direktiv 70/220/EØF, 80/1268/EØF, 89/458/EØF, 91/441/EØF, 93/59/EØF, 94/12/EF, 96/69/EF, 98/69/EF og 2004/3/EF ophæves med virkning fra [18 måneder efter denne forordnings ikrafttrædelsesdato].
2. Henvisninger til de ophævede direktiver betragtes som henvisninger til nærværende forordning.

*Artikel 18
Ikrafttrædelse*

1. Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. Denne forordning anvendes fra [18 måneder og 1 dag efter ikrafttrædelsen] med undtagelse af artikel 9, stk. 1, og artikel 11.

3. Hvis de ændringer eller gennemførelsesforanstaltninger, som er beskrevet i artikel 5, stk. 6, og artikel 13, stk. 1 og 3, vedtages senere end [6 måneder efter denne forordnings ikrafttrædelse], erstattes de datoer, som er nævnt i artikel 9, stk. 2 og 3, med de datoer, som er angivet i ændringerne eller gennemførelsesforanstaltningerne.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

BILAG I - Emissionsgrænser

BILAG II - Ændringer af direktiv [XXXX/XX/EF]

BILAG I - Emissionsgrænser

Skema 1: Euro 5-emissionsgrænser

		Reference-masse (RM) (kg)	Grænseværdier											
			Masse af carbonmonoxid (CO)		Masse af carbonhydrider (HC)		Masse af nitrogenoxider (NOx)		Samlet masse af carbonhydrider og nitrogenoxider (HC + NO _x)		Partikelmasse (PM)		Partikelantal ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₂ + L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₅ (#//km)	
Køretøjs-klasse	Gruppe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	Alle	1000	500	75	—	60	200	—	250	5,0	5,0		
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	75	—	60	200	—	250	5,0	5,0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	100	—	75	260	—	320	5,0	5,0		
	III	1760 < RM	2270	740	120	—	82	310	—	380	5,0	5,0		

Forklaring: PI = Positive Ignition (styret tænding), CI = Compression Ignition (kompressionstænding)

(1) Der skal defineres en norm for partikelantal på et senere tidspunkt.

(2) Partikelmassenormen for køretøjer med styret tænding finder kun anvendelse på køretøjer med direkte indsprøjtningmotorer, som helt eller delvis fungerer efter "lean burn"-princippet.

Skema 2 – Emissionsgrænse for prøvning af fordampningsemissioner

Fordampningsemissionens masse (g/prøvning)
2

Skema 3 – Emissionsgrænse for udstødningsemissioner af carbonmonoxid og carbonhydrid efter koldstart

Prøvetemperatur 266 K (-7°C)			
Køretøjets klasse	Gruppe	Masse af carbonmonoxid (CO) L ₁ (g/km)	Masse af carbonhydrider (HC) L ₂ (g/km)
M	—	15	1,8
N ₁	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2

BILAG II: Ændringer af direktiv [XXXX/XX/EF]

I direktiv [XXXX/XX/EF] foretages følgende ændringer:

1. I bilag IV, del I, affattes skemaets punkt 2 således:

Emne	Henvisning til retsakt	EUT-reference	Gyldighedsområde									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2. Emissioner	[.../.../EF]	L .. af ..., s. ..	X	X	X	X	X	X				

2. I bilag IV, del I, tillæg 1, affattes skemaets punkt 2 således:

	Emne	Henvisning til retsakt	EUT-reference	M ₁
2.	Emissioner	[.../.../EF]	L .. af ..., s. ..	A

3. I bilag VI, tillæg 1, affattes skemaets punkt 2 således:

Emne	Henvisning til retsakt	Ændret ved	Gældende for varianterne
2. Emissioner	[.../.../EF]		

4. I bilag XI, tillæg 1, affattes tabellens punkt 2 således:

Punkt	Emne	Henvisning til retsakt	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
2	Emissioner	[.../.../EF]	Q	G+Q	G+Q	G+Q

5. I bilag XI, tillæg 2, affattes skemaets punkt 2 således:

Punkt	Emne	Henvisning til retsakt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Emissioner	[.../.../EF]	A	A	A	A	A	A				

6. I bilag XI, tillæg 3, affattes skemaets punkt 2 således:

Punkt	Emne	Henvisning til retsakt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Emissioner	[.../.../EF]	Q	Q	Q	Q	Q				

7. I bilag XI, tillæg 4, affattes skemaets punkt 2 således:

Punkt	Emne	Henvisning til retsakt	Mobilkran klasse N3
2	Emissioner	[.../.../EF]	X