

## I

(Lagstiftningsakter)

## DIREKTIV

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2011/88/EU

av den 16 november 2011

**om ändring av direktiv 97/68/EG vad gäller bestämmelserna om motorer som släpps ut på marknaden enligt flexibilitetssystemet**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-  
sätt, särskilt artikel 114,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de natio-  
nella parlamenten,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yt-  
rande <sup>(1)</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

(1) Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg <sup>(3)</sup> reglerar avgasutsläpp och fastställer utsläppsgränser för luftföroreningar från motorer monterade i maskiner som inte är avsedda att användas på väg samt bidrar till skyddet av människors hälsa och miljön. Enligt direktiv 97/68/EG ska de nuvarande utsläppsgränserna för typgodkännande av merparten av motorer med kompressionständning enligt steg III A ersättas med de strängare gränserna enligt steg III B. De gränserna är tillämpliga från och med den 1 januari 2010 för typgodkännande av sådana motorer och från och med den 1 januari 2011 för utsläppande på marknaden av sådana motorer.

<sup>(1)</sup> EUT C 48, 15.2.2011, s. 134.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 25 oktober 2011 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 8 november 2011.

<sup>(3)</sup> EGT L 59, 27.2.1998, s. 1.

(2) Översynen av direktiv 97/68/EG förbereds för närvarande av kommissionen i enlighet med kraven i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/26/EG av den 21 april 2004 om ändring av direktiv 97/68/EG <sup>(4)</sup>. För att säkerställa att direktivet efter översynen följer unionens normer för god luftkvalitet och mot bakgrund av erfarenheten, vetenskapliga rön och tillgänglig teknik bör kommissionen i samband med den kommande översynen av direktiv 97/68/EG, om inte annat följer av konsekvensbedömningen, överväga:

— att införa ett nytt utsläppssteg – steg V – som, under förutsättning att det är tekniskt möjligt, bör grundas på kraven för Euro 6-normerna för tunga nyttofordon,

— att införa nya krav på minskning av partiklar, det vill säga en gräns för antalet partiklar vilken, om det är tekniskt möjligt, ska gälla för alla kategorier av motorer med kompressionständning i syfte att säkerställa en effektiv minskning av ultrafina partiklar,

— att inta en helhetssyn på främjandet av utsläppsminskande föreskrifter och eftermontering av efterbehandlingsystem i de befintliga maskiner som inte är avsedda att användas på väg, på grundval av de diskussioner som just nu pågår under överinseende av FN:s ekonomiska kommission för Europa beträffande harmoniserade krav på eftermontering av utsläppsbegränsande anordningar; detta förhållningssätt bör stödja medlemsstaterna i deras arbete för att förbättra luftkvaliteten och främja arbetstagskyddet,

— att införa en metod för regelbunden testning av mobila maskiner och fordon som inte är avsedda att användas på väg, särskilt för att fastställa om deras utsläppsprestanda faktiskt motsvarar de värden som angetts vid registreringen,

<sup>(4)</sup> EUT L 146, 30.4.2004, s. 1.

- möjligheten att under vissa omständigheter tillåta utbytesmotorer som inte uppfyller kraven i steg III A för rälsbussar och lokomotiv,
- möjligheten att harmonisera de specifika utsläppsnormerna för järnvägsfordon med relevanta internationella normer i syfte att säkerställa tillgången till överkomligt prissatta motorer som följer de fastställda utsläppsgränserna.
- (3) Övergången till steg III B kräver en drastisk teknikändring som innebär avsevärda kostnader för omkonstruktion av motorerna och framtagning av avancerade tekniska lösningar. Den rådande globala finansiella och ekonomiska krisen eller eventuella ekonomiska konjunkturluktuationer bör dock inte medföra sänkta miljönormer. Denna översyn av direktiv 97/68/EG bör därför anses utgöra ett undantag. Dessutom är investeringar i miljövänlig teknik viktiga för främjande av framtida tillväxt, sysselsättning och hälsoskydd.
- (4) I direktiv 97/68/EG föreskrivs ett flexibilitetssystem, så att utrustningstillverkarna under tiden mellan två utsläppssteg kan köpa in ett begränsat antal motorer som inte uppfyller de utsläppsgränser som gäller under den perioden men som är godkända enligt kraven i det närmast föregående steget av utsläppsgränser.
- (5) Enligt artikel 2 b i direktiv 2004/26/EG kan ett eventuellt införande av mer flexibilitet övervägas.
- (6) Under steg III B bör det maximala antal motorer som används för andra tillämpningar än framdrivning av rälsbussar, lokomotiv och fartyg i inlandssjöfart vilka får släppas ut på marknaden enligt flexibilitetssystemet inom varje motorkategori öka från 20 % till 37,5 % av den årliga kvantitet utrustning med motorer i den kategorin som utrustningstillverkaren släpper ut på marknaden. Alternativet att ett fast antal motorer får släppas ut på marknaden enligt flexibilitetssystemet bör finnas tillgängligt. Detta fasta antal motorer bör också granskas och det bör inte överskrida värdena i avsnitt 1.2.2 i bilaga XIII till direktiv 97/68/EG.
- (7) Reglerna för flexibilitetssystemet bör anpassas för att utöka systemets tillämpning till motorer för framdrivning av lokomotiv under en strikt begränsad tidsperiod.
- (8) Att förbättra luftkvaliteten är ett viktigt mål för unionen, som eftersträvas genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa<sup>(1)</sup>. Att utsläppen åtgärdas vid källan har stor betydelse för uppnåendet av detta mål, inklusive en minskning av utsläppen från sektorn för mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg.
- (9) Företag som arbetar med maskiner som omfattas av detta direktiv bör kunna utnyttja europeiska ekonomiska stödprogram eller relevanta stödprogram i medlemsstaterna. Dessa stödprogram bör syfta till att främja ett tidigt införande av högsta möjliga utsläppsnormer.
- (10) I direktiv 97/68/EG stadgas det om ett undantag för utbytesmotorer, vilket inte gäller för rälsbussar och lokomotiv. Med tanke på vikt- och storleksrestriktioner är det dock nödvändigt att införa ett begränsat undantag även för utbytesmotorer för rälsbussar och lokomotiv.
- (11) De åtgärder som anges i detta direktiv återspeglar tillfälliga svårigheter som tillverkningsindustrin drabbats av och leder inte till någon varaktig anpassning, varför de bör vara begränsade till den tid då steg III B varar eller, om det inte finns något därpå följande steg, till tre år.
- (12) Med hänsyn till den speciella infrastrukturen i Förenade kungarikets järnvägsnät, som medför andra strukturella mått och därmed även vikt- och storleksrestriktioner och som därför behöver en längre period för anpassningar till nya utsläppsgränser, är det lämpligt att medge ökad flexibilitet för denna specifika marknad när det gäller motorer för användning i lokomotiv.
- (13) Direktiv 97/68/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

#### Ändringar av direktiv 97/68/EG

Direktiv 97/68/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 4.6 ska ersättas med följande:

”6. Förbränningsmotorer med kompressionständning som är avsedda att användas för andra ändamål än framdrivning av rälsbussar och fartyg i inlandssjöfart får släppas ut på marknaden inom ramen för ett flexibilitetssystem i enlighet med förfarandet i bilaga XIII och förfarandet i punkterna 1–5.”

<sup>(1)</sup> EUT L 152, 11.6.2008, s. 1.

2. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1a ska andra stycket utgå.

b) Följande punkter ska införas:

”1b. Genom undantag från artikel 9.3g, 9.3i och 9.4a får medlemsstaterna tillåta utsläppande på marknaden av följande motorer för rälsbussar och lokomotiv:

a) utbytesmotorer som överensstämmer med gränserna enligt steg III A och som ersätter motorer för rälsbussar och lokomotiv som

i) inte uppfyller normerna enligt steg III A, eller

ii) uppfyller normerna enligt steg III A men inte normerna enligt steg III B,

b) utbytesmotorer som inte överensstämmer med gränserna enligt steg III A och som ersätter motorer för rälsbussar som saknar körkontroll och inte är självgående, om dessa utbytesmotorer uppfyller normer som inte är lägre än de normer som uppfylls av de motorer som är monterade i befintliga rälsbussar av samma typ.

Tillstånd enligt denna punkt får beviljas enbart i fall då godkännandemyndigheten i medlemsstaten är säker på att användningen i rälsbussen eller lokomotivet i fråga av en utbytesmotor som uppfyller kraven enligt det senast tillämpliga utsläppssteget kommer att medföra betydande tekniska svårigheter.

1c. Motorer som omfattas av punkt 1a eller 1b ska märkas med texten ”UTBYTESMOTOR” och den unika hänvisningen till det aktuella undantaget.

1d. Kommissionen ska bedöma de negativa miljöeffekterna av punkt 1b och eventuella tekniska svårigheter beträffande efterlevnaden av bestämmelserna i den punkten. Mot bakgrund av denna bedömning ska kommissionen senast den 31 december 2016 lägga fram en rapport till Europaparlamentet och rådet med en översyn av punkt 1b, i lämpliga fall åtföljd av ett lagstiftningsförslag som inbegriper ett slutdatum för tillämpningen av den punkten.”

c) Punkt 7 ska ersättas med följande:

”7. Medlemsstaterna ska tillåta att motorer enligt de definitioner som ingår i punkterna A i, A ii och A v i avsnitt 1 i bilaga I släpps ut på marknaden i enlighet med det flexibilitetssystem som definierats i enlighet med föreskrifterna som anges i bilaga XIII.”

3. Bilaga XIII ska ändras i enlighet med bilagan till det här direktivet.

#### Artikel 2

##### Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den 24 november 2012 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

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

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

#### Artikel 3

##### Ikraftträdande

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

#### Artikel 4

##### Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 16 november 2011.

På Europaparlamentets vägnar

J. BUZEK

Ordförande

På rådets vägnar

W. SZCZUKA

Ordförande

## BILAGA

Avsnitt 1 i bilaga XIII ska ersättas med följande:

## "1. UTRUSTNINGSTILLVERKARENS ÅTGÄRDER

1.1 Med undantag för steg III B ska en utrustningstillverkare som vill utnyttja flexibilitetssystemet, med undantag för motorer för framdrivning av rälsbussar och lokomotiv, begära tillstånd från en godkännandemyndighet för sina motortillverkare att släppa ut motorer på marknaden vilka är avsedda att användas enbart av utrustningstillverkaren. Antalet motorer som inte uppfyller nuvarande utsläppsgränser men som är godkända enligt närmast föregående steg av utsläppsgränser får inte överskrida de tak som beskrivs i avsnitten 1.1.1 och 1.1.2.

1.1.1 Antalet motorer som släpps ut på marknaden enligt flexibilitetssystemet får för varje motorkategori inte överskrida 20 % av den årliga mängd utrustning med motorer i den kategorin som utrustningstillverkaren släpper ut på marknaden (beräknat som ett medelvärde av de senaste fem årens försäljning på unionsmarknaden). Om en utrustningstillverkare har släppt ut utrustning på unionsmarknaden i mindre än fem år ska medelvärdet beräknas på grundval av den tid under vilken utrustningstillverkaren släppt ut utrustning på unionsmarknaden.

1.1.2 Som alternativ till avsnitt 1.1.1 och med undantag för motorer för framdrivning av rälsbussar och lokomotiv får utrustningstillverkaren söka tillstånd för sina motortillverkare att släppa ut ett fast antal motorer på marknaden vilka är avsedda att användas enbart av utrustningstillverkaren. Antalet motorer i varje motorkategori får inte överskrida följande tak:

Motorkategori P (kW)	Antal motorer
$19 \leq P < 37$	200
$37 \leq P < 75$	150
$75 \leq P < 130$	100
$130 \leq P \leq 560$	50

1.2 Med undantag för motorer för framdrivning av rälsbussar och lokomotiv ska, under steg III B men inte längre än tre år efter det att detta steg har börjat tillämpas, en utrustningstillverkare som vill utnyttja flexibilitetssystemet begära tillstånd från en godkännandemyndighet för sina motortillverkare att släppa ut motorer på marknaden vilka är avsedda att användas enbart av utrustningstillverkaren. De antal motorer som inte uppfyller nuvarande utsläppsgränsvärden men som är godkända enligt närmast föregående steg av utsläppsgränsvärden får inte överskrida de gränser som anges i avsnitten 1.2.1 och 1.1.2.

1.2.1 Antalet motorer som släpps ut på marknaden enligt flexibilitetssystemet får för varje motorkategori inte överskrida 37,5 % av den årliga mängd utrustning med motorer i den kategorin som utrustningstillverkaren släpper ut på marknaden (beräknat som medelvärdet av de senaste fem årens försäljning på unionsmarknaden). Om en utrustningstillverkare har släppt ut utrustning på unionsmarknaden i mindre än fem år ska medelvärdet beräknas på grundval av den tid under vilken utrustningstillverkaren släppt ut utrustning på unionsmarknaden.

1.2.2 Som alternativ till avsnitt 1.2.1 får utrustningstillverkaren söka tillstånd för sina motortillverkare att släppa ut ett fast antal motorer på marknaden vilka är avsedda att användas enbart av utrustningstillverkaren. Antalet motorer i varje motorkategori får inte överskrida följande tak:

Motorkategori P (kW)	Antal motorer
$37 \leq P < 56$	200
$56 \leq P < 75$	175
$75 \leq P < 130$	250
$130 \leq P \leq 560$	125

- 1.3 När det gäller motorer för framdrivning av lokomotiv får en utrustningstillverkare under steg III B, men inte längre än tre år efter det att detta steg har börjat tillämpas, söka tillstånd för sina motortillverkare att släppa ut högst 16 motorer på marknaden vilka är avsedda att användas enbart av utrustningstillverkaren. Utrustningstillverkaren får också söka tillstånd för sina motortillverkare att på marknaden släppa ut högst 10 ytterligare motorer med en nominell effekt på över 1 800 kW, vilka ska monteras i lokomotiv som är avsedda att användas uteslutande i Förenade kungarikets nät. Lokomotiv ska anses uppfylla detta krav endast om de har ett säkerhetscertifikat för drift i Förenade kungarikets nät, eller om ett sådant certifikat kan utfärdas för dem.

Ett sådant tillstånd ska beviljas endast när det finns tekniska skäl till att utsläppsgränserna för steg III B inte kan uppfyllas.

- 1.4 Utrustningstillverkaren ska i sin ansökan till godkännandemyndigheten lämna följande upplysningar:
- a) Ett prov på den märkning som ska anbringas på varje mobil maskin som inte är avsedd att användas på väg i vilken en motor som släppts ut på marknaden enligt flexibilitetssystemet är avsedd att installeras. Märkningen ska innehålla följande text: "MASKIN nr ... (maskinens löpnummer) AV ... (totalt antal maskiner i respektive effektkategori) MED MOTOR nr ... TYPGODKÄND (dir. 97/68/EG) MED nr ...".
  - b) Ett prov på den tilläggsmärkning som ska anbringas på motorn med den text som avses i avsnitt 2.2.
- 1.5 Utrustningstillverkaren ska förse godkännandemyndigheten med alla nödvändiga upplysningar om tillämpningen av flexibilitetssystemet som godkännandemyndigheten kan begära för att kunna fatta ett beslut.
- 1.6 Utrustningstillverkaren ska förse alla godkännandemyndigheter i medlemsstaterna som begär det med alla upplysningar som godkännandemyndigheten begär för att bekräfta att en motor som påstås vara utsläppt eller som är märkt som utsläppt på marknaden enligt flexibilitetssystemet verkligen är det."
-