Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►B **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) nr 510/2011**

av den 11 maj 2011

om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 145, 31.5.2011, s. 1)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►M1	Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 205/2012 av den 6 januari 2012	L 72	2	10.3.2012

▼B

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) nr 510/2011

av den 11 maj 2011

om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([1]),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ([2]), och

av följande skäl:

(1) FN:s ramkonvention om klimatförändring, som på Europeiska gemenskapens vägnar godkändes genom rådets beslut 94/69/EG ([3]), syftar till att stabilisera halterna av växthusgaser i atmosfären på en nivå som gör att skadlig mänsklig påverkan på klimatsystemet kan förhindras. För att detta mål ska kunna uppnås bör den globala genomsnittstemperaturen vid jordytan inte nå en nivå som är högre än 2 °C över den förindustriella nivån. Den fjärde utvärderingsrapporten från FN:s klimatpanel (IPCC) visar att för att det målet ska kunna uppnås måste de globala utsläppen av växthusgaser nå sin topp före 2020. Vid sitt möte 8-9 mars 2007 gjorde Europeiska rådet ett kraftfullt åtagande att till år 2020 minska gemenskapens sammanlagda växthusgasutsläpp med minst 20 % jämfört med nivåerna 1990, och med 30 % under förutsättning att andra industriländer åtar sig att minska sina utsläpp i liknande omfattning och att ekonomiskt mer framskridna utvecklingsländer bidrar på ett sätt som står i proportion till deras respektive möjligheter.

(2) Kommissionen slutförde år 2009 en översyn av unionens strategi för hållbar utveckling som främst behandlar de mest akuta problemen i samband med hållbar utveckling, exempelvis transporter, klimatförändringar, folkhälsa och energisparande.

(3) Politik och åtgärder bör genomföras på medlemsstats- och unionsnivå inom alla sektorer av unionens ekonomi – dvs. inte bara inom industri- och energisektorerna – för att åstadkomma de

([1]) EUT C 44, 11.2.2011, s. 157.
([2]) Europaparlamentets ståndpunkt av den 15 februari 2011 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 31 mars 2011.
([3]) EGT L 33, 7.2.1994, s.11.

▼B

utsläppsminskningar som krävs. I Europaparlamentets och rådets beslut nr 406/2009/EG av den 23 april 2009 om medlemsstaternas insatser för att minska sina växthusgasutsläpp i enlighet med gemenskapens åtaganden om minskning av växthusgasutsläppen till 2020 ([1]) fastställs att utsläppen ska minska med i genomsnitt 10 % jämfört med 2005 års nivåer på de områden som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter, som inrättades genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen ([2]), och här ingår vägtransporter. Vägtransporterna är den näst största källan till utsläpp av växthusgaser i unionen, och utsläppen från dessa, däribland från lätta nyttofordon, fortsätter att öka. Om utsläppen från vägtransporter fortsätter att öka, kommer det att i hög grad underminera de minskningar som görs inom andra sektorer för att bekämpa klimatförändringen.

(4) Unionsmålen för nya vägfordon ger tillverkarna större planeringssäkerhet och mer flexibilitet att uppfylla kraven på koldioxidminskningar än vad separata nationella minskningsmål skulle göra. När utsläppsnormerna anges är det viktigt att beakta konsekvenserna för marknaden och tillverkarnas konkurrenskraft, de direkta och indirekta kostnaderna för branschen samt de fördelar som följer av att innovation stimuleras och att energiförbrukningen och bränslekostnaderna minskar.

(5) För att stimulera konkurrenskraften inom den europeiska bilindustrin bör man satsa på incitament som tillgodoräkning av miljöinnovationer och beviljande av superkrediter.

(6) I sina båda meddelanden av den 7 februari 2007 om resultatet av översynen av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon och om ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundratalet (Cars 21) betonade kommissionen att gemenskapens mål på ett genomsnittligt utsläpp på 120 g CO_2/km från nya personbilar inte skulle kunna uppnås till 2012 om inte ytterligare åtgärder vidtogs.

(7) I de meddelandena föreslogs en samordnad strategi för att gemenskapsmålet på ett genomsnittligt utsläpp på 120 g CO_2/km från nya personbilar och lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen skulle kunna uppnås till 2012, genom att fokus läggs vid obligatoriska minskningar av koldioxidutsläppen för att uppnå målet på 130 g CO_2/km i genomsnitt för nya bilar genom bättre motorteknik och vid en ytterligare minskning med 10 g CO_2/km, eller motsvarande om det visar sig vara tekniskt nödvändigt, med hjälp av andra tekniska förbättringar, t.ex. förbättrad bränsleeffektivitet hos lätta nyttofordon.

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

▼B

(8) Bestämmelserna om det mål som fastställs för utsläpp från lätta nyttofordon bör vara förenliga med de bestämmelser om tillämpning av utsläppsmålen för nya personbilar som finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon ([1]).

(9) Regelverket för att uppnå bilparkens genomsnittliga utsläppsmål för nya lätta nyttofordon bör utformas så att minskningsmålen garanterat är konkurrensneutrala, socialt rättvisa och hållbara, samtidigt som hänsyn bör tas till olikheterna mellan de europeiska biltillverkarna och omotiverad snedvridning av konkurrensen mellan biltillverkarna undviks. Lagstiftningen bör vara förenlig med det övergripande målet att uppfylla unionens utsläppsmål och bör kompletteras med andra instrument som i högre grad är kopplade till användningen, exempelvis differentierade bil- och energiskatter eller åtgärder för att begränsa lätta nyttofordons hastighet.

(10) För att marknaden för lätta nyttofordon ska kunna behålla sin mångfald och sin förmåga att tillgodose olika kundbehov, bör mål för koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon definieras i förhållande till nyttan av fordonet på linjär basis. Vikten utgör en lämplig parameter för att beskriva nyttan, som ger en korrelation med nuvarande utsläpp, och därför ger mer realistiska och konkurrensneutrala mål. Dessutom är uppgifter om vikt lättillgängliga. Uppgifter om alternativa nyttoparametrar såsom markyta (genomsnittlig spårvidd multiplicerad med hjulbasen) och nyttolast bör samlas in för att underlätta långsiktigare utvärderingar av den nyttobaserade beräkningsmetoden.

(11) Denna förordning gynnar aktivt miljöinnovation och beaktar kommande tekniska utvecklingstendenser som kan förbättra den europeiska fordonsindustrins konkurrenskraft på lång sikt och skapa fler högkvalificerade arbetstillfällen. För att kunna göra en systematisk bedömning av minskade utsläpp på grund av miljöinnovationer bör kommissionen överväga möjligheten att inkludera åtgärder för miljöinnovation i översynen av provningsförfarandena enligt artikel 14.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon ([2]), varvid de tekniska och ekonomiska effekterna av att inkludera dem bör beaktas.

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

▼B

(12) I Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar [1] föreskrivs det redan att reklammaterial för bilar ska ge slutanvändarna officiell information om fordonets koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning. Kommissionen har i sin rekommendation 2003/217/EG av den 26 mars 2003 om tillämpning av bestämmelserna om reklammaterial i direktiv 1999/94/EG på andra medier [2] tolkat detta som att annonsering ska ingå. Tillämpningsområdet för direktiv 1999/94/EG bör därför utvidgas till att omfatta lätta nyttofordon, så att reklam som innehåller energi- eller prisrelaterad information avseende lätta nyttofordon, oberoende av typ, senast 2014 bör innehålla officiell information tillslutanvändarna om fordonets koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

(13) Kostnaderna för forskning och utveckling och likaså produktionskostnaderna per enhet är mycket höga för de tidiga generationerna av teknik för mycket koldioxidsnåla fordon som är avsedda att introduceras på marknaden efter det att denna förordning har trätt i kraft, varför denna förordning syftar till att på interimistisk basis påskynda och främja introduktionen på unionsmarknaden av extremt koldioxidsnåla fordon som just börjat saluföras.

(14) Användningen av vissa alternativa drivmedel kan ge betydande koldioxidminskningar om man ser till hela processen från källa till slutlig användning i fordonet. Denna förordning innehåller därför särskilda bestämmelser som syftar till att främja användningen av vissa fordon som drivs med alternativa drivmedel på unionsmarknaden.

(15) Kommissionen bör senast den 1 januari 2012 i syfte att förbättra uppgiftsinsamlingen om och mätningen av bränsleförbrukningen överväga om den relevanta lagstiftningen ska ändras för att införa en skyldighet för tillverkare som söker typgodkännande för fordon i kategori N_1 enligt definitionen i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon [3] att utrusta varje fordon med en bränsleförbrukningsmätare.

(16) För att säkerställa överensstämmelse med förordning (EG) nr 443/2009 och undvika att reglerna missbrukas bör målet gälla för nya lätta nyttofordon som registreras i unionen för första gången och som inte tidigare varit registrerade utanför unionen annat än under en begränsad tid.

---

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

▼B

(17) Genom direktiv 2007/46/EG fastställs en harmoniserad ram med de administrativa bestämmelser och allmänna tekniska krav för godkännande av samtliga nya fordon som omfattas av det direktivet. Den enhet som ansvarar för att denna förordning efterlevs bör vara densamma som den enhet som ansvarar för samtliga delar av typgodkännandeförfarandet i enlighet med direktiv 2007/46/EG och för att se till att produktionen överensstämmer med regelverket.

(18) Tillverkare bör ges utrymme att själva bestämma hur de ska uppnå målen i denna förordning och bör kunna få använda de genomsnittliga utsläppen för samtliga nya modeller i stället för att varje enskilt fordon ska uppfylla koldioxidmålen. Tillverkarna bör därför åläggas att se till att de genomsnittliga specifika utsläppen för de nya lätta nyttofordon som registreras i unionen och som de ansvarar för inte överskrider de genomsnittliga utsläppsmålen för sådana fordon. Detta krav bör införas successivt mellan 2014 och 2017 för att underlätta övergången. Detta överensstämmer med de givna ledtiderna och med längden på infasningsperioden enligt förordning (EG) nr 443/2009.

(19) För att målen ska återspegla små- och nischtillverkares särskilda situation och överensstämma med tillverkarens förmåga att minska utsläppen, bör det för dessa tillverkare anges alternativa utsläppsminskningsmål som står i relation till den tekniska potentialen hos en viss tillverkares fordon att minska de specifika koldioxidutsläppen, och som står i överensstämmelse med de berörda marknadssegmentens särdrag. Det här undantaget bör ingå i översynen av de specifika utsläppsmål som anges i bilaga I, som ska slutföras senast i början av 2013.

(20) I och med unionens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon fastställdes en samordnad strategi i syfte att uppnå unionsmålet på 120 g CO_2/km till 2012, samtidigt som det också lades fram en mer långsiktig vision av ytterligare utsläppsminskningar. I förordning (EG) nr 443/2009 bekräftas denna vision på längre sikt genom att det föreskrivs ett mål för de genomsnittliga utsläppen på 95 g CO_2/km från nya bilar. För att säkra överensstämmelse med den strategin och ge industrin större planeringssäkerhet bör det fastställas ett långsiktigt mål för specifika koldioxidutsläpp från lätta nyttofordon år 2020.

(21) För att skapa flexibilitet för tillverkarna så att de kan uppnå utsläppsmålen i denna förordning kan tillverkarna komma överens om att, på ett öppet och icke-diskriminerande sätt, gå samman i pooler. När en pool skapas bör de enskilda tillverkarnas mål ersättas av ett gemensamt mål för poolen, som ska uppnås kollektivt av medlemmarna i poolen.

(22) De etappvis färdigbyggda fordonens specifika koldioxidutsläpp bör tilldelas grundfordonets tillverkare.

▼B

(23) För att garantera att värdena för koldioxidutsläpp och bränsleeffektivitet för etappvis färdigbyggda fordon är representativa bör kommissionen föreslå ett specifikt förfarande och, i tillämpliga fall, överväga att se över lagstiftningen för typgodkännande.

(24) En betryggande efterlevnadsmekanism är nödvändig för att målen i denna förordning ska uppnås.

(25) De specifika koldioxidutsläppen från nya lätta motorfordon mäts på ett harmoniserat sätt i unionen enligt de metoder som fastställs i förordning (EG) nr 715/2007. För att minimera den administrativa belastningen av systemet, bör efterlevnaden mätas med utgångspunkt från uppgifter om registrering av nya fordon i unionen som samlats in av medlemsstaterna och rapporterats till kommissionen. För att säkerställa att de uppgifter som används för att bedöma efterlevnaden är enhetliga, bör reglerna om insamling och rapportering av dessa uppgifter harmoniseras i största möjliga utsträckning.

(26) I direktiv 2007/46/EG fastställs att tillverkare ska utfärda ett intyg om överensstämmelse för varje nytt lätt nyttofordon och att medlemsstaterna endast ska godkänna registrering och ibruktagande av ett nytt lätt nyttofordon om det åtföljs av ett giltigt sådant intyg. De uppgifter som medlemsstaterna samlar in bör överensstämma med det intyg om överensstämmelse som tillverkaren av det lätta nyttofordonet utfärdat och endast grundas på denna handling. Det bör finnas en standarddatabas på unionsnivå med uppgifter om intyg om överensstämmelse. Den bör användas som en enda referens för att medlemsstaterna lättare ska kunna bevara sina registreringsuppgifter om nyregistrerade fordon.

(27) Hur väl tillverkarna uppfyller målen i den här förordningen bör bedömas på unionsnivå. Tillverkare vars genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dem som godkänns i denna förordning bör betala en avgift för extra utsläpp för varje kalenderår från och med den 1 januari 2014. Avgiften bör anpassas som en funktion av i vilken utsträckning tillverkarna underlåter att uppnå målet. För att säkra överensstämmelse bör avgiftsmekanismen likna den som fastställs i förordning (EG) nr 443/2009. Avgiftsbeloppen bör anses vara intäkter i Europeiska unionens allmänna budget.

(28) Eventuella nationella åtgärder som medlemsstaterna får behålla eller införa enligt artikel 193 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) bör, med beaktande av denna förordnings syfte och de förfaranden som fastställs i den, inte medföra ytterligare eller strängare påföljder för tillverkare som inte uppnår sina mål enligt denna förordning.

▼B

(29) Denna förordning bör inte påverka en fullständig tillämpning av unionens konkurrensregler.

(30) Nya metoder bör övervägas för att uppnå det långsiktiga målet, särskilt kurvans lutning, nyttoparametern och systemet med avgifter för extra utsläpp.

(31) Vägfordonens hastighet påverkar i hög grad deras bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Finns det ingen hastighetsbegränsning för lätta nyttofordon kan det dessutom hända att en eventuell konkurrensfaktor i fråga om topphastighet kan resultera i överdimensionerade framdrivningssystem och därmed ineffektivitet vid långsammare driftförhållanden. Man bör därför undersöka om det är genomförbart att utvidga tillämpningsområdet för rådets direktiv 92/6/EEG av den 10 februari 1992 om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen ([1]), med syftet att inkludera de lätta nyttofordon som omfattas av den här förordningen.

(32) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning, särskilt för antagande av närmare regler för övervakningen och rapporteringen av genomsnittliga utsläpp, nämligen insamling, registrering, presentation, överföring, beräkning och meddelande av uppgifter om genomsnittliga utsläpp, och tillämpningen av de krav som anges i bilaga II, samt för antagande av närmare arrangemang för insamling av avgifter för extra utsläpp och av närmare bestämmelser för förfarandet för godkännande av innovativ teknik, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter ([2]).

(33) Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget för att ändra övervakningens- och rapporteringskraven som fastställs i bilaga II mot bakgrund av erfarenheterna av denna förordnings tillämpning, för att anpassa sifferuppgiften M_0 som avses i bilaga I till den genomsnittliga vikten för nya lätta nyttofordon under de föregående tre kalenderåren, för att fastställa regler för tolkningen av kriterierna för beviljande av undantag, för innehållet i ansökningarna om undantag samt för innehåll och bedömning av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp, liksom anpassa formlerna i bilaga I i syfte att spegla eventuella ändringar i det föreskrivna provningsförfarandet för mätning av specifika koldioxidutsläpp. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, även på expertnivå.

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

▼B

(34) Eftersom målet för denna förordning, nämligen fastställande av krav i fråga om koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av dess omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och mål

1. Genom denna förordning fastställs krav i fråga om koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon. I denna förordning fastställs de genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya lätta nyttofordon till 175 g CO_2/km, vilket ska uppnås genom förbättrad fordonsteknik och mätas i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och dess tillämpningsåtgärder, samt genom innovativ teknik.

2. Från och med år 2020 föreskrivs i denna förordning ett mål för de genomsnittliga utsläppen på 147 g CO_2/km från nya lätta nyttofordon som registreras i unionen under förutsättning att genomförbarheten bekräftas, i enlighet med vad som anges i artikel 13.1.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska gälla motorfordon i kategori N_1 enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och fordon i kategori N_1 för vilka typgodkännandet utvidgats i enlighet med artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007 (nedan kallade *lätta nyttofordon*) som registreras för första gången i unionen och som inte registrerats tidigare utanför unionen (nedan kallade *nya lätta nyttofordon*).

2. En tidigare registrering utanför unionen som gjorts mindre än tre månader före registrering i unionen ska inte beaktas.

3. Denna förordning gäller inte fordon avsedda för särskilda ändamål enligt definitionen i del A punkt 5 i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.

Artikel 3

Definitioner

1. I denna förordning avses med

a) genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet från alla nya lätta nyttofordon från den tillverkaren,

▼B

b) intyg om överensstämmelse: det intyg som avses i artikel 18 i direktiv 2007/46/EG,

c) etappvis färdigbyggt fordon: ett fordon där typgodkännande beviljats efter ett fullföljt etappvis typgodkännande i enlighet med direktiv 2007/46/EG,

d) färdigbyggt fordon: fordon som inte behöver kompletteras för att uppfylla de tillämpliga tekniska kraven i direktiv 2007/46/EG,

e) grundfordon: fordon som används under den inledande etappen av ett etappvis typgodkännande,

f) tillverkare: den person eller det organ som inför godkännandemyndigheten ansvarar för alla delar av förfarandet för EG-typgodkännande i enlighet med direktiv 2007/46/EG och som garanterar att produktionen överensstämmer med regelverket,

g) vikt: fordonets vikt inklusive karosseri i körklart skick enligt uppgift i intyget om överensstämmelse och definitionen i avsnitt 2.6 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG,

h) specifika koldioxidutsläpp: utsläpp från lätta nyttofordon uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och angivna som koldioxidviktutsläpp (blandad körning) i intyget om överensstämmelse för det färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordonet,

i) specifika utsläppsmål: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga vägledande specifika koldioxidutsläpp som fastställts i enlighet med bilaga I från varje nytt lätt nyttofordon från den tillverkaren eller, om tillverkaren beviljats ett undantag enligt artikel 11, det specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med det undantaget,

j) markyta: den genomsnittliga spårvidden multiplicerad med hjulbasen, enligt uppgiften i intyget om överensstämmelse och definitionen i avsnitten 2.1 och 2.3 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG.

k) nyttolast: skillnaden mellan den högsta tekniskt tillåtna vikten inklusive last enligt bilaga II till direktiv 2007/46/EG och fordonets vikt.

2. I denna förordning avses med *en grupp av anslutna tillverkare* en tillverkare och dennes anslutna företag. I förhållande till en tillverkare avses med *anslutna företag*

a) företag i vilket tillverkaren direkt eller indirekt

i) har rätt att utöva mer än hälften av rösträtterna, eller

ii) har befogenhet att utse mer än hälften av ledamöterna i tillsynsorganet, styrelsen eller det organ som rättsligt företräder företaget, eller

iii) har rätt att förvalta företagets affärer,

▼B

b) företag som direkt eller indirekt har sådana rättigheter eller befogenheter som anges i led a över tillverkaren,

c) företag i vilka ett företag som avses i led b direkt eller indirekt har de rättigheter eller befogenheter som anges i led a,

d) företag i vilka tillverkaren tillsammans med ett eller flera av de företag som avses i led a, b eller c, eller i vilket två eller flera av de senare företagen gemensamt har de rättigheter eller befogenheter som anges i led a,

e) företag i vilka de rättigheter eller befogenheter som anges i led a gemensamt innehas av tillverkaren eller ett eller flera av dess anslutna företag som avses i leden a–d och en eller flera tredje parter.

Artikel 4

Specifika utsläppsmål

För det kalenderår som börjar den 1 januari 2014 och för varje efterföljande kalenderår ska samtliga tillverkare av lätta nyttofordon ansvara för att det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet inte överstiger de specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med bilaga I, eller i enlighet med ett undantag som medgetts en tillverkare enligt artikel 11.

Om det etappvis färdigbyggda fordonets specifika utsläpp inte är tillgängliga ska grundfordonets tillverkare använda grundfordonets specifika utsläpp för att fastställa dess genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp.

För att fastställa varje tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid ska följande procentandelar av varje tillverkares registrering av nya lätta nyttofordon under det berörda året beaktas:

— 70 % år 2014.

— 75 % år 2015.

— 80 % år 2016.

— 100 % från och med 2017.

Artikel 5

Superkrediter

Vid beräkningen av genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid ska varje nytt lätt nyttofordon med specifika koldioxidutsläpp som understiger 50 g CO_2/km räknas som

— 3,5 lätta nyttofordon 2014,

— 3,5 lätta nyttofordon 2015,

— 2,5 lätta nyttofordon 2016,

— 1,5 lätta nyttofordon 2017,

— 1 lätt nyttofordon från och med 2018.

▼B

Så länge som superkreditsystemet tillämpas får det maximala antalet nya lätta nyttofordon med specifika koldioxidutsläpp på mindre än 50 g CO_2/km som beaktas vid tillämpningen av de multiplikatorer som anges i första stycket inte överskrida 25 000 lätta nyttofordon per tillverkare.

Artikel 6

Specifika utsläppsmål för lätta nyttofordon som drivs med alternativa drivmedel

Vid bedömningen av i vilken utsträckning en tillverkare har uppfyllt sitt mål för specifika koldioxidutsläpp som avses i artikel 4 ska de specifika utsläppen av koldioxid för varje lätt nyttofordon som är konstruerat för att kunna drivas med en blandning av bensin och 85 % bioetanol (E85), i överensstämmelse med relevant unionslagstiftning eller europeisk teknisk standard, minskas med 5 % fram till och med den 31 december 2015 eftersom det finns större tekniska möjligheter till utsläppsminskning när biodrivmedel används. Denna minskning ska endast gälla om minst 30 % av bensinstationerna i den medlemsstat där det lätt nyttofordonet är registrerat tillhandahåller denna typ av alternativt drivmedel på ett sätt som överensstämmer med de hållbarhetskriterier för biodrivmedel som anges i relevant unionslagstiftning.

Artikel 7

Poolning

1. De tillverkare av lätta nyttofordon som inte beviljats undantag enligt artikel 11 får bilda en pool för att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 4.

2. Ett avtal om att bilda en pool kan omfatta ett eller flera kalenderår under förutsättning att den sammanlagda varaktigheten för varje avtal är högst fem kalenderår, och avtalet måste ingås senast den 31 december det första kalenderåret för poolverksamheten. Tillverkare som bildar en gemensam pool ska skicka följande information till kommissionen:

a) De tillverkare som ska ingå i poolen.

b) Den tillverkare som ska fungera som poolansvarig som också ska vara poolens kontaktpunkt och ansvara för betalning av poolens eventuella avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 9.

c) Bevis för att den poolansvarige kan uppfylla kraven i led b.

3. Om den föreslagne poolansvarige inte uppfyller kravet att betala poolens avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 9 ska kommissionen underrätta tillverkarna.

4. De tillverkare som ingår i en pool ska gemensamt informera kommissionen om eventuella ändringar av poolansvarig eller poolens finansiella situation om de påverkar poolens möjligheter att uppfylla kravet

▼B

att betala poolens avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 9, och om ändringar av poolens sammansättning eller om den upplöses.

5. Tillverkare kan gå ihop i pooler under förutsättning att deras avtal överensstämmer med artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget och att de tillåter att andra tillverkare som vill delta i poolen får göra det på ett öppet, transparent och icke-diskriminerande sätt, på kommersiellt rimliga villkor. Utan att begränsa den generella tillämpligheten av unionens konkurrensregler på sådana pooler, ska samtliga medlemmar i en pool särskilt ansvara för att varken uppgiftsdelning eller informationsspridning kan ske inom ramen för deras poolarrangemang, med undantag för följande uppgifter:

a) De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen.

b) Det specifika utsläppsmålet.

c) Det totala antalet registrerade fordon.

6. Punkt 5 gäller inte om samtliga tillverkare i poolen ingår i samma grupp av anslutna tillverkare.

7. Förutom i de fall anmälan lämnas enligt punkt 3, ska tillverkarna i en pool för vilken information lämnas till kommissionen anses vara en enda tillverkare för uppfyllande av kraven i artikel 4. Information om övervakning och rapportering beträffande enskilda tillverkare och pooler ska registreras, rapporteras och finnas tillgänglig i den centrala förteckning som avses i artikel 8.4.

Artikel 8

Övervakning och rapportering av genomsnittliga utsläpp

1. För det kalenderår som börjar den 1 januari 2012 och varje efterföljande kalenderår ska varje medlemsstat för varje nytt lätt nyttofordon som registreras på dess territorium registrera information i enlighet med del A i bilaga II. Informationen ska göras tillgänglig för tillverkarna och deras utsedda importörer eller representanter i varje medlemsstat. Medlemsstaterna ska göra allt för att se till att rapporteringsorganen fungerar på ett öppet sätt.

2. Senast den 28 februari varje år, med början 2013, ska varje medlemsstat fastställa och till kommissionen överlämna de uppgifter som anges i del B i bilaga II med avseende på föregående kalenderår. Uppgifterna ska överlämnas i det format som anges i del C i bilaga II.

3. På begäran av kommissionen ska en medlemsstat också överlämna alla de uppgifter som samlats in i enlighet med punkt 1.

4. Kommissionen ska upprätta en central förteckning över de uppgifter som medlemsstaterna rapporterat i enlighet med denna artikel, och denna förteckning ska vara tillgänglig för allmänheten. Senast den 30 juni 2013 och för varje år därefter ska kommissionen för varje tillverkare göra en preliminär beräkning av följande:

a) Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår.

▼B

b) Specifika utsläppsmål för föregående kalenderår.

c) Skillnaden mellan tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår och dennes specifika utsläppsmål för det året.

Kommissionen ska meddela varje tillverkare sin preliminära beräkning för den tillverkaren. Meddelandet ska innehålla uppgifter om antalet nya lätta nyttofordon som registrerats i varje medlemsstat och deras specifika koldioxidutsläpp.

5. Tillverkare får inom tre månader från det att de meddelats den preliminära beräkningen enligt punkt 4 underrätta kommissionen om eventuella oriktigheter i uppgifterna, med angivande av i vilken medlemsstat den anser att oriktigheterna har uppstått.

6. Kommissionen ska beakta alla synpunkter från tillverkare och ska, senast den 31 oktober, bekräfta eller ändra de preliminära beräkningarna enligt punkt 4.

7. För kalenderåren 2012 och 2013 ska kommissionen, om den på grundval av beräkningarna enligt punkt 5 anser att tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dennes specifika utsläppsmål, underrätta tillverkaren om detta.

8. I varje medlemsstat ska den myndighet som ska vara behörig att samla in och meddela övervakningsuppgifter i enlighet med denna förordning vara den som utsetts i enlighet med artikel 8.7 i förordning (EG) nr 443/2009.

9. Kommissionen ska anta närmare bestämmelser om övervakning och rapportering av uppgifter enligt denna artikel och om tillämpning av bilaga II. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.

För att ta hänsyn till de erfarenheter som gjorts vid tillämpningen av denna förordning, får kommissionen ändra bilaga II genom delegerade akter i enlighet med artikel 15 och med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 16 och 17.

10. Medlemsstaterna ska också samla in och rapportera uppgifter, enligt denna artikel, om registreringar av fordon i kategorierna M_2 och N_2 enligt definitionerna i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och fordon för vilka typgodkännandet utvidgats enligt artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007.

Artikel 9

Avgifter för extra utsläpp

1. För perioden 1 januari–31 december 2014 och varje kalenderår därefter ska kommissionen ålägga tillverkaren eller i förekommande fall den poolansvarige avgifter för extra utsläpp om tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider de specifika utsläppsmålen.

▼B

2. Avgifterna för extra utsläpp enligt punkt 1 ska beräknas enligt följande formler:

a) Fr.o.m. 2014 t.o.m. 2018

i) För extra utsläpp på mer än 3 g CO_2/km:

((Extra utsläpp – 3g CO_2/km) × 95 EUR + 45 EUR) × antalet nya lätta nyttofordon.

ii) För extra utsläpp på mer än 2 g CO_2/km men inte mer än 3 g CO_2/km:

((Extra utsläpp – 2g CO_2/km) × 25 EUR + 20 EUR) × antalet nya lätta nyttofordon.

iii) För extra utsläpp på mer än 1 g CO_2/km men inte mer än 2 g CO_2/km:

((Extra utsläpp – 1g CO_2/km) × 15 EUR + 5 EUR) × antalet nya lätta nyttofordon.

iv) För extra utsläpp på högst 1 g CO_2/km:

Extra utsläpp × 5 EUR × antalet nya lätta nyttofordon.

b) Fr.o.m. 2019:

(Extra utsläpp × 95 EUR) × antalet nya lätta nyttofordon.

I denna artikel avses med

— *extra utsläpp:* antalet (ett positivt tal) gram per kilometer med vilket en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp – med beaktande av eventuella koldioxidutsläppsminskningar genom innovativ teknik som godkänts i enlighet med artikel 12 – överskrider dennes specifika utsläppsmål under det kalenderår eller den del av kalenderåret som skyldigheten enligt artikel 4 gäller, avrundat till närmaste tre decimaler, och

— *antalet nya lätta nyttofordon:* det antal nya lätta nyttofordon som tillverkaren har tillverkat och som har registrerats under den aktuella perioden enligt infasningskriterierna i artikel 4.

3. Kommissionen ska anta närmare arrangemang för uppbörd av avgifter för extra utsläpp enligt punkt 1 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.

4. Avgifterna för extra utsläpp ska anses vara intäkter i Europeiska unionens allmänna budget.

Artikel 10

Offentliggörande av tillverkarnas resultat

1. Senast den 31 oktober 2013 och den 31 oktober varje efterföljande år ska kommissionen offentliggöra en förteckning i vilken det för varje tillverkare anges följande:

a) Tillverkarens specifika utsläppsmål för föregående kalenderår.

▼B

b) Tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår.

c) Differensen mellan tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår och dennes specifika utsläppsmål för det året.

d) Det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet för alla nya lätta nyttofordon som registrerades i unionen under föregående kalenderår.

e) Den genomsnittliga vikten för alla nya lätta nyttofordon som registrerades i unionen under föregående kalenderår.

2. Från och med den 31 oktober 2015 ska det i den förteckning som avses i punkt 1 även anges om tillverkaren under föregående kalenderår har uppfyllt kraven i artikel 4.

Artikel 11

Undantag för vissa tillverkare

1. En tillverkare av färre än 22 000 av de nya lätta nyttofordon som registreras i unionen varje kalenderår, ska ha rätt att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med bilaga I under förutsättning att denne tillverkare

a) inte tillhör en grupp anslutna tillverkare, eller

b) tillhör en grupp anslutna tillverkare som totalt ansvarar för färre än 22 000 av de nya lätta nyttofordon som registreras i unionen varje kalenderår, eller

c) ingår i en grupp av anslutna tillverkare men driver egna produktionsanläggningar och har eget konstruktionskontor.

2. Ett undantag om vilket ansöks enligt punkt 1 får medges för en period av högst fem kalenderår. Ansökan ska göras till kommissionen och innehålla följande:

a) Namnet på tillverkaren och dennes kontaktperson.

b) Bevis för att tillverkaren har rätt att ansöka om undantag enligt punkt 1.

c) Närmare uppgifter om de lätta nyttofordon som den tillverkar, inbegripet dessa lätta nyttofordons vikt och specifika koldioxidutsläpp.

d) Ett specifikt utsläppsmål som överensstämmer med tillverkarens förmåga att uppnå minskningen, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till de särskilda förhållandena på marknaden för den tillverkade typen av lätta nyttofordon.

3. Om kommissionen anser att tillverkaren har rätt till undantag enligt punkt 1 och är övertygad om att det specifika utsläppsmål som tillverkaren föreslår är förenligt med dennes förmåga att uppnå

▼B

minskningen, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till de särskilda förhållandena på marknaden för den tillverkade typen av lätta nyttofordon, ska kommissionen bevilja tillverkaren undantag. Undantaget ska gälla från och med den 1 januari året efter dagen för beviljandet av undantaget.

4. En tillverkare som omfattas av ett undantag i enlighet med denna artikel ska omedelbart underrätta kommissionen om eventuella förändringar som påverkar eller kan påverka dennes rätt till ett undantag.

5. Om kommissionen med anledning av en underrättelse enligt punkt 4 eller av annat skäl anser att en tillverkare inte längre har rätt till undantag, ska den återkalla undantaget från och med den 1 januari följande kalenderår och informera tillverkaren om detta.

6. Om tillverkaren inte uppnår sitt specifika utsläppsmål, ska kommissionen ålägga tillverkaren att betala avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 9.

7. Kommissionen ska anta regler för att komplettera punkterna 1–6 i denna artikel, bland annat i fråga om tolkningen av kriterierna för beviljande av undantag, innehållet i ansökningarna samt utformningen och bedömningen av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp, genom delegerade akter i enlighet med artikel 15 och med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 16 och 17.

8. En ansökan om undantag, inklusive information till stöd för ansökan, underrättelser enligt punkt 4, återkallanden enligt punkt 5, åläggande av avgifter för extra utsläpp enligt punkt 6 och åtgärder som vidtagits enligt punkt 7, ska vara offentlig i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar. ([1])

Artikel 12

Miljöinnovationer

1. På begäran av en leverantör eller en tillverkare ska hänsyn tas till minskningar av koldioxidutsläppen som gjorts med hjälp av innovativ teknik. Det sammanlagda bidraget från sådan teknik till minskningen av en tillverkares specifika utsläppsmål får vara högst 7 g CO_2/km.

2. Kommissionen ska anta närmare bestämmelser för ett förfarande för godkännande av sådan innovativ teknik senast den 31 december 2012. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2 i denna förordning. Dessa närmare bestämmelser ska vara förenliga med bestämmelserna i artikel 12.2 i förordning (EG) nr 443/2009 och grundas på följande kriterier för innovativ teknik:

a) De koldioxidminskningar som uppnås med hjälp av den innovativa tekniken ska kunna tillskrivas leverantören eller tillverkaren.

b) Den innovativa tekniken ska bidra till en bekräftad minskning av koldioxidutsläppen.

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

▼B

c) Den innovativa tekniken ska varken omfattas av den standardiserade testcykeln för koldioxidmätningar eller av obligatoriska bestämmelser som följd av kompletterande åtgärder för att uppnå den minskning på 10 g CO_2/km som avses i artikel 1 i förordning (EG) nr 443/2009 eller vara obligatorisk enligt andra bestämmelser i unionslagstiftningen.

3. En leverantör eller tillverkare som ansöker om att en åtgärd ska godkännas som en innovativ teknik ska förelägga kommissionen en rapport med en kontrollrapport från ett oberoende och certifierat organ. Eventuell samverkan mellan åtgärden i fråga och en annan, redan godkänd innovativ teknik ska omnämnas i rapporten, och kontrollrapporten ska innehålla en bedömning av i vilken omfattning denna samverkan påverkar den minskning som uppnås genom varje enskild åtgärd.

4. Kommissionen ska godkänna den uppnådda minskningen utifrån de kriterier som fastställs i punkt 2.

Artikel 13

Översyn och rapport

1. Senast den 1 januari 2013 ska kommissionen slutföra en översyn av de specifika utsläppsmål som anges i bilaga I och av de undantag som anges i artikel 11, i syfte att fastställa

— tillvägagångssätten för att på ett kostnadseffektivt sätt uppnå det långsiktiga målet på 147 g CO_2/km till 2020, under förutsättning att genomförbarheten bekräftas på grundval av resultaten från en uppdaterad konsekvensanalys, och

— de olika aspekterna av genomförandet av det målet, inbegripet avgifterna för extra utsläpp.

Utifrån en sådan översyn och den konsekvensbedömning som föregår denna, vilken inbegriper en övergripande bedömning av konsekvenserna för fordonsindustrin och de företag som är beroende av denna, ska kommissionen vid behov lägga fram ett förslag om ändring av denna förordning i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet på ett sätt som är så neutralt som möjligt ur konkurrenssynpunkt samt socialt rättvist och hållbart.

2. Kommissionen ska senast 2014 vid behov lägga fram ett förslag till Europaparlamentet och rådet om att denna förordning i syfte att uppnå det långsiktiga målet från och med 2020 ska omfatta fordon i kategorierna N_2 och M_2 enligt definitionerna i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och fordon för vilka typgodkännandet utvidgats enligt artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007.

3. Kommissionen ska senast 2014, efter en konsekvensbedömning, offentliggöra en rapport om tillgängligheten till uppgifter om markyta och nyttolast och deras användning som nyttoparametrar för att bestämma specifika utsläppsmål och vid behov överlämna ett förslag till Europaparlamentet och rådet om ändring av bilaga I i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

▼B

4. Senast den 31 december 2011 ska kommissionen inleda ett förfarande för att få fram representativa värden för etappvis färdigbyggda fordons koldioxidutsläpp, bränsleeffektivitet och vikt samtidigt som den ska se till att tillverkaren av grundfordonet i god tid har tillgång till uppgifter om det etappvis färdigbyggda fordonets vikt och specifika koldioxidutsläpp.

5. Senast den 31 oktober 2016 och vart tredje år därefter ska kommissionen genom delegerade akter i enlighet med artikel 15, och med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 16 och 17, ändra bilaga I för att anpassa värdet M_0 i denna till den genomsnittliga vikten för nya lätta nyttofordon under de föregående tre kalenderåren.

Dessa anpassningar ska bli gällande för första gången den 1 januari 2018 och därefter vart tredje år.

6. Kommissionen ska inkludera lätta nyttofordon i den översyn av förfarandena för att mäta koldioxidutsläpp som avses i artikel 13.3 i förordning (EG) nr 443/2009.

Från och med den dag då det reviderade förfarandet för att mäta koldioxidutsläpp börjar tillämpas ska innovativ teknik inte längre godkännas enligt det förfarande som avses i artikel 12.

Kommissionen ska inkludera lätta nyttofordon i den översyn av direktiv 2007/46/EG som avses i artikel 13.4 i förordning (EG) nr 443/2009.

För att återspegla eventuella ändringar i det föreskrivna provningsförfarandet för mätning av specifika koldioxidutsläpp ska kommissionen anpassa formlerna i bilaga I genom delegerade akter i enlighet med artikel 15, och med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 16 och 17.

Artikel 14

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för klimatförändringar, som inrättats genom artikel 9 i Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG av den 11 februari 2004 om en mekanism för övervakning av utsläpp av växthusgaser inom gemenskapen och för genomförande av Kyotoprotokollet ([1]). Den kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 15

Utövande av delegering

1. Befogenhet att anta de delegerade akter som avses i artiklarna 8.9 andra stycket, 11.7, 13.5 och 13.6 fjärde stycket ska ges till kommissionen för en period på fem år från den 3 juni 2011. Kommissionen ska utarbeta en rapport om de delegerade befogenheterna senast sex månader innan perioden på fem år löpt ut. Delegeringen av befogenhet ska automatiskt förlängas med perioder av samma längd, om den inte återkallas av Europaparlamentet eller rådet i enlighet med artikel 16.

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

▼B

2. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

3. Befogenheterna att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 16 och 17.

Artikel 16

Återkallande av delegering

1. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 8.9 andra stycket, 11.7, 13.5 och 13.6 fjärde stycket får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet.

2. Den institution som har inlett ett internt förfarande för att besluta huruvida en delegering av befogenheter ska återkallas ska sträva efter att underrätta den andra institutionen och kommissionen i rimlig tid innan det slutliga beslutet fattas och ska då ange vilka delegerade befogenheter som kan komma att återkallas samt de eventuella skälen för ett återkallande.

3. Beslutet om återkallande innebär att delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet upphör att gälla. Det får verkan omedelbart, eller vid ett senare, i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan trätt i kraft. Det ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 17

Invändning mot delegerade akter

1. Europaparlamentet eller rådet får invända mot en delegerad akt inom två månader från delgivningsdagen.

På Europaparlamentets eller rådets initiativ ska fristen förlängas med två månader.

2. Om varken Europaparlamentet eller rådet vid utgången av den period som avses i punkt 1 har invänt mot den delegerade akten ska den offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och träda i kraft den dag som anges i den.

Den delegerade akten får offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och träda i kraft före utgången av denna period om både Europaparlamentet och rådet har underrättat kommissionen om att de har beslutat att inte invända.

3. Om Europaparlamentet eller rådet invänder mot den delegerade akten inom den period som anges i punkt 1 ska den inte träda i kraft. Den institution som invänder mot den delegerade akten ska ange skälen för detta.

Artikel 18

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tredje dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

▼B

BILAGA I

MÅL FÖR SPECIFIKA KOLDIOXIDUTSLÄPP

1. De vägledande specifika koldioxidutsläppen för varje lätt nyttofordon, uttryckta i gram per kilometer, ska fastställas enligt följande formel:

   a) Fr.o.m. 2014 t.o.m. 2017:

   Vägledande specifika koldioxidutsläpp = $175 + a \times (M - M_0)$

   Där

   M = fordonets vikt i kilogram (kg)

   M_0 = 1 706,0

   a = 0,093

   b) Fr.o.m. 2018:

   Vägledande specifika koldioxidutsläpp = $175 + a \times (M - M_0)$

   Där

   M = fordonets vikt i kilogram (kg)

   M_0 = det värde som antas i enlighet med artikel 13.5

   a = 0,093

2. Det specifika utsläppsmålet för en tillverkare under ett kalenderår beräknas som genomsnittet av de vägledande specifika koldioxidutsläppen för varje nytt lätt nyttofordon som registrerats under det kalenderåret och som denne tillverkat.

▼B

BILAGA II

ÖVERVAKNING OCH RAPPORTERING AV UTSLÄPP

A. Insamling av uppgifter om lätta nyttofordon och fastställande av koldioxidövervakningsinformation

1. För det kalenderår som börjar den 1 januari 2012 och varje därpå följande kalenderår ska medlemsstaterna registrera följande uppgifter för varje nytt lätt nyttofordon som registreras på deras territorium:

   a) Tillverkare.

   b) Typ, variant och version.

   c) Specifika koldioxidutsläpp (g/km).

   d) Vikt (kg).

   e) Hjulbas (mm).

   f) Styraxelns och den andra axelns spårvidd (mm).

   g) Den högsta tekniskt tillåtna vikten inklusive last (i kg) i enlighet med bilaga III till direktiv 2007/46/EG.

2. ►M1 Uppgifterna i punkt 1 ska hämtas från intyget om överensstämmelse eller överensstämma med det intyg om överensstämmelse som tillverkaren av relevant lätt nyttofordon utfärdat. Om intyget om överensstämmelse inte används, ska medlemsstaterna vidta lämpliga åtgärder för att se till att övervakningsförfarandet är tillräckligt noggrant. ◄ Om överensstämmelseintyget innehåller både minimal och maximal vikt för det lätta nyttofordonet ska medlemsstaten endast använda maximivikten för de syften som avses i denna förordning. När det gäller fordon som körs på två olika bränslen (bensin/gas), vars överensstämmelseintyg innehåller uppgifter om de specifika koldioxidutsläppen för både bensin och gas, ska medlemsstaterna enbart använda det värde som uppmätts för gas.

3. För det kalenderår som börjar den 1 januari 2012 och varje därpå följande kalenderår ska varje medlemsstat för varje tillverkare fastställa följande, i enlighet med de metoder som anges i del B i denna bilaga:

   a) Sammanlagt antal nya lätta nyttofordon som registrerats på medlemsstatens territorium.

▼M1

   b) Det antal nya lätta kommersiella fordon med värden för var och en av följande parametrar:

      i) Koldioxidutsläpp.

      ii) Vikt.

      iii) Hjulbas.

      iv) Styraxelns spårvidd.

      v) Övriga axlars spårvidd.

▼B

   d) För varje version av varje variant av varje typ av nytt lätt nyttofordon:

      i) Det sammanlagda antalet nya lätta nyttofordon som registrerats på medlemsstatens territorium, enligt del B punkt 4 i denna bilaga.

      ii) De specifika koldioxidutsläppen.

      iii) Vikten.

▼M1

iv) Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last.

v) Hjulbas.

vi) Styraxelns spårvidd.

vii) Övriga axlars spårvidd.

▼B

B. Metoder för att fastställa övervakningsinformation för koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon

Den övervakningsinformation som medlemsstaterna är skyldiga att fastställa i enlighet med del A punkt 3 i denna bilaga ska fastställas enligt de metoder som anges i denna del.

1. Antal registrerade nya lätta nyttofordon (N)

Medlemsstaterna ska fastställa antalet nya lätta nyttofordon som registrerats på deras territorium under det berörda övervakningsåret (N).

▼M1

_____

▼B

4. De nya lätta nyttofordonens fördelning efter version

För varje version av varje variant av varje typ av nytt lätt nyttofordon ska antalet nyregistrerade fordon, fordonens vikt, de specifika koldioxidutsläppen och fordonets hjulbas, spårvidd samt högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last registreras.

▼M1

_____

▼B

7. Etappvis färdigbyggda fordon

När det gäller etappvis färdigbyggda fordon ska koldioxidutsläppen från det etappvis färdigbyggda fordonet tilldelas tillverkaren av grundfordonet.

För att garantera att värdena för koldioxidutsläpp, bränsleeffektivitet och vikt hos de etappvis färdigbyggda fordonen är representativa ska kommissionen, utan att lägga orimliga bördor på tillverkaren av grundfordonet, lägga fram ett förslag om ett särskilt övervakningsförfarande samt se över och göra de ändringar som behövs av den relevanta lagstiftningen för typgodkännande senast den 31 december 2011.

Kommissionen ska, när den fastställer ett sådant förfarande, vid behov fastställa hur vikten och koldioxidvärdet övervakas, på grundval av en tabell över koldioxidvärden som motsvarar olika tröghetsviktklasser eller endast ett koldioxidvärde som härletts från grundfordonet plus en standardtilläggsvikt uppdelat på N_1-klass. I det sistnämnda fallet skulle denna vikt även användas för de ändamål som avses i del C i denna bilaga.

Kommissionen ska även se till att tillverkaren av grundfordonet i god tid har tillgång till uppgifter om det etappvis färdigbyggda fordonets vikt och specifika koldioxidutsläpp.

C. Format för dataöverföring

Medlemsstaterna ska enligt följande format rapportera de uppgifter som anges i del A punkt 3 i denna bilaga för varje tillverkare och år:

▼B

Avsnitt 1 – Sammanställda övervakningsuppgifter

Medlemsstat ([1]):	
Årgång:	
Uppgiftskälla:	

Tillverkare	Sammanlagt antal registrerade nya lätta nyttofordon	Antalet nya lätta nyttofordon med ett utsläppsvärde	Antalet nya lätta nyttofordon med ett viktvärde	Antalet nya lätta nyttofordon med ett hjulbasvärde	Antalet nya lätta nyttofordon med ett värde för styraxelns spårvidd	Antalet nya lätta nyttofordon med ett värde för den andra axelns spårvidd
(Tillverkare 1)	…	…	…	…	…	…
(Tillverkare 2)	…	…	…	…	…	…
…	…	…	…	…	…	…
Alla tillverkare tillsammans	…	…	…	…	…	…

([1]) ISO 3166 alpha-2-koder med undantag för Grekland och Förenade kungariket som har koderna ”EL” respektive ”UK”.

▼M1

Avsnitt 2 – Detaljerade övervakningsuppgifter

Tillverkarens namn – EU-standardbenämning	Tillverkarens namn – Tillverkarens standardbenämning	Tillverkarens namn – Nationell registerbenämning	Typgodkännande och dess utvidgning(ar)	Typ	Variant	Version	Fabrikat	Typgodkänd fordonskategori	Registrerad fordonskategori	Det sammanlagda antalet nya registreringar	Specifika koldioxidutsläpp (g/km)	Vikt (kg)	Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last (kg)	Hjulbas (mm)	Styraxelns spårvidd (mm)	Övriga styraxlars spårvidd (mm)	Bränsletyp	Driftsätt	Kapacitet (cm^3)	Elförbrukning (Wh/km)	Innovativ teknik eller grupp innovativa tekniker (kod)	Utsläppsminskningar genom innovativ teknik
Tillv. 1	Tillv. 1	Tillv. 1	Nummer 1	Typ 1	Variant 1	Version 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tillv. 1	Tillv. 1	Tillv. 1	Nummer 1	Typ 1	Variant 1	Version 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tillv. 1	Tillv. 1	Tillv. 1	Nummer 1	Typ 1	Variant 2	Version 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tillv. 1	Tillv. 1	Tillv. 1	Nummer 1	Typ 1	Variant 2	Version 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tillv. 1	Tillv. 1	Tillv. 1	Nummer 2	Typ 2	Variant 1	Version 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tillv. 1	Tillv. 1	Tillv. 1	Nummer 2	Typ 2	Variant 1	Version 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tillv. 1	Tillv. 1	Tillv. 1	Nummer 2	Typ 2	Variant 2	Version 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…

▼M1

Tillverkarens namn – EU-standardbe-nämning	Tillverkarens namn – Tillverkarens stan-dardbenämning	Tillverkarens namn – Nationell register-benämning	Typgodkännande och dess utvidgning(ar)	Typ	Variant	Version	Fabrikat	Typgodkänd fordonskategori	Registrerad fordonskategori	Det sammanlagda antalet nya registrerin-gar	Specifika koldioxidutsläpp (g/km)	Vikt (kg)	Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last (kg)	Hjulbas (mm)	Styraxelns spårvidd (mm)	Övriga styraxlars spårvidd (mm)	Bränsletyp	Driftsätt	Kapacitet (cm^3)	Elförbrukning (Wh/km)	Innovativ teknik eller grupp innovativa tekniker (kod)	Utsläppsminskningar genom innovativ te-knik
Tillv. 1	Tillv. 1	Tillv. 1	Num-mer 2	Typ 2	Variant 2	Version 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tillv. 2	Tillv. 2	Tillv. 2	Num-mer 1	Typ 1	Variant 1	Version 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tillv. 2	Tillv. 2	Tillv. 2	Num-mer 1	Typ 1	Variant 1	Version 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tillv. 2	Tillv. 2	Tillv. 2	Num-mer 1	Typ 1	Variant 2	Version 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tillv. 2	Tillv. 2	Tillv. 2	Num-mer 1	Typ 1	Variant 2	Version 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…