Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►B **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. 510/2011**

af 11. maj 2011

om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►M1	Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 205/2012 af 6. januar 2012	L 72	2	10.3.2012

▼B

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. 510/2011

af 11. maj 2011

om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ifølge De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, som blev godkendt på Det Europæiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 94/69/EF ([3]), tilstræbes det at stabilisere koncentrationerne af drivhusgasser i atmosfæren på et niveau, som kan forhindre farlig menneskeskabt indvirkning på klimasystemet. Hvis dette mål skal nås, må den globale årsmiddeltemperatur ved jordoverfladen ikke stige med mere end 2 °C over de førindustrielle niveauer. Den fjerde vurderingsrapport fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC) viser, at for at nå det mål skal de globale emissioner af drivhusgasser kulminere i 2020. På mødet den 8.-9. marts 2007 afgav Det Europæiske Råd et fast tilsagn om at nedbringe Fællesskabets samlede drivhusgasemissioner med mindst 20 % i forhold til 1990-niveauerne frem til 2020 og med 30 % under forudsætning af, at andre industrilande giver tilsagn om lignende emissionsreduktioner, og at de økonomisk mere udviklede udviklingslande yder et bidrag i overensstemmelse med deres respektive kapaciteter.

(2) Kommissionen færdiggjorde i 2009 en gennemgang af Unionens strategi for bæredygtig udvikling med særligt fokus på de mest presserende problemer ved bæredygtig udvikling, nemlig transport, klimaændringer, folkesundhed og energibesparelse.

(3) For at de nødvendige emissionsreduktioner kan nås, bør der gennemføres politikker og foranstaltninger på medlemsstats- og EU-plan i alle Unionens økonomiske sektorer og ikke kun i

([1]) EUT C 44 af 11.2.2011, s. 157.
([2]) Europa-Parlamentets holdning af 15.2.2011 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 31.3.2011.
([3]) EFT L 33 af 7.2.1994, s. 11.

▼B

industri- og energisektoren. I Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 406/2009/EF af 23. april 2009 om medlemsstaternes indsats for at reducere deres drivhusgasemissioner med henblik på at opfylde Fællesskabets forpligtelser til at reducere drivhusgasemissionerne frem til 2020 ([1]) fastsættes bestemmelser om en gennemsnitlig reduktion på 10 % i forhold til 2005-niveauerne i de sektorer, der ikke er omfattet af Unionens emissionshandelsordning, som blev indført ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet ([2]), herunder vejtransport. Vejtransportsektoren tegner sig for den næststørste udledning af drivhusgasser i Unionen, og sektorens emissioner, herunder emissionerne fra lette erhvervskøretøjer, er stadig stigende. Hvis vejtransportsektorens emissioner fortsætter med at stige, vil det i høj grad undergrave andre sektorers indsats for at bekæmpe klimaændringerne.

(4) Med EU-mål for nye landevejskøretøjer skabes der et mere sikkert grundlag for fabrikanternes planlægning og større fleksibilitet med henblik på at opfylde kravet om at nedbringe CO_2-emissioner, end det ville være tilfældet med særskilte nationale reduktionsmål. Ved fastlæggelsen af præstationsnormer for emissioner er det væsentligt at tage hensyn til deres indflydelse på markedet og fabrikanternes konkurrenceevne, de direkte og indirekte omkostninger, som påføres erhvervslivet, og de fordele, der opstår i form af tilskyndelse til at innovere og nedbringe energiforbruget og brændstofomkostningerne.

(5) For at fremme den europæiske bilindustris konkurrenceevne bør der anvendes tilskyndelsesordninger, såsom modregning af miljøinnovationer og bevilling af superkreditter.

(6) I sine meddelelser af 7. februar 2007»Resultaterne af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer« og »En konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede (CARS21)« understregede Kommissionen, at fællesskabsmålet om gennemsnitlige emissioner fra bilparken af nye personbiler på 120 g CO_2/km ikke ville blive opfyldt i 2012, medmindre der træffes yderligere foranstaltninger.

(7) I disse meddelelser blev der foreslået en integreret tilgang med henblik på at nå fællesskabsmålet om gennemsnitlige emissioner på 120 g CO_2/km fra nye personbiler, der registreres i Fællesskabet, i 2012 ved at fokusere på obligatoriske CO_2-emissionsreduktioner for at nå målet på 130 g CO_2/km for den gennemsnitlige bilpark af nye biler ved hjælp af forbedringer af bilmotorteknologien og en yderligere reduktion på 10 g CO_2/km eller tilsvarende, hvis det er teknisk nødvendigt, gennem andre teknologiske forbedringer, herunder fremskridt med brændstoføkonomien i lette erhvervskøretøjer.

([1]) EUT L 140 af 5.6.2009, s. 136.
([2]) EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32.

▼B

(8) Bestemmelserne som gennemfører målsætningen om emissioner fra lette erhvervskøretøjer bør være i overensstemmelse med lovrammen for gennemførelse af målene om emissioner fra bilparken af nye personbiler i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer ([1]).

(9) Lovrammen for gennemførelsen af de gennemsnitlige emissionsmål for bilparken af nye lette erhvervskøretøjer bør sikre, at reduktionsmålene er konkurrencemæssigt neutrale, socialt acceptable og bæredygtige, og at de tager hensyn til forskelligheden af Europas automobilfabrikanter, og at de giver mulighed for at undgå unødig konkurrenceforvridning mellem disse. Lovrammen bør kunne forenes med det overordnede mål om at nå Unionens emissionsreduktionsmål og bør suppleres af andre mere brugsrelaterede instrumenter, f.eks. differentierede bil- og energiafgifter eller foranstaltninger til begrænsning af hastigheden i lette erhvervskøretøjer.

(10) For at opretholde diversiteten på markedet for lette erhvervskøretøjer og dettes evne til at imødekomme forskellige forbrugerbehov bør CO_2-emissionsmålene for lette erhvervskøretøjer fastsættes som en lineær funktion af køretøjernes nytte. Et egnet parameter til at beskrive denne nytte er massen, der skaber sammenhæng med de nuværende emissioner og derfor fører til mere realistiske og konkurrencemæssigt neutrale mål. Endvidere er der let adgang til data om masse. Data for alternative nytteparametre som f.eks. fodaftryk (gennemsnitlig akselafstand gange sporvidde) og nyttelast bør indsamles for at lette mere langsigtede evalueringer af den nyttebaserede tilgang.

(11) Denne forordning fremmer aktivt miljøinnovation og tager hensyn til den fremtidige teknologiske udvikling, hvilket kan forbedre den europæiske automobilindustris konkurrenceevne på lang sigt og skabe flere arbejdspladser af høj kvalitet. Som et middel til systematisk at vurdere miljøinnovationernes emissionsforbedringer bør Kommissionen overveje muligheden af at medtage foranstaltninger til miljøinnovation i forbindelse med gennemgangen af prøvningsprocedurer, jf. artikel 14, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer ([2]), under hensyntagen til de tekniske og økonomiske virkninger heraf.

([1]) EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1.
([2]) EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

▼B

(12) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF af 13. december 1999 om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO_2-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler [1] kræver allerede, at reklamemateriale for biler oplyser den endelige forbruger om køretøjets officielle CO_2-emissioner og det officielle brændstofforbrug. Kommissionen har i sin henstilling 2003/217/EF af 26. marts 2003 om anvendelse af bestemmelserne om reklamemateriale i direktiv 1999/94/EF på andre medier [2] fortolket dette på en sådan måde, at det omfatter reklamer. Anvendelsesområdet for direktiv 1999/94/EF bør derfor udvides til at omfatte lette erhvervskøretøjer, således at det af reklamematerialet for enhver form for let erhvervskøretøj bør kræves, at slutbrugeren oplyses om de officielle CO_2-emissioner og det officielle brændstofforbrug for det pågældende køretøj, når der forefindes energi- eller prisrelaterede oplysninger, senest i 2014.

(13) I erkendelse af de meget høje forsknings- og udviklingsomkostninger samt meget høje enhedsproduktionsomkostninger for de første generationer af køretøjsteknologier med meget lave CO_2-emissioner, som skal markedsføres efter denne forordnings ikrafttræden, tilstræbes det med denne forordning midlertidigt at fremskynde og fremme markedsføringen på EU-markedet af køretøjer med ultralave CO_2-emissioner under de indledende faser af deres lancering.

(14) Anvendelsen af visse alternative brændstoffer kan give væsentlige CO_2-reduktioner beregnet på et »well-to-wheel«-grundlag. Denne forordning omfatter derfor specifikke bestemmelser, hvis sigte er yderligere at fremme en udvidet brug af visse køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, på EU-markedet.

(15) Senest den 1. januar 2012 bør Kommissionen med henblik på at forbedre dataindsamling om og måling af brændstofforbruget tage stilling til, om den relevante lovgivning bør ændres med henblik på at indføre en forpligtelse for fabrikanter, som ønsker typegodkendelse af køretøjer i klasse N_1 som defineret i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer [3], til at udstyre hvert enkelt køretøj med en brændstofforbrugsmåler.

(16) Af hensyn til sammenhængen med forordning (EF) nr. 443/2009 og for at undgå misbrug bør målet anvendes på nye lette erhvervskøretøjer, som registreres i Unionen for første gang, og som, bortset fra en begrænset periode, ikke tidligere har været registreret uden for Unionen.

---

[1] EFT L 12 af 18.1.2000, s. 16.
[2] EUT L 82 af 29.3.2003, s. 33.
[3] EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

▼B

(17) I direktiv 2007/46/EF etableres en harmoniseret ramme med administrative bestemmelser og almene tekniske krav vedrørende godkendelse af alle nye køretøjer inden for direktivets anvendelsesområde. Den enhed, der er ansvarlig for efterlevelsen af denne forordning, bør være den samme som den enhed, der er ansvarlig for alle aspekter af typegodkendelsesprocessen i overensstemmelse med direktiv 2007/46/EF og for sikring af produktionens overensstemmelse.

(18) Fabrikanterne bør have fleksibilitet til at beslutte, hvordan de opfylder deres mål i medfør af denne forordning, og de bør kunne udligne emissionerne over deres bilpark af nye køretøjer i stedet for at skulle opfylde CO_2-mål for hvert enkelt køretøj. Fabrikanterne bør derfor pålægges at sikre, at de gennemsnitlige specifikke emissioner for alle nye lette erhvervskøretøjer, som registreres i Unionen, og som de bærer ansvaret for, ikke overstiger gennemsnittet af emissionsmålene for disse køretøjer. Dette krav bør indfases mellem 2014 og 2017 for at lette dets indførelse. Dette er i overensstemmelse med de givne frister og varigheden af den indfasningsperiode, der er fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009.

(19) For at sikre, at målene afspejler de særlige omstændigheder hos mindre fabrikanter og nichefabrikanter og er forenelige med fabrikantens reduktionspotentiale, bør der fastsættes alternative emissionsreduktionsmål for sådanne fabrikanter under hensyntagen til de teknologiske muligheder for, at de specifikke CO_2-emissioner for en given fabrikants køretøjer kan reduceres, og i overensstemmelse med de pågældende markedssegmenters særlige træk. Denne undtagelse bør være omfattet af gennemgangen af de specifikke emissionsmål i bilag I, som skal være afsluttet senest i begyndelsen af 2013.

(20) I Unionens strategi for nedbringelse af CO_2-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer er der fastsat en integreret tilgang med henblik på at nå EU-målet på 120 g CO_2/km i 2012, samtidig med at der også præsenteres en mere langsigtet vision for yderligere emissionsreduktioner. Forordning (EF) nr. 443/2009 underbygger dette mere langsigtede synspunkt ved at fastsætte et mål på 95 g CO_2/km som gennemsnitlige emissioner for bilparken af nye biler. For at sikre overensstemmelse med denne tilgang og for at skabe et sikkert grundlag for industriens planlægning bør der fastsættes et langsigtet mål for specifikke CO_2-emissioner fra lette erhvervskøretøjer i 2020.

(21) Med henblik på at skabe fleksibilitet for fabrikanterne, når de skal opfylde deres emissionsmål i henhold til denne forordning, kan de aftale at danne en pool på et åbent, gennemsigtigt og ikkediskriminerende grundlag. Når der dannes en pool, bør de enkelte fabrikanters mål erstattes af et fælles mål for poolen, som bør nås kollektivt af poolens medlemmer.

(22) De specifikke CO_2-emissioner for trinvis færdigopbyggede køretøjer tildeles fabrikanten af basiskøretøjet.

▼B

(23) For at sikre, at værdierne for CO_2-emissioner og brændstofeffektivitet for trinvis færdigopbyggede køretøjer er repræsentative, bør Kommissionen fremlægge en særlig procedure og, hvor det er relevant, overveje at revidere lovgivningen om typegodkendelse.

(24) Der er behov for en robust overholdelsesmekanisme for at sikre, at målene i denne forordning opfyldes.

(25) Nye lette erhvervskøretøjers specifikke CO_2-emissioner måles på et harmoniseret grundlag i Unionen efter metoden i forordning (EF) nr. 715/2007. For at minimere den administrative byrde ved ordningen bør opfyldelsen måles på grundlag af data om registreringer af nye køretøjer i Unionen, som medlemsstaterne indsamler og indberetter til Kommissionen. Af hensyn til sammenhængen i de data, der anvendes til at vurdere opfyldelsen, bør reglerne for indsamling og indberetning af disse data så vidt muligt harmoniseres.

(26) I direktiv 2007/46/EF kræves det, at fabrikanten leverer en typeattest, der skal ledsage hvert nyt let erhvervskøretøj, og at medlemsstaterne kun må tillade registrering og ibrugtagning af et nyt let erhvervskøretøj, hvis det ledsages af en gyldig typeattest. Data, som medlemsstaterne indsamler, bør være i overensstemmelse med den typeattest, som fabrikanten udsteder for det lette erhvervskøretøj, og bør kun baseres på dette dokument. Der bør udarbejdes en standarddatabase i Unionen over data om typeattester. Databasen bør anvendes som fælles reference for at give medlemsstaterne mulighed for lettere at vedligeholde deres registreringsdata, når køretøjer nyregistreres.

(27) Fabrikanternes opfyldelse af målene i denne forordning bør vurderes på EU-plan. Fabrikanter, hvis gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner overstiger grænserne i denne forordning, bør pålægges en afgift for emissionsoverskridelsen for hvert kalenderår fra den 1. januar 2014. Afgiftens størrelse bør justeres alt efter i hvor høj grad fabrikanterne overskrider deres mål. For at sikre konsekvens bør afgiftsmekanismen svare til den, der er fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009. Afgifterne for emissionsoverskridelser bør betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget.

(28) Nationale foranstaltninger, som medlemsstaterne eventuelt bevarer eller indfører i overensstemmelse med artikel 193 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), bør på baggrund af denne forordnings formål og procedurer ikke indføre yderligere eller højere bøder for fabrikanter, der ikke opfylder deres mål i medfør af denne forordning.

▼B

(29) Denne forordning berører ikke den fulde anvendelse af Unionens konkurrenceregler.

(30) Der bør overvejes nye fremgangsmåder til at opnå det langsigtede mål, herunder navnlig kurvens hældning, nytteparameteret og afgiftsordningen for emissionsoverskridelser.

(31) Landevejskøretøjers hastighed har stor indvirkning på deres brændstofforbrug og CO_2-emissioner. Uden hastighedsbegrænsning for lette erhvervskøretøjer er det desuden muligt, at der er et element af konkurrence med hensyn til tophastighed, som kan resultere i overdimensionerede drivaggregater og tilhørende ineffektivitet under langsommere driftsbetingelser. Det er derfor hensigtsmæssigt at undersøge muligheden for at udvide anvendelsesområdet for Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet ([1]) med det formål at medtage de lette erhvervskøretøjer, som er omfattet af denne forordning.

(32) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning, navnlig for vedtagelsen af detaljerede bestemmelser om overvågningen og indberetningen af gennemsnitlige emissioner, nemlig for så vidt angår indsamling, registrering, udformning, transmission, beregning og videregivelse af oplysninger vedrørende gennemsnitlige emissioner og anvendelsen af kravene i bilag II, samt for vedtagelsen af den detaljerede ordning for opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser og de nærmere bestemmelser vedrørende proceduren for godkendelse af innovative teknologier, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser ([2]).

(33) Kommissionen bør i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter for at ændre de i bilag II fastsatte krav om overvågning og indberetning i lyset af erfaringerne med anvendelsen af denne forordning, justere værdien M_0 som omhandlet i bilag I til nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige masse i de foregående tre kalenderår, fastsætte bestemmelser for kriterierne for indrømmelse af undtagelser, om indholdet af ansøgninger og om indholdet og vurderingen af programmer til nedbringelse af de specifikke CO_2-emissioner samt at tilpasse formlerne i bilag I, så de afspejler enhver ændring i den forskriftsmæssige afprøvningsprocedure for måling af specifikke CO_2-emissioner. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau.

([1]) EFT L 57 af 2.3.1992, s. 27.
([2]) EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

▼B

(34) Målet for denne forordning, nemlig fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner, kan ikke opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor, på grund af dens omfang og virkninger, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand og mål

1. I denne forordning fastsættes præstationsmål for nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner. I denne forordning fastsættes de gennemsnitlige CO_2-emissioner for nye lette erhvervskøretøjer til 175 g CO_2/km, som skal nås ved hjælp af forbedringer i køretøjsteknologien, målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, samt ved hjælp af innovative teknologier.

2. Fra 2020 fastsættes der i denne forordning et mål på 147 g CO_2/km for de gennemsnitlige emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Unionen under forudsætning af, at det bekræftes, at dette kan realiseres, jf. artikel 13, stk. 1.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer i klasse N_1, som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF, med en referencemasse på højst 2 610 kg og på køretøjer i klasse N_1, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 (»lette erhvervskøretøjer«), der er registreret i Unionen for første gang, og som ikke tidligere har været registreret uden for Unionen (»nye lette erhvervskøretøjer«).

2. En tidligere registrering uden for Unionen foretaget mindre end tre måneder før registreringen i Unionen tages ikke i betragtning.

3. Denne forordning finder ikke anvendelse på »køretøjer til særlig anvendelse«, jf. del A, punkt 5, i bilag II til direktiv 2007/46/EF.

Artikel 3

Definitioner

1. I denne forordning forstås ved:

a) »gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner« i relation til en fabrikant: de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner fra alle lette erhvervskøretøjer, som fabrikanten har fremstillet

▼B

b) »typeattest«: den attest, der er nævnt i artikel 18 i direktiv 2007/46/EF

c) »trinvis færdigopbygget køretøj«: et køretøj, hvor typegodkendelsen er udstedt efter afslutning af en etapevis typegodkendelsesproces i overensstemmelse med direktiv 2007/46/EF

d) »færdigopbygget køretøj«: ethvert køretøj, som ikke skal opbygges yderligere for at opfylde de relevante tekniske krav i direktiv 2007/46/EF

e) »basiskøretøj«: ethvert køretøj, som anvendes på det indledende trin i en etapevis typegodkendelsesprocedure

f) »fabrikant«: en person eller organisation, som over for den godkendende myndighed er ansvarlig for alle aspekter af EF-typegodkendelsesproceduren, jf. direktiv 2007/46/EF, og for produktionens overensstemmelse

g) »masse«: massen af køretøjet med karrosseri i køreklar stand som anført på typeattesten og defineret i punkt 2.6 i bilag I til direktiv 2007/46/EF

h) »specifikke CO_2-emissioner«: et let erhvervskøretøjs emissioner målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og specificeret som CO_2-masseemission (kombineret) på typeattesten for det færdigopbyggede eller trinvis færdigopbyggede køretøj

i) »specifikt emissionsmål« i relation til en fabrikant: gennemsnittet af de vejledende specifikke CO_2-emissioner, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, for hvert nyt let erhvervskøretøj, som fabrikanten har fremstillet, eller, hvis fabrikanten har fået tildelt en undtagelsesbestemmelse efter artikel 11, de specifikke emissionsmål, der er fastsat ifølge denne undtagelsesbestemmelse

j) »fodaftryk«: den gennemsnitlige sporvidde ganget med akselafstanden som anført i typegodkendelsesattesten og defineret i afsnit 2.1 og 2.3 i bilag I til direktiv 2007/46/EF

k) »nyttelast«: forskellen mellem den teknisk tilladte totalmasse i henhold til bilag II til direktiv 2007/46/EF og køretøjets masse.

2. I denne forordning forstås ved »en gruppe af forbundne fabrikanter« en fabrikant og dennes forbundne virksomheder. For så vidt angår en fabrikant forstås ved »forbundne virksomheder«:

a) virksomheder, hvor fabrikanten direkte eller indirekte:

i) kan udøve mere end halvdelen af stemmerettighederne

ii) kan udpege mere end halvdelen af medlemmerne i tilsynsorganet, bestyrelsen eller i de organer, som retligt repræsenterer virksomheden, eller

iii) har ret til at lede virksomhedens forretninger

▼B

b) virksomheder, som direkte eller indirekte har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser over for fabrikanten

c) virksomheder, hvori en virksomhed som omhandlet i litra b) direkte eller indirekte har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser

d) virksomheder, hvori fabrikanten sammen med en eller flere af de i litra a), b) eller c) omhandlede virksomheder, eller hvori to eller flere af sidstnævnte virksomheder i fællesskab har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser

e) virksomheder, hvori de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser indehaves i fællesskab af fabrikanten eller en eller flere af dennes forbundne virksomheder, jf. litra a)-d), og en eller flere tredjeparter.

Artikel 4

Specifikke emissionsmål

For det kalenderår, der begynder den 1. januar 2014, og hvert efterfølgende kalenderår sikrer hver fabrikant af lette erhvervskøretøjer, at dennes gennemsnitlige CO_2-emissioner ikke overskrider vedkommendes specifikke emissionsmål som fastsat i overensstemmelse med bilag I eller, såfremt en fabrikant har fået en undtagelse efter artikel 11, i overensstemmelse med den undtagelse.

Foreligger der ikke specifikke emissioner for det færdigopbyggede køretøj, anvender fabrikanten af basiskøretøjet de specifikke emissioner for basiskøretøjet til fastsættelse af køretøjets gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner.

Ved fastsættelsen af den enkelte fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner skal der tages hensyn til følgende procentsatser for hver fabrikants nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i det relevante år:

— 70 % i 2014

— 75 % i 2015

— 80 % i 2016

— 100 % fra 2017 og fremefter.

Artikel 5

Superkreditter

Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner indgår hvert nyt let erhvervskøretøj med specifikke CO_2-emissioner på mindre end 50 g CO_2/km som:

— 3,5 lette erhvervskøretøjer i 2014

— 3,5 lette erhvervskøretøjer i 2015

— 2,5 lette erhvervskøretøjer i 2016

— 1,5 lette erhvervskøretøjer i 2017

— 1 let erhvervskøretøj fra 2018.

▼B

Under superkreditordningens gyldighedsperiode må det højeste antal nye lette erhvervskøretøj med specifikke CO_2-emissioner på mindre end 50 g CO_2/km, der kan medtages ved anvendelsen af multiplikationsfaktorer, jf. stk. 1, ikke overstige 25 000 lette erhvervskøretøjer for hver fabrikant.

Artikel 6

Specifikke emissionsmål for lette erhvervskøretøjer, der anvender alternative brændstoffer

For at sikre, at en fabrikant overholder de specifikke emissionsmål, som er fastsat i artikel 4, reduceres de specifikke CO_2-emissioner for hvert enkelt let erhvervskøretøj, der er udformet til at kunne køre på en blanding af benzin og bioethanol med et bioethanolindhold på 85 % (»E85«), som opfylder den relevante EU-lovgivning eller de relevante europæiske tekniske standarder, med 5 % indtil den 31. december 2015 i erkendelse af den større teknologiske og emissionsreducerende kapacitet, der er forbundet med at køre på biobrændstoffer. Denne reduktion finder kun anvendelse, hvis mindst 30 % af tankstationerne i den medlemsstat, hvor det lette erhvervskøretøj er registreret, sælger denne form for alternativt brændstof, som opfylder de bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer, der er opstillet i den relevante EU-lovgivning.

Artikel 7

Pooling

1. Fabrikanter af nye lette erhvervskøretøjer, som ikke har fået en undtagelse efter artikel 11, kan danne en pool med henblik på at opfylde deres forpligtelser i medfør af artikel 4.

2. En aftale om at danne en pool kan gælde for et eller flere kalenderår, når hver aftales samlede varighed ikke overstiger fem kalenderår, og aftalen skal indgås senest den 31. december i det første kalenderår, hvori emissionerne sammenlægges i poolen. Fabrikanter, der danner en pool, forelægger Kommissionen følgende oplysninger:

a) angivelse af, hvilke fabrikanter der deltager i poolen

b) angivelse af den fabrikant, der er udpeget som forvalter af poolen, og som er kontaktpunkt for poolen og ansvarlig for at indbetale eventuelle afgifter for emissionsoverskridelser, der måtte blive pålagt i overensstemmelse med artikel 9

c) dokumentation for, at forvalteren af poolen vil være i stand til at opfylde forpligtelserne i litra b).

3. Opfylder den foreslåede forvalter af poolen ikke kravet om betaling af enhver afgift for emissionsoverskridelse, der pålægges poolen i overensstemmelse med artikel 9, underretter Kommissionen fabrikanterne herom.

4. Fabrikanterne i en pool informerer i fællesskab Kommissionen om enhver ændring med hensyn til forvalter af poolen eller dens finansielle status, for så vidt ændringen kan påvirke dens evne til at opfylde kravet

▼B

om betaling af enhver afgift for emissionsoverskridelse, der pålægges poolen i overensstemmelse med artikel 9, samt om eventuelle ændringer med hensyn til medlemskab eller om opløsning af poolen.

5. Fabrikanter kan indgå poolordninger, når deres aftaler er i overensstemmelse med artikel 101 og 102 i TEUF, og når aftalerne gør det muligt for fabrikanter, der anmoder om medlemskab af poolen, at deltage på åbne, gennemsigtige, ikke-diskriminerende og forretningsmæssigt rimelige vilkår. Med forbehold af den almene gyldighed af Unionens konkurrenceregler for sådanne pools sikrer alle medlemmer af en pool blandt andet, at der hverken deles andre data eller udveksles andre oplysninger inden for rammerne af deres poolordning end følgende oplysninger:

a) de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner

b) det specifikke emissionsmål

c) det samlede antal registrerede køretøjer.

6. Stk. 5 finder ikke anvendelse, når alle fabrikanter i poolen deltager i samme gruppe af forbundne fabrikanter.

7. Medmindre der foretages en underretning i henhold til stk. 3, anses fabrikanterne i en pool, som Kommissionen har fået forelagt oplysninger om, for at være én fabrikant, for så vidt angår opfyldelse af deres forpligtelser i henhold til artikel 4. Overvågnings- og indberetningsoplysninger med hensyn til individuelle fabrikanter samt alle pooler vil blive registreret, indberettet og stillet til rådighed i det centrale register, der er nævnt i artikel 8, stk. 4.

Artikel 8

Overvågning og indberetning af gennemsnitlige emissioner

1. For det kalenderår, der begynder den 1. januar 2012, og hvert efterfølgende kalenderår registrerer hver medlemsstat oplysninger om hvert nyt let erhvervskøretøj, som registreres på dens område, jf. bilag II, del A. Disse oplysninger stilles til rådighed for fabrikanterne og deres udpegede importører eller repræsentanter i de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne gør alt for at sikre, at indberetningsorganerne arbejder på en gennemskuelig måde.

2. Senest den 28. februar 2013 og hvert efterfølgende år fastlægger hver medlemsstat de oplysninger, der er specificeret i bilag II, del B, for det foregående kalenderår og forelægger Kommissionen disse. Data skal forelægges i overensstemmelse med det format, der er specificeret i bilag II, del C.

3. Efter Kommissionens anmodning forelægger en medlemsstat også det fulde datamateriale, der er indsamlet i medfør af stk. 1.

4. Kommissionen fører et centralt register over de data, som medlemsstaterne har indberettet i medfør af denne artikel, og dette register skal være offentligt tilgængeligt. Senest den 30. juni 2013 og hvert efterfølgende år beregner Kommissionen foreløbigt for hver fabrikant:

a) de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i det foregående kalenderår

▼B

b) de specifikke emissionsmål i det foregående kalenderår

c) forskellen mellem de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i det foregående kalenderår og det specifikke emissionsmål for samme år.

Kommissionen underretter hver fabrikant om sin foreløbige beregning for denne fabrikant. Underretningen skal indeholde data for hver medlemsstat om antallet af registrerede nye lette erhvervskøretøjer og deres specifikke CO_2-emissioner.

5. Fabrikanterne kan inden tre måneder efter underretningen om den foreløbige beregning, jf. stk. 4, underrette Kommissionen om eventuelle fejl i dataene med angivelse af, i hvilken medlemsstat fejlen efter fabrikantens mening er sket.

6. Kommissionen ser nærmere på eventuelle underretninger fra fabrikanterne og stadfæster eller ændrer senest den 31. oktober de foreløbige beregninger, jf. stk. 4.

7. Skønner Kommissionen på grundlag af de beregninger, der er foretaget i henhold til stk. 5, at fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i relation til kalenderåret 2012 og 2013 overskrider dennes specifikke emissionsmål, underretter Kommissionen fabrikanten herom.

8. I hver medlemsstat er den kompetente myndighed, der står for indsamling og meddelelse af overvågningsdata i overensstemmelse med denne forordning, den myndighed, der er udpeget i overensstemmelse med artikel 8, stk. 7, i forordning (EF) nr. 443/2009.

9. Kommissionen vedtager nærmere regler om overvågning og indberetning af data i medfør af denne artikel og om anvendelsen af bilag II. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.

Kommissionen kan, for at tage hensyn til den erfaring, der er høstet gennem anvendelsen af denne forordning, ændre bilag II ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15 og med forbehold af betingelserne i artikel 16 og 17.

10. Medlemsstaterne skal også indsamle og indberette data i overensstemmelse med denne artikel om registreringer af køretøjer i klasse M_2 og N_2 som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF med en referencemasse på højst 2 610 kg og køretøjer, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007.

Artikel 9

Afgift for emissionsoverskridelse

1. Overstiger en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner for perioden fra 1. januar til 31. december 2014 og hvert kalenderår derefter dennes specifikke emissionsmål, pålægger Kommissionen fabrikanten eller eventuelt forvalteren af poolen en afgift for emissionsoverskridelsen.

▼B

2. Afgiften for den i stk. 1 nævnte emissionsoverskridelse beregnes efter følgende formler:

a) Fra 2014 til 2018:

i) Ved emissionsoverskridelser på over 3 g CO_2/km:

((emissionsoverskridelse – 3 g CO_2/km) × 95 EUR + 45 EUR) × antal nye lette erhvervskøretøjer.

ii) Ved emissionsoverskridelser på over 2 g CO_2/km, men ikke over 3 g CO_2/km:

((emissionsoverskridelse – 2 g CO_2/km) × 25 EUR + 20 EUR) × antal nye lette erhvervskøretøjer

iii) Ved emisssionsoverskridelser på over 1 g CO_2/km, men ikke over 2 g CO_2/km:

((emissionsoverskridelse – 1 g CO_2/km) × 15 EUR + 5 EUR) × antal nye lette erhvervskøretøjer.

iv) Ved emissionsoverskridelser på ikke over 1 g CO_2/km

emissionsoverskridelse × 5 EUR × antal nye lette erhvervskøretøjer.

b) Fra 2019:

(emissionsoverskridelse × 95 EUR) × antal nye lette erhvervskøretøjer.

I denne artikel forstås ved:

— »emissionsoverskridelse«: det positive antal g/km, med hvilket fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner — under hensyntagen til CO_2-emissionsreduktioner som følge af innovative teknologier, der er godkendt i overensstemmelse med artikel 12 — oversteg dennes specifikke emissionsmål i det kalenderår eller en del heraf, som forpligtelsen i artikel 4 gælder for, afrundet til nærmeste tre decimaler, og

— »antal nye lette erhvervskøretøjer«: det antal nye lette erhvervskøretøjer, som fabrikanten har fremstillet, og som er registreret i det pågældende tidsrum, jf. indfasningskriteriet i artikel 4.

3. Kommissionen vedtager nærmere regler for opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser i henhold til denne artikels stk. 1. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.

4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget.

Artikel 10

Offentliggørelse af fabrikanternes præstationer

1. Senest den 31. oktober 2013 og den 31. oktober hvert efterfølgende år offentliggør Kommissionen en liste, hvor følgende angives for hver fabrikant:

a) fabrikantens specifikke emissionsmål for det foregående kalenderår

▼B

b) fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i det foregående kalenderår

c) forskellen mellem fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i det foregående kalenderår og dennes specifikke emissionsmål i samme år

d) de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner for alle nye lette erhvervskøretøjer registreret i Unionen i det foregående kalenderår

e) den gennemsnitlige masse for alle nye lette erhvervskøretøjer registreret i Unionen i det foregående kalenderår.

2. Fra den 31. oktober 2015 anføres det også i den liste, som offentliggøres i henhold til stk. 1, hvorvidt fabrikanten har levet op til kravene i artikel 4 for så vidt angår det foregående kalenderår.

Artikel 11

Undtagelser for visse fabrikanter

1. En ansøgning om undtagelse fra det specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, kan indgives af en fabrikant af færre end 22 000 nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Unionen for hvert kalenderår, og som:

a) ikke er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, eller

b) er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, der i alt er ansvarlig for færre end 22 000 nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Unionen for hvert kalenderår, eller

c) er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, men driver sit eget produktionsanlæg og sin egen udviklingsafdeling.

2. En undtagelse, der er ansøgt om i henhold til stk. 1, kan gives i en periode på højst fem kalenderår. Ansøgningen, der forelægges Kommissionen, skal indeholde:

a) fabrikantens navn og navnet på en kontaktperson

b) dokumentation for, at fabrikanten kan komme i betragtning til en undtagelse i henhold til stk. 1

c) nærmere oplysninger om de lette erhvervskøretøjer, som fabrikanten fremstiller, herunder disse lette erhvervskøretøjers masse og specifikke CO_2-emissioner, og

d) et specifikt emissionsmål, der er i overensstemmelse med reduktionspotentialet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO_2-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type let erhvervskøretøj, der fremstilles.

3. Finder Kommissionen det godtgjort, at fabrikanten er berettiget til en undtagelse, der er ansøgt om efter stk. 1, og at fabrikantens forslag til specifikt emissionsmål er i overensstemmelse med reduktionspotentialet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de

▼B

specifikke CO_2-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type let erhvervskøretøj, der fremstilles, indrømmer Kommissionen fabrikanten en undtagelse. Undtagelsen gælder fra den 1. januar i det år, der følger efter datoen for indrømmelsen af undtagelsen.

4. En fabrikant, der har opnået en undtagelse i overensstemmelse med denne artikel, underretter øjeblikkeligt Kommissionen om ændringer, som påvirker eller kunne påvirke fabrikantens berettigelse til en undtagelse.

5. Finder Kommissionen på grundlag af en underretning efter stk. 4 eller på anden måde, at en fabrikant ikke længere er berettiget til undtagelsen, tilbagekalder Kommissionen undtagelsen med virkning fra den 1. januar i det følgende kalenderår og underretter fabrikanten herom.

6. Hvis fabrikanten ikke når sit specifikke emissionsmål, pålægger Kommissionen fabrikanten en afgift for emissionsoverskridelse, jf. artikel 9.

7. Kommissionen vedtager bestemmelser til supplering af denne artikels stk. 1-6, herunder om fortolkningen af kriterierne for indrømmelse af undtagelser, om indholdet af ansøgninger og om indholdet og vurderingen af programmer til nedbringelse af de specifikke CO_2-emissioner, ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15 og med forbehold af betingelserne i artikel 16 og 17.

8. Ansøgninger om en undtagelse, med ledsagende oplysninger, underretninger efter stk. 4, tilbagekaldelser efter stk. 5 og enhver pålæggelse af en afgift for emissionsoverskridelse efter stk. 6 samt retsakter vedtaget i overensstemmelse med stk. 7 gøres tilgængelige for offentligheden i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 af 30. maj 2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter ([1]).

Artikel 12

Miljøinnovationer

1. Efter anmodning fra en leverandør eller en fabrikant skal der tages hensyn til CO_2-besparelser opnået ved anvendelse af innovative teknologier. Det samlede bidrag fra disse teknologier til nedbringelse af det specifikke emissionsmål for en fabrikant kan være op til 7 g CO_2/km.

2. Kommissionen vedtager senest den 31. december 2012 nærmere bestemmelser om en procedure til godkendelse af sådanne innovative teknologier. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2, i denne forordning. Disse nærmere bestemmelser skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 12, stk. 2, i forordning (EF) nr. 443/2009 og være baseret på følgende kriterier for innovative teknologier:

a) leverandøren eller fabrikanten skal være ansvarlig for de CO_2-besparelser, der er opnået ved anvendelse af de innovative teknologier

b) de innovative teknologier skal yde et verificeret bidrag til CO_2-reduktionen

([1]) EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

▼B

c) de innovative teknologier må ikke være omfattet af CO_2-målingen i standardprøvecyklussen eller af obligatoriske bestemmelser som følge af supplerende foranstaltninger, der er gennemført for at opnå den reduktion på 10 g CO_2/km, der er omhandlet i artikel 1 i forordning (EF) nr. 443/2009, eller være obligatoriske i henhold til andre bestemmelser i EU-retten.

3. En leverandør eller en fabrikant, der anmoder om, at en foranstaltning godkendes som en innovativ teknologi, forelægger Kommissionen en rapport, som bl.a. skal omfatte en verifikationsrapport udarbejdet af et uafhængigt og godkendt organ. I tilfælde af en mulig interaktion mellem den pågældende foranstaltning og en anden innovativ teknologi, der allerede er anerkendt, nævnes denne interaktion i rapporten, og verifikationsrapporten skal indeholde en evaluering af, i hvilket omfang denne interaktion ændrer den reduktion, der opnås ved hver foranstaltning.

4. Kommissionen attesterer den opnåede reduktion på grundlag af de kriterier, der er opstillet i stk. 2.

Artikel 13

Revision og indberetning

1. Senest den 1. januar 2013 afslutter Kommissionen en revision af de specifikke emissionsmål i bilag I og af undtagelserne i artikel 11 med det formål at fastsætte:

— de nærmere bestemmelser for inden år 2020 at nå et langsigtet mål på 147 g CO_2/km på en omkostningseffektiv måde under forudsætning af, at opdaterede resultater af konsekvensanalysen bekræfter, at dette kan lade sig gøre, og

— de forskellige aspekter af gennemførelsen af dette mål, herunder afgiften for emissionsoverskridelser.

På grundlag af en sådan revision og en konsekvensanalyse heraf, herunder en samlet analyse af konsekvenserne for bilindustrien og de afhængige erhvervsgrene, skal Kommissionen om nødvendigt fremlægge et forslag til ændring af denne forordning efter den almindelig lovgivningsprocedure på en måde, som ud fra et konkurrencesynspunkt er så upartisk som muligt, og som er socialt retfærdig og bæredygtig.

2. Kommissionen forelægger om nødvendigt og senest i 2014 Europa-Parlamentet og Rådet et forslag om i denne forordning at medtage køretøjer i klasse N_2 og M_2 som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF med en referencemasse på højst 2 610 kg og køretøjer, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007, for at nå det langsigtede mål fra 2020.

3. Kommissionen offentliggør senest i 2014 efter en konsekvensanalyse en rapport om tilgængeligheden af data om fodaftryk og nyttelast og deres anvendelse som nytteparametre til at fastsætte specifikke emissionsmål og forelægger om nødvendigt et forslag om ændring af bilag I for Europa-Parlamentet og Rådet efter den almindelige lovgivningsprocedure.

▼B

4. Senest den 31. december 2011 fastlægger Kommissionen en procedure for at opnå repræsentative værdier for CO_2-emissioner, brændstofeffektivitet og masse for trinvis færdigopbyggede køretøjer, idet det sikres, at fabrikanten af basiskøretøjet får rettidig adgang til oplysninger om massen og de specifikke CO_2-emissioner for det færdigbyggede køretøj.

5. Senest den 31. oktober 2016 og derefter hvert tredje år ændrer Kommissionen, ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15 og med forbehold af betingelserne i artikel 16 og 17, bilag I for at tilpasse værdien M_0, som nævnt heri, til nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige masse i de foregående tre kalenderår.

Disse tilpasninger får virkning første gang den 1. januar 2018 og derefter hvert tredje år.

6. Kommissionen medtager lette erhvervskøretøjer i revisionen af procedurerne for måling af CO_2-emissioner i overensstemmelse med artikel 13, stk. 3, i forordning (EF) nr. 443/2009.

Fra datoen for anvendelsen af den reviderede CO_2-emissionsmålingsprocedure godkendes innovative teknologier ikke længere efter proceduren i artikel 12.

Kommissionen medtager lette erhvervskøretøjer i revisionen af direktiv 2007/46/EF i overensstemmelse med artikel 13, stk. 4, i forordning (EF) nr. 443/2009.

Med henblik på at afspejle enhver ændring i den forskriftsmæssige afprøvningsprocedure for måling af specifikke CO_2-emissioner tilpasser Kommissionen formlerne i bilag I ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15 og med forbehold af betingelserne i artikel 16 og 17.

Artikel 14

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af udvalget for klimaændringer, der er nedsat ved artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 280/2004/EF af 11. februar 2004 om en mekanisme til overvågning af emissioner af drivhusgasser i Fællesskabet og til gennemførelse af Kyoto-protokollen ([1]). Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

Artikel 15

Udøvelse af delegationen

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 8, stk. 9, andet afsnit, artikel 11, stk. 7, artikel 13, stk. 5, og artikel 13, stk. 6, fjerde afsnit, i en periode på fem år fra den 3. juni 2011. Kommissionen aflægger rapport vedrørende de delegerede beføjelser senest seks måneder inden afslutningen af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges automatisk for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet tilbagekalder delegationen i henhold til artikel 16.

([1]) EUT L 49 af 19.2.2004, s. 1.

▼B

2. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

3. Beføjelserne til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i artikel 16 og 17 anførte betingelser.

Artikel 16

Tilbagekaldelse af delegationen

1. Den i artikel 8, stk. 9, andet afsnit, artikel 11, stk. 7, artikel 13, stk. 5, og artikel 13, stk. 6, fjerde afsnit, omhandlede delegation af beføjelser kan når som helst tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet.

2. Den institution, der har indledt en intern procedure med henblik på at afgøre, om delegationen af beføjelser skal tilbagekaldes, bestræber den sig på at give den anden institution og Kommissionen meddelelse herom i rimelig tid, inden den endelige afgørelse træffes, med angivelse af hvilke delegerede beføjelser der kunne være genstand for tilbagekaldelse, samt den mulige begrundelse herfor.

3. Afgørelsen om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning øjeblikkeligt eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er i kraft. Den offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 17

Indsigelser mod delegerede retsakter

1. Europa-Parlamentet eller Rådet kan gøre indsigelse mod den delegerede retsakt inden for en frist på to måneder fra datoen for meddelelsen.

Fristen forlænges med to måneder på foranledning af Europa-Parlamentet eller Rådet.

2. Har hverken Europa-Parlamentet eller Rådet ved udløbet af den i stk. 1 nævnte frist gjort indsigelser mod den delegerede retsakt, offentliggøres den i *Den Europæiske Unions Tidende* og træder i kraft på den dato, der er angivet heri.

Den delegerede retsakt kan offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* og træde i kraft inden fristens udløb, hvis både Europa-Parlamentet og Rådet har meddelt Kommissionen, at de ikke agter at gøre indsigelse.

3. Gør hverken Europa-Parlamentet eller Rådet indsigelse mod en delegeret retsakt inden for den i stk. 1 nævnte frist, træder den ikke i kraft. Den institution, der gør indsigelse mod den delegerede retsakt, anfører begrundelsen herfor.

Artikel 18

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

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

▼B

BILAG I

SPECIFIKKE CO_2-EMISSIONSMÅL

1. De vejledende specifikke CO_2-emissionsmål for hvert let erhvervskøretøj målt i gram pr. km fastsættes i overensstemmelse med følgende formel:

   a) Fra 2014 til 2017:

   Vejledende specifikke CO_2-emissioner = $175 + a \times (M - M_0)$

   hvor:

   M = køretøjets masse i kilogram (kg)

   M_0 = 1 706,0

   a = 0,093.

   b) Fra 2018:

   Vejledende specifik CO_2-emission = $175 + a \times (M - M_0)$

   hvor:

   M = køretøjets masse i kilogram (kg)

   M_0 = værdien fastlagt i henhold til artikel 13, stk. 5

   a = 0,093.

2. Det specifikke emissionsmål for en fabrikant i et kalenderår beregnes som gennemsnittet af de vejledende specifikke CO_2-emissioner for hvert nyt let erhvervskøretøj, der er registreret i kalenderåret, og som fabrikanten har fremstillet.

▼B

BILAG II

OVERVÅGNING OG INDBERETNING AF EMISSIONER

A. Indsamling af data om lette erhvervskøretøjer og fastsættelse af oplysninger om overvågning af CO_2

1. For det år, der begynder den 1. januar 2012, og hvert efterfølgende år registrerer medlemsstaterne følgende oplysninger om hvert nyt let erhvervskøretøj, der registreres på deres område:

   a) fabrikanten

   b) dets type, variant og version

   c) dets specifikke CO_2-emissioner (g/km)

   d) dets masse (kg)

   e) dets akselafstand (mm)

   f) dets sporvidde for styreaksel (mm) og anden aksel (mm)

   g) dets teknisk tilladte totalmasse (i kg) i henhold til bilag III til direktiv 2007/46/EF.

2. ►M1 De i punkt 1 nævnte oplysninger skal tages fra eller være i overensstemmelse med den typeattest, som fabrikanten udsteder for det pågældende lette erhvervskøretøj. Hvor typeattesten ikke anvendes, iværksætter medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger for at sikre tilstrækkelig nøjagtighed i overvågningsproceduren. ◄ Hvis der på typeattesten er specificeret både en mindste og største masse for et let erhvervskøretøj, anvender medlemsstaterne alene den største masse med henblik på anvendelsen af denne forordning. I tilfælde af køretøjer med dual-fuel motor (benzin/gas), hvor typeattesterne angiver specifikke CO_2-emissionstal for begge typer brændstof, anvender medlemsstaterne kun den værdi, der måles for gas.

3. For det kalenderår, der begynder den 1. januar 2012, og hvert efterfølgende år fastlægger hver medlemsstat efter metoderne i del B i dette bilag opdelt på hver fabrikant:

   a) det samlede antal nye lette erhvervskøretøjer, der registreres på dens område

▼M1

   b) antallet af nye lette erhvervskøretøjer, for hvilke der foreligger værdier for hver af følgende parametre:

      i) CO_2 -emissioner

      ii) masse

      iii) akselafstand

      iv) sporviddeværdi for styreaksel

      v) sporviddeværdi for anden aksel

▼B

   d) for hver version af hver variant af hver type nyt let erhvervskøretøj:

      i) det samlede antal nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret på dens område, jf. punkt 4 i del B i dette bilag

      ii) de specifikke CO_2-emissioner

      iii) massen

▼M1

iv) teknisk tilladt totalmasse

v) akselafstand

vi) sporviddeværdi for styreaksel

vii) sporviddeværdi for anden aksel

▼B

B. Metode til fastsættelse af oplysninger om overvågning af CO_2 for nye lette erhvervskøretøjer

Overvågningsoplysninger, som medlemsstaterne skal tilvejebringe i henhold til punkt 3 i del A i dette bilag, skal fastlægges i overensstemmelse med metoden i denne del.

1. Antal registrerede nye lette erhvervskøretøjer (N)

Medlemsstaterne skal fastslå antallet af registrerede nye lette erhvervskøretøjer på deres område i det pågældende overvågningsår (N).

▼M1

_____

▼B

4. Nye lette erhvervskøretøjers fordeling på versioner

For hver version af hver variant af hver type nyt let erhvervskøretøj registreres antallet af nyregistrerede køretøjer, køretøjernes masse, de specifikke CO_2-emissioner, køretøjets akselafstand, sporvidde og teknisk tilladte totalmasse.

▼M1

_____

▼B

7. Færdigopbyggede køretøjer

For trinvis opbyggede køretøjer tildeles fabrikanten af basiskøretøjet de specifikke CO_2-emissioner.

For at sikre, at værdierne for CO_2-emissioner, brændstofeffektivitet og massen for trinvis færdigopbyggede køretøjer er repræsentative, fremlægger Kommissionen uden at påføre fabrikanten af basiskøretøjet for store byrder en særlig overvågningsprocedure samt reviderer og foretager de nødvendige ændringer af den relevante lovgivning om typegodkendelse senest den 31. december 2011.

Ved fastlæggelsen af en sådan procedure fastsætter Kommissionen om nødvendigt, hvorledes massen og CO_2-værdien overvåges med udgangspunkt i en oversigt over CO_2-værdier svarende til forskellige endelige inertivægtklasser, eller med udgangspunkt i kun én CO_2-værdi afledt af basiskøretøjets masse plus en standardmasse afhængig af klasse N_1. I sidstnævnte tilfælde anvendes denne masse også for del C i dette bilag.

Kommissionen sikrer ligeledes, at fabrikanten af basiskøretøjet får rettidig adgang til oplysninger om massen og de specifikke CO_2-emissioner for det færdigbyggede køretøj.

C. Format til brug ved indsendelse af data

For hver fabrikant og hvert år indberetter medlemsstaterne de data, der er beskrevet i punkt 3 i del A i dette bilag, i de følgende formater:

▼B

Afdeling 1 — Aggregerede overvågningsdata

Medlemsstat ([1])	
År:	
Datakilde:	

Fabrikant	Samlet antal registrerede nye lette erhvervskøretøjer	Antal nye lette erhvervs-køretøjer med emissions-værdi	Antal nye lette erhvervs-køretøjer med masseværdi	Antal nye lette erhvervs-køretøjer med akselafstands-værdi	Antal nye lette erhvervs-køretøjer med sporvidde-værdi for styreaksel	Antal nye lette erhvervs-køretøjer med sporvidde-værdi for anden aksel
(Fabrikant 1)	…	…	…	…	…	…
(Fabrikant 2)	…	…	…	…	…	…
…	…	…	…	…	…	…
I alt for alle fabrikanter	…	…	…	…	…	…

([1]) ISO 3166 alpha-2 koder med undtagelse af Grækenland og Det Forenede Kongerige, hvis kode er henholdsvis »EL« og »UK«.

▼M1

Afdeling 2 — Detaljerede overvågningsdata

Fabrikantens navn — EU-standardbenævnelse	Fabrikantens navn — fabrikantens benævnelse	Fabrikantens navn — benævnelse i nationalt register	Typegodkendelsesnummer samt udvidelsesnummer/ –numre	Type	Variant	Version	Fabrikat	Kategori for godkendt køretøjstype	Kategori for registreret køretøj	Samlet antal nye registreringer	Specifik CO_2–emission (g/km)	Masse (kg)	Teknisk tilladt totalmasse (kg)	Akselafstand (mm)	Sporvidde for styreaksel (mm)	Sporvidde for anden aksel (mm)	Brændstoftype	Brændstofdriftsmåde	Kapacitet (cm^3)	Elektrisk energiforbrug (Wh/km)	Innovativ teknologi eller kode for gruppe af innovative teknologier	Emissionsreduktion gennem innovative teknologier
Fab 1	Fab 1	Fab 1	Nummer 1	Type 1	Variant 1	Version 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Fab 1	Fab 1	Fab 1	Nummer 1	Type 1	Variant 1	Version 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Fab 1	Fab 1	Fab 1	Nummer 1	Type 1	Variant 2	Version 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Fab 1	Fab 1	Fab 1	Nummer 1	Type 1	Variant 2	Version 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Fab 1	Fab 1	Fab 1	Nummer 2	Type 2	Variant 1	Version 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Fab 1	Fab 1	Fab 1	Nummer 2	Type 2	Variant 1	Version 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Fab 1	Fab 1	Fab 1	Nummer 2	Type 2	Variant 2	Version 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…

▼M1

Fabrikantens navn — EU-standardbenævnelse	Fabrikantens navn — fabrikantens benævnelse	Fabrikantens navn — benævnelse i nationalt register	Typegodkendelsesnummer samt udvidelsesnummer/ –numre	Type	Variant	Version	Fabrikat	Kategori for godkendt køretøjstype	Kategori for registreret køretøj	Samlet antal nye registreringer	Specifik CO_2–emission (g/km)	Masse (kg)	Teknisk tilladt totalmasse (kg)	Akselafstand (mm)	Sporvidde for styreaksel (mm)	Sporvidde for anden aksel (mm)	Brændstoftype	Brændstofdriftsmåde	Kapacitet (cm^3)	Elektrisk energiforbrug (Wh/km)	Innovativ teknologi eller kode for gruppe af innovative teknologier	Emissionsreduktion gennem innovative teknologier
Fab 1	Fab 1	Fab 1	Nummer 2	Type 2	Variant 2	Version 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Fab 2	Fab 2	Fab 2	Nummer 1	Type 1	Variant 1	Version 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Fab 2	Fab 2	Fab 2	Nummer 1	Type 1	Variant 1	Version 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Fab 2	Fab 2	Fab 2	Nummer 1	Type 1	Variant 2	Version 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Fab 2	Fab 2	Fab 2	Nummer 1	Type 1	Variant 2	Version 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…