I

(Meddelelser)

RÅDET

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 63/2003

fastlagt af Rådet den 9. oktober 2003

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/. . ./EF af ... om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF og 80/1268/EØF for så vidt angår måling af N_1-køretøjers CO_2-emissioner og brændstofforbrug

(2003/C 305 E/01)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen [1],

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg [2],

efter proceduren i traktatens artikel 251 [3], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om motorkøretøjers CO_2-emissioner og brændstofforbrug [4], er et af særdirektiverne under den typegodkendelsesprocedure, der er fastsat ved Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil [5].

(2) I meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om EU's politikker og foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissionerne: Mod et europæisk klimaændringsprogram foreslås en gennemførelsesstrategi til at reducere emissionen af drivhusgasser, herunder foranstaltninger inden for transportsektoren. I grønbogen »På vej mod en europæisk strategi for energiforsyningssikkerhed« opfordres der også til at gøre en indsats for at forbedre motorkøretøjers brændstoføkonomi.

(3) I henhold til Fællesskabets strategi til reduktion af CO_2-emissionerne fra personbiler, som beskrevet i meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet — En fællesskabsstrategi til nedsættelse af personbilers CO_2-emission og forbedring af brændstoføkonomien, anvendes den harmoniserede målemetodologi, som fastsat i direktiv 80/1268/EØF, som et grundlæggende instrument. Med henblik på at muliggøre efterfølgende foranstaltninger til at reducere brændstofforbruget og CO_2-emissionerne inden for sektoren lette erhvervskøretøjer er det nødvendigt at udvide anvendelsesområdet for dette direktiv til også at omfatte køretøjer i kategori N_1.

(4) Som omtalt i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1753/2000/EF af 22. juni 2000 om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner fra nye personbiler [6], har Kommissionen gennemført en undersøgelse for at afdække mulighederne i og virkningerne af en harmoniseret procedure til at måle specifikke CO_2-emissioner fra kategori N_1-køretøjer. I den henseende anses det for teknisk acceptabelt og mest omkostningseffektivt også at anvende den allerede eksisterende emissionsprøvning i Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer [7] til måling af brændstofforbrug og CO_2-emissioner for denne køretøjskategori.

---

[1] EFT C 51 E af 26.2.2002, s. 317.

[2] EFT C 125 af 27.5.2002, s. 6.

[3] Europa-Parlamentets udtalelse af 24.9.2002 (EUT C 273 E af 14.11.2003, s. 74), Rådets fælles holdning af 9. oktober 2003 og Europa-Parlamentets afgørelse af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

[4] EFT L 375 af 31.12.1980, s. 36. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 1999/100/EF (EFT L 334 af 28.12.1999, s. 36).

[5] EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/116/EF (EFT L 18 af 21.1.2002, s. 1).

[6] EFT L 202 af 10.8.2000, s. 1.

[7] EFT L 76 af 6.4.1970, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2002/80/EF (EFT L 291 af 28.10.2002, s. 20).

(5) Mange fabrikanter af et mindre antal køretøjer køber motorer, som er typegodkendt med hensyn til emissioner i henhold til Rådets direktiv 88/77/EØF af 3. december 1987 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof [1], hos leverandører. Et betydeligt antal af disse fabrikanter råder ikke over den nødvendige infrastruktur eller ekspertise til at foretage emissions- eller CO_2-prøvningen. Det er derfor nødvendigt at indrømme dispensation til fabrikanter, der producerer et mindre antal køretøjer, da de ekstra omkostninger, der er forbundet med at skulle efterkomme dette direktiv, ville være uforholdsmæssigt store.

(6) Disse foranstaltninger har også indvirkning på bilagene til direktiv 70/156/EØF.

(7) Direktiv 70/156/EØF og 80/1268/EØF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE DIRECTIV:

[1] EFT L 36 af 9.2.1988, s. 33. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/27/EF (EFT L 107 af 18.4.2001, s. 10).

Artikel 1

Direktiv 70/156/EØF ændres således:

a) Række 39 i del I i bilag IV affattes således:

Emne	Direktiv	Henvisning til EF-Tidende	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
»39 CO_2-emissioner/ brændstofforbrug	80/1268/EØF	L 375 af 31.12.1980, s. 36	X			X«						

b) I EF-overensstemmelsesattesten for færdigopbyggede eller etapevis færdigopbyggede køretøjer af kategorierne N_1, N_2 og N_3 i bilag IX, del 1, s. 2 indsættes følgende punkt:

»46.2. CO_2-emissioner/brændstofforbrug [1] (kun N_1):

Nummer på grunddirektivet og seneste ændringsdirektiv, der finder anvendelse på EF-typegodkendelse: . . .

	CO_2-emissioner	Brændstofforbrug
Kørsel i byområder	. . . g/km	. . . l/100 km eller for gas m^3/100 km [1]
Kørsel uden for byområder	. . . g/km	. . . l/100 km eller for gas m^3/100 km [1]
Blandet kørsel	. . . g/km	. . . l/100 km eller for gas m^3/100 km [1]

[1] For køretøjer, der kan køre på både benzin og gas, foretages beregningerne for både benzin og gas. Køretøjer, der kan køre på både benzin og gas, men hvor benzinsystemet kun skal benyttes i nødstilfælde eller til start, og benzintanken højst kan indeholde 15 liter benzin, betragtes ved afprøvningen som køretøjer, der kun kan køre på gas.«

Artikel 2

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

Artikel 3

Senest den ... (*) skal Kommissionen:

a) forelægge en undersøgelse om mulighederne for at opnå repræsentative data for CO_2-emissioner og brændstofforbrug for færdigopbyggede etapevis opbyggede køretøjer og køretøjer, hvis emissioner er målt i henhold til direktiv 88/77/EØF for at tage omkostningseffektivitetsaspekterne af disse målinger i betragtning

b) forelægge en evaluering af begrebet køretøjsfamilie, som er indført i nærværende direktiv

c) hvis det er relevant, fremlægge udkast til tilpasning af nærværende direktiv til de tekniske fremskridt for det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 13 i direktiv 70/156/EØF.

Artikel 4

En karosseribygger kan anvende basiskøretøjets CO_2-emissions- og brændstofeffektivitetstal, hvis det specialbyggede køretøj er i overensstemmelse med kriterierne for en af de køretøjsfamilier, som fremstilles af fabrikanten af basiskøretøjet.

Artikel 5

1. Fra den ... (**) kan medlemsstaterne for køretøjer i kategori N_1 ikke med begrundelse i CO_2-emissioner eller brændstofforbrug:

a) nægte EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse af en køretøjstype

b) forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af et køretøj i henhold til artikel 7 i direktiv 70/156/EØF,

hvis CO_2-emissions- og brændstofforbrugstallene er bestemt efter forskrifterne i direktiv 80/1268/EØF, som ændret ved nærværende direktiv.

2. Fra 1. januar 2005 for så vidt angår køretøjer af kategori N_1, klasse I og fra 1. januar 2007 for så vidt angår køretøjer af kategori N_1 klasse I og klasse II:

a) kan medlemsstaterne ikke længere meddele EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF

b) skal medlemsstaterne nægte national typegodkendelse, undtagen hvis bestemmelserne i artikel 8, stk. 2, i direktiv 70/156/EØF bringes i anvendelse,

hvis CO_2-emissions- eller brændstofforbrugstallene ikke er bestemt efter forskrifterne i direktiv 80/1268/EØF, som ændret ved nærværende direktiv.

3. Fra den 1. januar 2006, for så vidt angår køretøjer af kategori N_1, klasse I, og fra den 1. januar 2008, for så vidt angår køretøjer af kategori N_1, klasse II og klasse III:

a) anser medlemsstaterne typeattester, som ledsager fabriksnye køretøjer i henhold til direktiv 70/156/EØF, for ugyldige til det i artikel 7, stk. 1, i samme direktiv nævnte formål

b) nægter medlemsstaterne registrering, salg og ibrugtagning af fabriksnye køretøjer, der ikke er ledsaget af en gyldig typeattest i henhold til direktiv 70/156/EØF, undtagen hvis bestemmelserne i artikel 8, stk. 2, i samme direktiv bringes i anvendelse

hvis CO_2-emissions- og brændstofforbrugstallene ikke er bestemt efter forskrifterne i direktiv 80/1268/EØF, som ændret ved nærværende direktiv.

4. For etapevis godkendte køretøjer af kategori N_1 udskydes datoerne i stk. 2 og stk. 3 med 12 måneder.

5. I denne artikel forstås ved:

— et køretøj af kategori N_1, klasse I, et N_1-køretøj med en referencemasse på højst 1 305 kg

— et køretøj af kategori N_1, klasse II, et N_1-køretøj med en referencemasse over 1 305 kg, men ikke over 1 760 kg

— et køretøj af kategori N_1, klasse III, et N_1-køretøj med en referencemasse på over 1 760 kg.

(*) To år efter dette direktivs ikrafttræden.

(**) Et år efter dette direktivs ikrafttræden.

Artikel 6

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den . . . (*). De underretter straks Kommissionen herom.

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

Artikel 7

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 8

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget . . .

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*

(*) 12 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

BILAG

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

1. Punkt 1 affattes således:

»1. ANVENDELSESOMRÅDE

Dette direktiv finder anvendelse på måling af CO_2-emissionerne og brændstofforbruget for motorkøretøjer af kategori M_1 og N_1.

Direktivet finder ikke anvendelse på en N_1-køretøjstype hvis:

— den motortype, der er monteret i denne type køretøj, er typegodkendt i henhold til direktiv 88/77/EØF, og

— fabrikantens samlede årlige produktionsmængde på verdensplan af N_1-køretøjer er under 2 000 enheder.«

2. Punkt 2.3 affattes således:

»2.3. Til den prøvning, der er beskrevet i punkt 6, leveres der et køretøj, der er repræsentativt for den køretøjstype, der skal godkendes, når den for typegodkendelsesprøvningerne ansvarlige tekniske tjeneste selv udfører prøvningerne. For så vidt angår M_1-køretøjer og N_1-køretøjer, der er typegodkendt med hensyn til deres emissioner i henhold til direktiv 70/220/EØF, kontrollerer den tekniske tjeneste under prøvningen, at dette køretøj overholder de grænseværdier, der gælder for denne type, som beskrevet i direktiv 70/220/EØF.«

3. Følgende nye afsnit tilføjes til punkt 6.1:

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

4. Punkt 11 affattes således:

»11. UDVIDELSE AF TYPEGODKENDELSEN

11.1. Typegodkendelsen kan udvides til køretøjer af samme type eller en anden type, der er forskellig med hensyn til følgende specifikationer i bilag II, hvis de CO_2-emissioner, der måles af den tekniske tjeneste, ikke overskrider typegodkendelsesværdien for køretøjer af kategori M_1 med mere end 4 % og for køretøjer af kategori N_1 med mere end 6 %:

— referencemasse

— tilladt totalmasse

— karosseritype:

for M_1: sedan, hatchback, stationcar, coupé, åbne biler, MPV-køretøjer

for N_1: lastvogn, varevogn

— total udvekslingsforhold

— motorudstyr og -tilbehør.

11.2. Udvidet godkendelse af køretøjer af kategori N_1 fra samme familie.

11.2.1. For køretøjer af kategori N_1, der er typegodkendt som medlemmer af en køretøjsfamilie under anvendelse af proceduren i bilag I, punkt 12.2, kan typegodkendelsen kun udvides til at omfatte køretøjer fra samme familie, såfremt den tekniske tjeneste mener, at det nye køretøjs brændstofforbrug ikke ligger over det køretøjs brændstofforbrug, som ligger til grund for familiens brændstofforbrug.

Godkendelserne kan også udvides til at omfatte køretøjer, som:

— er op til 110 kg tungere end de familiemedlemmer, der er afprøvet, forudsat, at de højst er 220 kg tungere end de letteste medlemmer af familien, og

— alene på grund af en ændret dækstørrelse har en lavere total transmissionsudveksling end de medlemmer af familien, der er afprøvet, og

— stemmer overens med familien i alle andre henseender.

11.2.2. For køretøjer af kategori N_1, der er typegodkendt som medlemmer af en køretøjsfamilie under anvendelse af proceduren i bilag I, punkt 12.3, kan typegodkendelsen kun udvides til at omfatte køretøjer fra samme familie uden yderligere afprøvning, såfremt den tekniske tjeneste mener, at det nye køretøjs brændstofforbrug ligger inden for de grænser, der dannes af de to køretøjer i familien, der har henholdsvis det største og det mindste brændstofforbrug.«

5. Følgende punkt tilføjes:

»12. TYPEGODKENDELSE AF KØRETØJER AF KATEGORI N_1 INDEN FOR EN FAMILIE

Køretøjer af kategori N_1 kan typegodkendes inden for en familie som defineret i punkt 12.1 under anvendelse af én af de alternative metoder beskrevet i punkt 12.2 og 12.3.

12.1. N_1-køretøjer kan grupperes i en køretøjsfamilie i dette direktivs betydning, hvis følgende parametre er identiske eller holder sig inden for nærmere fastsatte grænser:

12.1.1. Ved identiske parametre forstås:

— fabrikant og type som defineret i bilag II, afsnit I, punkt 0.2

— motorvolumen

— emissionskontrolsystem

— brændstofsystem som defineret i bilag II, punkt 1.5.2.

12.1.2. Følgende parametre skal holdes inden for følgende grænser:

— total udvekslingsforhold (højst 8 % af den lavest gearede) som defineret i bilag II, punkt 1.6.3

— referencemasse (højst 220 kg lettere end den tungeste)

— frontareal (højst 15 % mindre end det største)

— motoreffekt (højst 10 % mindre end den højeste værdi).

12.2. En køretøjsfamilie som defineret i punkt 12.1 kan typegodkendes med data vedrørende CO_2-emissioner og brændstofforbrug, der er fælles for alle medlemmer af familien. Den tekniske tjeneste skal til afprøvning vælge det medlem af familien, som tjenesten anser for at have den højeste CO_2-emission. Målingerne udføres som beskrevet i punkt 6, og resultaterne i henhold til den metode, der er beskrevet i punkt 6.5 anvendes som typegodkendelsesværdier, der er fælles for alle medlemmer af familien.

12.3. Køretøjer, som er grupperet i en familie som defineret i punkt 12.1, kan typegodkendes med individuelle data for CO_2-emissioner og brændstofforbrug for hvert af familiens medlemmer. Den tekniske tjeneste udvælger de to køretøjer til afprøvning, som tjenesten anser for at have henholdsvis den højeste og den laveste CO_2-emission. Målingerne udføres som beskrevet i punkt 6. Hvis fabrikantens data for disse to køretøjer ligger inden for den tolerance, der er beskrevet i punkt 6.5, kan de CO_2-emissioner, som fabrikanten har opgivet for alle medlemmer af køretøjsfamilien, anvendes som typegodkendelsesværdier. Hvis fabrikantens data ikke ligger inden for tolerancen, anvendes resultaterne i henhold til den metode, der er beskrevet i punkt 6.5, som typegodkendelsesværdier, og den tekniske tjeneste skal vælge et passende antal andre familiemedlemmer til yderligere afprøvninger.«.

II. Bilag II til direktiv 80/1268/EØF ændres således:

1. Teksten øverst på siden affattes således:

»Tillæg til EF-typegodkendelsesattest nr. . . .

for typegodkendelse af et køretøj ([6]) i henhold til direktiv 80/1268/EØF (CO_2-emissioner og brændstofforbrug), senest ændret ved direktiv 2003/. . ./EF.«

2. Følgende fodnote tilføjes til tillægget:

»([6]) For køretøjer, der er typegodkendt inden for en familie i henhold til bilag I, punkt 12, skal dette tillæg indgives for hvert individuelt medlem af køretøjsfamilien.«

3. Tillægget ændres endvidere således:

a) Punkt 1.3 affattes således:

»1.3. Karosseritype:

1.3.1. M_1: sedan, hatchback, stationcar, coupé, åbne køretøjer, MPV-køretøjer ([1])

1.3.2. N_1: lastvogn, varevogn«

b) Punkt 1.7 affattes således:

»1.7. Typegodkendelsesværdier«

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Direktivforslaget er baseret på EF-traktatens artikel 95.

Europa-Parlamentet afgav førstebehandlingsudtalelse den 25. september 2002 ([1]).

Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse ([2]) den 20. marts 2002.

Rådet vedtog den 9. oktober 2003 sin fælles holdning, som den foreligger i dok. 5997/03.

II. FORMÅL

Formålet med dette direktiv er at ændre direktiv 80/1268/EØF, som senest ændret ved direktiv 1999/100/EF, med henblik på at udvide direktivets anvendelsesområde til også at omfatte N_1-køretøjer (lette erhvervskøretøjer), idet direktivet i øjeblikket kun gælder for M_1-køretøjer (personbiler). Forslaget indfører harmoniserede bindende krav til måling af N_1-køretøjers CO_2-emission og brændstofforbrug. En forudsætning for at kunne gøre dette er at muliggøre, overvåge og evaluere eventuelle foranstaltninger til at reducere N_1-køretøjers brændstofforbrug i EU. Disse forskrifter skulle også forbedre de oplysninger, som forbrugerne eller potentielle købere har til deres rådighed.

III. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING I DOK. 5997/03

1. Generelt

Rådet har i sin enstemmigt vedtagne fælles holdning:

— udbygget artikel 1

— indsat 2 nye artikler (artikel 3 og 4), der navnlig indfører begrebet »køretøjsfamilie«

— udskudt visse ikrafttrædelsesdatoer

— medtaget de almindelige definitioner for de tre vægtklasser af N_1-køretøjer

— indsat 2 nye punkter i bilaget om ændring af bilag I til direktiv 80/1268/EØF (udvidelse af typegodkendelsen, godkendelse af køretøjer af kategori N_1 fra samme familie)

— i bilaget indsat en ændring til bilag II til direktiv 80/1268/EØF.

2. Elementer i den fælles holdning, der er nye i forhold til Kommissionens forslag

Artikel 1

Emnet i række 39 i del I i bilag IV til direktiv 70/156/EØF er udvidet til også at omfatte CO_2-emissioner.

I artikel 1, er der tilføjet et litra b) angående oplysninger om N_1-køretøjers CO_2-emissioner/brændstofforbrug, som skal anføres på EF-overensstemmelsesattesten.

([1]) EUT C 273 E af 14.11.2003, s. 74.

([2]) EFT C 125 af 27.5.2002, s. 6.

Artikel 2

Denne artikel omfatter nu også bilag II til direktiv 80/1268/EØF.

Artikel 3

Denne nye artikel pålægger Kommissionen senest to år efter direktivets ikrafttræden at:

a) forelægge en undersøgelse om mulighederne for at opnå repræsentative data for CO_2-emissioner og brændstofforbrug for færdigopbyggede etapevis opbyggede køretøjer og køretøjer, hvis emissioner er målt i henhold til direktiv 88/77/EØF for at tage omkostningseffektivitetsaspekterne af disse målinger i betragtning

b) forelægge en evaluering af begrebet køretøjsfamilie, som er indført i nærværende direktiv

c) hvis det er relevant, fremlægge udkast til tilpasning af nærværende direktiv til de tekniske fremskridt for det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 13 i direktiv 70/156/EØF.

Artikel 4

Denne nye artikel er en følge af accepten af Europa-Parlamentets ændring 1. Det hedder i artiklen, at en karrosseribygger kan anvende basiskøretøjets CO_2-emissions- og brændstofeffektivitetstal, hvis det specialbyggede køretøj er i overensstemmelse med kriterierne for en af de køretøjsfamilier, som fremstilles af fabrikanten af basiskøretøjet.

Artikel 5

I stk. 1 er anvendelsesdatoen ændret fra »1. maj 2003« til »et år efter dette direktivs ikrafttræden«.

I stk. 2 er anvendelsesdatoerne ændret henholdsvis fra »1. juli 2003« til »1. januar 2005« for køretøjer af kategori N_1, klasse I, og til »1. januar 2007« for køretøjer af kategori N_1, klasse II og III.

I stk. 3 er anvendelsesdatoen ændret fra »1. januar 2007« til »1. januar 2008«.

Der er indsat et nyt stk. 4, der for etapevis godkendte køretøjer udskyder datoerne i stk. 2 og 3 med 12 måneder.

Det nye stk. 5 indeholder de almindelige definitioner af de tre vægtklasser for køretøjer af kategori N_1.

Artikel 6

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv »senest 12 måneder efter dette direktivs ikrafttræden« i stedet for »inden den 30. april 2003«.

Bilaget

Del I

Med hensyn til punkt 1, »anvendelsesområde« blev Europa-Parlamentets ændring 2 om at erstatte »og« med »eller« i første led ikke accepteret.

Der er i punkt 4 indsat en ny affattelse af punkt 11 om udvidelse af typegodkendelsen i bilag I til direktiv 80/1268/EØF. Der tages herved hensyn til nogle af hensigterne i Europa-Parlamentets ændring 3.

Punkt 5 indeholder et nyt punkt 12 om godkendelse af N_1-køretøjer som tilhørende en køretøjsfamilie, som skal indsættes i bilag I til direktiv 80/1268/EØF. Dette punkt tager også hensyn til nogle af hensigterne i Europa-Parlamentets ændring 3

Der er tilføjet en ny del II i bilaget. Den vedrører ændringen af bilag II til direktiv 80/1268/EØF og tydeliggør visse aspekter af den eksisterende tekst.

IV. **KONKLUSION**

Den fælles holdning, der stort set er på linje med Kommissionens forslag, blev enstemmigt vedtaget af Rådet. De væsentligste ændringer i forhold til Kommissionens forslag var indførelsen af begrebet køretøjsfamilie og de ændrede frister for direktivets gennemførelse og ikrafttræden.