

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

► **B** **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 CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer
 (EØS-relevant tekst)

 (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
► <u>M1</u>	Kommissionens forordning (EU) nr. 397/2013 af 30. april 2013	L 120	4	1.5.2013

Berigtiget ved:

- **C1** Berigtigelse, EUT L 234 af 3.9.2013, s. 27 (443/2009)



**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 CO₂-emissionerne fra personbiler og lette
erhvervskøretøjer**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 175, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

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

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Formålet med denne forordning er at fastsætte præstationsnormer for emissioner fra nye personbiler, der registreres i Fællesskabet, for at tilvejebringe en del af Fællesskabets integrerede tilgang med henblik på at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og samtidig sikre et velfungerende indre marked.
- (2) Ifølge De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, som blev godkendt på Det Europæiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 94/69/EF ⁽³⁾, skal alle parterne opstille og gennemføre nationale og i givet fald regionale programmer for foranstaltninger til at imødegå klimaændringerne. I januar 2007 foreslog Kommissionen, at Den Europæiske Union inden for rammerne af internationale forhandlinger skulle forfølge målsætningen om senest i 2020 at opnå en 30 % reduktion af drivhusgasemissionerne fra de udviklede lande (set i forhold til 1990-niveauet), og at Unionen selv bør påtage sig en fast ensidig forpligtelse til at gennemføre mindst en 20 % reduktion af drivhusgasemissionerne senest i 2020 (set i forhold til 1990-niveauet) uanset reduktioner opnået af andre udviklede lande. Europa-Parlamentet og Rådet gav deres tilslutning til denne målsætning.

⁽¹⁾ EUT C 77 af 31.3.2009, s. 1.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 17.12.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 6.4.2009.

⁽³⁾ EFT L 33 af 7.2.1994, s. 11.

▼B

- (3) Disse forpligtelser indebærer bl.a., at alle medlemsstater må nedbringe emissionerne fra personbiler i betydelig grad. For at de nødvendige betydelige emissionsreduktioner kan opnås, bør der gennemføres politikker og foranstaltninger på medlemsstats- og fællesskabsniveau i alle Fællesskabets økonomiske sektorer og ikke kun i industri- og energisektoren. Vejtransportsektoren tegner sig for det næststørste bidrag til forureningen med drivhusgasser i EU, og sektorens emissioner er stadig stigende. Hvis vejtransportsektorens klimapåvirkninger fortsætter med at vokse, vil det i høj grad undergrave andre sektorers reduktioner til bekæmpelse af klimaændringerne.
- (4) Fællesskabsmål for nye personbiler skaber et mere sikkert grundlag for fabrikanternes planlægning og større fleksibilitet med henblik på at opfylde kravet om at nedbringe CO₂-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.
- (5) Denne forordning bygger på en veletableret proces for måling og overvågning af CO₂-emissioner fra biler registreret i Fællesskabet i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1753/2000/EF om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler⁽¹⁾. Det er væsentligt, at kravene om nedbringelse af CO₂-emissioner fortsat skaber forudsigelighed i hele Fællesskabet og et sikkert grundlag for fabrikanternes planlægning for hele deres bilpark af nye biler i Fællesskabet.
- (6) Kommissionen vedtog en fællesskabsstrategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler i 1995. Denne strategi hvilede på tre grundpiller: frivillige tilsagn fra automobilfabrikanterne om at nedbringe emissionerne, bedre forbrugeroplysninger og fremme af biler med god brændstoføkonomi via fiskale foranstaltninger.
- (7) I 1998 påtog Foreningen af Europæiske Automobilfabrikanter (ACEA) sig at nedbringe de gennemsnitlige emissioner fra nye solgte biler til 140 g CO₂/km senest i 2008, og i 1999 påtog den japanske forening af automobilfabrikanter (JAMA) og den koreanske forening af automobilfabrikanter (KAMA) sig en forpligtelse til at nedbringe de gennemsnitlige emissioner fra nye solgte biler til 140 g CO₂/km senest i 2009. Disse tilsagn blev anerkendt i Kommissionens henstilling 1999/125/EF af 5. februar 1999 om nedbringelse af CO₂-emissioner fra personbiler⁽²⁾ (ACEA); Kommissionens henstilling 2000/303/EF af 13. april 2000 om nedbringelse af CO₂-emissionen fra personbiler (KAMA)⁽³⁾ og Kommissionens henstilling 2000/304/EF af 13. april 2000 om nedbringelse af CO₂-emissionen fra personbiler (JAMA)⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ EFT L 202 af 10.8.2000, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 40 af 13.2.1999, s. 49.

⁽³⁾ EFT L 100 af 20.4.2000, s. 55.

⁽⁴⁾ EFT L 100 af 20.4.2000, s. 57.

▼B

- (8) Den 7. februar 2007 vedtog Kommissionen to parallelle meddelelser: en meddelelse om resultaterne af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og en meddelelse om en konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede — CARS21. Det blev i meddelelserne understreget, at selv om der var sket fremskridt med hensyn til opfyldelsen af målet om 140 g CO₂/km i 2008/2009, vil fællesskabsmålet om 120 g CO₂/km ikke opfyldes i 2012, medmindre der vedtages yderligere foranstaltninger.
- (9) Der blev i meddelelserne foreslået en integreret tilgang for senest i 2012 at nå fællesskabsmålet på 120 g CO₂/km, og det blev bekendtgjort, at Kommissionen vil foreslå en lovramme for at nå fællesskabsmålet ved at fokusere på obligatoriske CO₂-emissionsreduktioner for at opfylde et emissionsmål på gennemsnitligt 130 g CO₂/km for bilparken af nye biler ved hjælp af forbedringer af bilmotorteknologien. På linje med fremgangsmåden, som blev benyttet i forbindelse med fabrikanternes frivillige tilsagn, omfatter denne de elementer, der inddrages ved målingen af personbilers CO₂-emissioner i henhold til 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 ⁽¹⁾. En yderligere reduktion på 10 g CO₂/km eller tilsvarende, hvis teknisk nødvendigt, opnås gennem andre teknologiske forbedringer og gennem en øget anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer.
- (10) Lovrammen for gennemførelsen af de gennemsnitlige emissionsmål for bilparken af nye biler bør sikre konkurrencemæssigt upartiske og socialt acceptable reduktionsmål, som tager hensyn til alle Europas forskellige automobilfabrikanten, og som gør det muligt at undgå unødige konkurrenceforvridning mellem automobilfabrikanten. Lovrammen bør kunne forenes med det overordnede mål om at nå Fællesskabets Kyotomål og suppleres af mere brugsrelaterede instrumenter, f.eks. differentierede bil- og energiafgifter.
- (11) Det bør sikres, at der i Den Europæiske Unions budget afsættes passende støtte midler til at fremme udviklingen af teknologier, der skal nedbringe CO₂-emissioner fra vej køretøjer radikalt.
- (12) For at opretholde diversiteten på bilmarkedet og dets evne til at imødekomme forskellige forbrugerbehov bør CO₂-målene for personbiler fastsættes som en lineær funktion af bilernes nytte. En egnet parameter til at beskrive denne nytte er massen, der skaber en sammenhæng med de nuværende emissioner og derfor fører til mere realistiske og konkurrencemæssigt upartiske mål. Endvidere er der let adgang til data om masse. Data for alternative nytteparametre som f.eks. fodaftryk (akselafstand

⁽¹⁾ EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

▼B

gange sporvidde) bør indsamles for at lette mere langsigtede evalueringer af den nyttebaserede tilgang. Kommissionen bør senest i 2014 gennemgå tilgængeligheden af data og, om nødvendigt, fremsætte et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om at tilpasse nytteparameteren.

- (13) Sigtet med denne forordning er at skabe incitament for automobilindustrien til at investere i nye teknologier. Denne forordning fremmer aktivt miljøinnovation og tager hensyn til den fremtidige teknologiske udvikling. Udviklingen af innovative teknologier til fremdrift bør især fremmes, da de forårsager betydeligt lavere emissioner end traditionelle personbiler. Dermed fremmes det europæiske erhvervslivs konkurrenceevne på lang sigt, og der skabes flere arbejdspladser af høj kvalitet. Kommissionen bør overveje muligheden af at medtage foranstaltninger til miljøinnovation i forbindelse med gennemgangen af prøvningsprocedurer, jf. artikel 14, stk. 3, i forordning (EF) nr. 715/2007, under hensyntagen til de tekniske og økonomiske virkninger heraf.

- (14) I anerkendelse af de høje omkostninger forbundet med forskning og udvikling samt enhedsomkostningerne for de første generationer af køretøjsteknologier med meget lave CO₂-emissioner, der bringes i omsætning som følge af denne forordnings ikrafttræden, sigter forordningen på et midlertidigt grundlag på at køretøjer med ultralave CO₂-emissioner bringes hurtigere og lettere i omsætning på fællesskabsmarkedet allerede på de første stadier af markedsføringen.

- (15) Anvendelsen af visse alternative brændstoffer kan give væsentlige CO₂-reduktioner beregnet på et »well-to-wheel«-grundlag. Denne forordning omfatter derfor specifikke bestemmelser, der har til formål at fremme en udvidet brug på fællesskabsmarkedet af visse køretøjer, der kører på alternative brændstoffer.

- (16) Af hensyn til sammenhængen med tilgangen inden for Kommissionens strategi for CO₂ og motorkøretøjer, navnlig hvad angår de frivillige aftaler, som bilfabrikanternes sammenslutninger har påtaget sig, bør målene anvendes for nye personbiler, som registreres i Fællesskabet for første gang, og som, bortset fra en begrænset periode med henblik på at undgå misbrug, ikke tidligere er registreret uden for Fællesskabet.

- (17) I 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⁽¹⁾ etableres en harmoniseret ramme med administrative bestemmelser og almene tekniske krav vedrørende godkendelse af alle nye køretøjer inden for dets 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 nævnte direktiv og for sikring af produktionens overensstemmelse.

⁽¹⁾ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

▼B

- (18) Køretøjer til særlig brug som defineret i bilag II i direktiv 2007/46/EF er underkastet specifikke krav i forbindelse med typegodkendelse, og de bør derfor udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde. Køretøjer, som er klassificeret som klasse M₁ inden denne forordnings ikrafttræden, som er udformet specifikt til erhvervsformål til befordring af kørestolsbrugere i køretøjet og som svarer til definitionen af køretøjer til særlig brug i bilag II i direktiv 2007/46/EF, bør også udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde i overensstemmelse med fællesskabets politik om hjælp til handicappede.
- (19) Fabrikanten 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 biler i stedet for at skulle opfylde CO₂-mål for hver enkelt bil. Fabrikanten bør derfor pålægges at sikre, at de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra alle nye personbiler, som registreres i Fællesskabet, og som de bærer ansvaret for, ikke overstiger gennemsnittet af emissionsmålene for disse biler. Dette krav bør indføres mellem 2012 og 2015 med henblik på at lette overgangen.
- (20) Det er ikke hensigtsmæssigt at anvende den samme metode til at fastlægge emissionsreduktionsmål for fabrikanten med stor produktionsvolumen og fabrikanten med lav produktionsvolumen, der betragtes som uafhængige ifølge de kriterier, der er fastsat i denne forordning. Disse fabrikanten med lav produktionsvolumen bør have alternative emissionsreduktionsmål, der hænger sammen med det teknologiske potentiale hos en given fabrikants køretøjer til at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner og er i overensstemmelse med de pågældende markedssegmenters karakteristika. Denne undtagelse bør medtages i gennemgangen af de specifikke emissionsmål i bilag I, der skal være afsluttet senest i begyndelsen af 2013.
- (21) Nichefabrikanten bør også have mulighed for at opfylde et alternativt mål, der er 25 % lavere end deres gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for 2007. Foreligger der ikke oplysninger om en fabrikants gennemsnitlige specifikke emissioner for 2007, fastsættes et tilsvarende mål. Denne undtagelse bør medtages i gennemgangen af målene for de specifikke emissioner i bilag I, der skal være afsluttet senest i begyndelsen af 2013.

▼B

- (22) Ved fastsættelsen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra alle nye biler, som registreres i Fællesskabet, og som fabrikkerne bærer ansvaret for, bør der tages hensyn til alle biler uanset deres masse eller andre karakteristika. Selv om forordning (EF) nr. 715/2007 ikke dækker personbiler med en referencemasse på over 2 610 kg, for hvilke typegodkendelsen ikke er udvidet efter artikel 2, stk. 2, i nævnte forordning, bør emissionerne fra disse biler måles efter den samme måleprocedure, som er præciseret for personbiler i forordning (EF) nr. 692/2008 ⁽¹⁾. De heraf opnåede CO₂-emissionsværdier bør indføres i køretøjets typeattest, for at de dermed får mulighed for at indgå i overvågningsordningen.
- (23) Med henblik på at skabe fleksibilitet for fabrikkerne kan de aftale at danne en pool på et åbent, gennemsigtigt og ikke-diskriminerende grundlag for at opfylde deres mål i henhold til denne forordning. En aftale om at danne en pool bør ikke overstige fem år, men den kan forlænges. Når fabrikkerne danner en pool, anses de for at have opfyldt deres mål i henhold til denne forordning, når poolens gennemsnitlige emissioner under ét ikke overstiger poolens emissionsmål.
- (24) Der er behov for en robust overholdelsesmekanisme for at sikre, at målene i denne forordning opfyldes.
- (25) Nye personbilers specifikke emissioner af CO₂ måles på et harmoniseret grundlag i Fællesskabet efter metoden i forordning (EF) nr. 715/2007. For at minimere den administrative byrde ved denne forordning bør opfyldelsen måles på grundlag af data om registreringer af nye biler i Fællesskabet, som medlemsstaterne indsamler og rapporterer til Kommissionen. Af hensyn til sammenhængen i de data, der anvendes til at vurdere opfyldelsen, bør reglerne for indsamling og rapportering af disse data så vidt muligt harmoniseres.
- (26) I direktiv 2007/46/EF er det fastsat, at fabrikanten leverer en typeattest, der skal ledsage hver ny personbil, og at medlemsstaterne kun må tillade registrering og ibrugtagning af en ny personbil, hvis den ledsages af en gyldig typeattest. Data, som medlemsstaterne indsamler, bør være i overensstemmelse med den typeattest, som fabrikanten udsteder for personbilen, og bør kun baseres på denne reference. Såfremt en medlemsstat af berettigede årsager ikke anvender typeattesten til fuldførelse af

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18.7.2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 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 (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).

▼B

registreringsprocessen og ibrugtagning af en ny personbil, bør den iværksætte de nødvendige foranstaltninger for at sikre tilstrækkelig nøjagtighed i overvågningsproceduren. Der bør udarbejdes en standarddatabase i Fællesskabet over data om typeattester. Databaseen bør anvendes som fælles reference for at give medlemsstaterne mulighed for lettere at vedligeholde deres registreringsdata, når nye køretøjer registreres.

- (27) Fabrikantens opfyldelse af målene i denne forordning bør vurderes på fællesskabsniveau. Fabrikanter, hvis gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overstiger grænserne i denne forordning, bør pålægges en afgift for emissionsoverskridelsen for hvert kalenderår fra og med 2012. Afgiftens størrelse bør justeres alt efter i hvor høj grad fabrikanterne overskrider deres mål. Den bør vokse med tiden. For at skabe et tilstrækkeligt incitament til at træffe foranstaltninger for at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner fra personbiler bør afgiften afspejle de teknologiske omkostninger. 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 traktatens artikel 176, 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.
- (29) Denne forordning berører ikke den fulde anvendelse af Fællesskabets konkurrenceregler.
- (30) Kommissionen bør overveje nye fremgangsmåder til at opnå det langfristede mål, herunder navnlig kurvens hældning, nytteparameteren og ordningen for emissionsoverskridelse.
- (31) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.
- (32) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelse til at ændre kravene til overvågning og rapportering i lyset af de erfaringer, der opnås ved anvendelsen af denne forordning, fastlægge metoder til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser, vedtage detaljerede bestemmelser vedrørende den særlige undtagelsesbestemmelse for visse fabrikanter, samt tilpasse bilag I med henblik på at tage højde for udviklingen i massen af nye personbiler, der registreres i Fællesskabet og afspejle eventuelle ændringer af de forskriftsmæssige afprøvningsmetoder til måling af specifikke CO₂-emissioner. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

▼B

- (33) Afgørelse nr. 1753/2000/EF bør ophæves af hensyn til forenkling og juridisk klarhed.
- (34) Målet for denne forordning, nemlig fastsættelse af præstationsmål for nye personbilers CO₂-emissioner med henblik på at sikre et velfungerende indre marked og med henblik på at opfylde EU's overordnede mål om at reducere drivhusgasemissioner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor, på grund af den påtænkte handlings omfang og virkninger, bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet i traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand og mål

I denne forordning fastsættes præstationsmål for nye personbilers CO₂-emissioner med henblik på at sikre et velfungerende indre marked og opfylde Det Europæiske Fællesskabs overordnede mål om, at bilparken af nye biler gennemsnitligt bør opnå emissioner på 120 g CO₂/km. I denne forordning fastsættes nye personbilers gennemsnitlige CO₂-emissioner til 130 g CO₂/km, ved hjælp af forbedringer af bilmotorteknologien, og disse måles i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og gennemførelsesforanstaltninger hertil samt innovative teknologier.

I denne forordning fastsættes som mål fra 2020, at bilparken af nye personbiler gennemsnitligt skal opnå CO₂-emissioner på højest 95 g CO₂/km i overensstemmelse med artikel 13, stk. 5.

Denne forordning vil blive suppleret med foranstaltninger for at opnå en reduktion på 10 g CO₂/km inden for Fællesskabets integrerede tilgang.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer i klasse M₁, jf. bilag II til direktiv 2007/46/EF (»personbiler«), som er registreret i Fællesskabet for første gang, og som ikke tidligere er registreret uden for Fællesskabet (»nye personbiler«).

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

▼B

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

*Artikel 3***Definitioner**

1. I denne forordning forstås ved:
 - a) »gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner« i relation til en fabrikant: de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra alle nye personbiler, som fabrikanten har fremstillet
 - b) »typeattest«: den attest, der er nævnt i artikel 18 i direktiv 2007/46/EF
 - c) »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
 - d) »masse«: massen af bilen med karrosseri i køreklar stand som anført på typeattesten og defineret i punkt 2.6 i bilag I til direktiv 2007/46/EF
 - e) »fodafttryk«: en bils sporvidde gange akselafstanden som anført på typeattesten og defineret i punkt 2.1 og 2.3 i bilag I til direktiv 2007/46/EF
 - f) »specifikke CO₂-emissioner«: en personbils CO₂-emissioner målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og specificeret som CO₂-emission (kombineret) på typeattesten. For personbiler, som ikke er typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, forstås ved »specifikke CO₂-emissioner« CO₂-emissioner målt i overensstemmelse med den samme måleprocedure, som er præciseret for personbiler i forordning (EF) nr. 692/2008 eller i overensstemmelse med de procedurer, som Kommissionen har vedtaget for at etablere CO₂-emissionerne fra sådanne personbiler
 - g) »specifikt emissionsmål« i relation til en fabrikant: gennemsnittet af de specifikke CO₂-emissioner, der er tilladt ifølge bilag I, for hver ny personbil, som fabrikanten har fremstillet, eller, hvis fabrikanten har fået tildelt en undtagelsesbestemmelse efter artikel 11, de specifikke emissionsmål, der er fastsat ifølge denne undtagelsesbestemmelse.
2. I denne forordning forstås ved »en gruppe af sammenhørende fabrikanter« en fabrikant og dennes sammenhørende virksomheder. For så vidt angår fabrikanter forstås ved »sammenhørende virksomheder«:
 - a) virksomheder, hvor fabrikanten direkte eller indirekte:

— kan udøve mere end halvdelen af stemmerettighederne, eller

▼B

- kan udpege mere end halvdelen af medlemmerne i tilsynsorganet, bestyrelsen eller i de organer, som retligt repræsenterer den anden virksomhed, eller
 - har ret til at lede virksomhedens forretninger
- 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, hvor 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 sammenhørende virksomheder, jf. litra a) til d), og en eller flere tredjeparter.

*Artikel 4***Specifikke emissionsmål**

For kalenderåret, der påbegyndes den 1. januar 2012, og hvert efterfølgende kalenderår sikrer hver personbilsfabrikant, at dennes gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner ikke overskrider vedkommendes specifikke emissionsmål, som fastsat i bilag I, eller, hvis fabrikanten har fået tildelt en undtagelsesbestemmelse efter artikel 11, som fastsat i denne undtagelsesbestemmelse.

Med henblik på at fastsætte hver fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner, tages hensyn til følgende procentdele af hver fabrikants nye personbiler, der er registreret i det pågældende år:

- 65 % i 2012
- 75 % i 2013
- 80 % i 2014
- 100 % fra 2015 og fremefter.

*Artikel 5***Superkreditter**

Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner indgår hver ny personbil med specifikke CO₂-emissioner på under 50g CO₂/km som:

- 3,5 bil i 2012
- 3,5 bil i 2013
- 2,5 bil i 2014

▼B

— 1,5 bil i 2015

— 1 bil fra 2016.

*Artikel 6***Specifikke emissionsmål for køretøjer, der anvender alternative brændstoffer**

For at sikre, at en fabrikant overholder de specifikke emissionsmål, som fastsat i artikel 4, reduceres de specifikke CO₂-emissioner for hvert enkelt køretøj, der er udformet til at kunne køre på en blanding af benzin og bioethanol med et bioethanolindhold på 85 % (»E85«), som opfylder den relevante fællesskabslovgivning 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 køretøjet er registreret, sælger denne form for alternativt brændstof, som opfylder de bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer, der er opstillet i den relevante fællesskabslovgivning.

*Artikel 7***Pooldannelse**

1. Fabrikanter, som ikke har fået tildelt en undtagelsesbestemmelse 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. Fabrikanten, 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, og
- 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 kravene 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 kravene om betaling af enhver afgift for emissionsoverskridelse, der pålægges poolen i overensstemmelse med artikel 9 samt eventuelle ændringer med hensyn til medlemskab eller opløsning af poolen.

▼B

5. Fabrikanter kan indgå poolordninger, når deres aftaler er i overensstemmelse med traktatens artikel 81 og 82, 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 Fællesskabets 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 CO₂-emissioner

b) det specifikke emissionsmål

c) det samlede antal registrerede køretøjer.

6. Stk. 5 finder ikke anvendelse, når alle fabrikanter i poolen er en del af samme gruppe sammenhørende 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 rapporteringsoplysninger med hensyn til individuelle fabrikanter samt alle pooler vil blive registreret, rapporteret og stillet til rådighed i det centrale register, der er nævnt i artikel 8, stk. 4.

Artikel 8

Overvågning og rapportering af gennemsnitlige emissioner

1. For det kalenderår, der påbegyndes den 1. januar 2010, og hvert efterfølgende kalenderår registrerer hver medlemsstat oplysninger om hver ny personbil, som registreres på dens område, jf. del A i bilag II. Disse oplysninger stilles til rådighed for fabrikanterne og deres udpegede importører eller repræsentanter i de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne gør alt for at sikre, at rapporteringsorganerne arbejder på en gennemskelig måde. Hver medlemsstat sikrer, at de specifikke CO₂-emissioner fra personbiler, som ikke er typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, måles og registreres i typeattesten.

2. Senest den 28. februar 2011 og hvert efterfølgende år fastlægger hver medlemsstat de oplysninger, der er specificeret i del B i bilag II, for det foregående kalenderår og tilsender Kommissionen disse. Data skal forelægges i overensstemmelse med det format, der er specificeret i del C i bilag II.

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 rapporteret i medfør af denne artikel, og senest den 30. juni 2011 og hvert efterfølgende år foretager den følgende foreløbige beregning for hver fabrikant:

a) de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i det foregående kalenderår

▼B

- b) de specifikke emissionsmål i det foregående kalenderår, og
- c) forskellen mellem de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i det foregående kalenderår og de 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 personbiler og deres specifikke CO₂-emissioner.

Registeret skal være offentligt tilgængeligt.

5. Fabrikkerne 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.

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

6. Skønner Kommissionen på grundlag af beregningerne i stk. 5, at en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i kalenderåret 2010 eller 2011 overskrider dennes specifikke emissionsmål for samme år, underretter Kommissionen fabrikanten herom.

7. Medlemsstaterne udpeger en kompetent myndighed, som står for indsamlingen og meddelelsen af overvågningsdata i overensstemmelse med denne forordning, og oplyser Kommissionen om den udpegede kompetente myndighed senest 8. december 2009. Kommissionen underretter efterfølgende Europa-Parlamentet og Rådet herom.

8. Medlemsstaterne forelægger for hvert kalenderår, hvor artikel 6 finder anvendelse, Kommissionen oplysninger vedrørende andelen af tankstationer og bæredygtighedskriterier i forhold til E85-brændstoffet som anført i nævnte artikel.

9. Kommissionen kan vedtage detaljerede regler om overvågning og rapportering af data i medfør af denne artikel og om anvendelsen af bilag II efter forskriftsproceduren i artikel 14, stk. 2.

Kommissionen kan ændre bilag II i lyset af de erfaringer, der gøres i forbindelse med anvendelsen af denne forordning. Fastsættelsen af disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i forordningen, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 14, stk. 3.

Artikel 9

Afgift for emissionsoverskridelse

1. Overstiger en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for hvert kalenderår fra og med 2012 dennes specifikke emissionsmål for samme år, pålægger Kommissionen fabrikanten, eller forvalteren af poolen, hvis det drejer sig om en pool, en afgift for emissionsoverskridelsen.

▼B

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

a) Fra 2012 til 2018:

- i) Hvor fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overskrider dennes specifikke emissionsmål med mere end 3 g CO₂/km:

$$((\text{emissionsoverskridelse} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antal nye personbiler.}$$

- ii) Hvor fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overskrider dennes specifikke emissionsmål med mere end 2 g CO₂/km, men ikke mere end 3 g CO₂/km:

▼C1

$$((\text{emissionsoverskridelse} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antal nye personbiler.}$$
▼B

- iii) Hvor fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overskrider dennes specifikke emissionsmål med mere end 1 g CO₂/km, men ikke mere end 2 g CO₂/km:

$$((\text{emissionsoverskridelse} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antal nye personbiler.}$$

- iv) Hvor fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overskrider dennes specifikke emissionsmål med mindre end 1 g CO₂/km:

$$(\text{emissionsoverskridelse} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antal nye personbiler.}$$

b) Fra 2019:

$$(\text{emissionsoverskridelse} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antal nye personbiler.}$$

I denne artikel forstås ved »emissionsoverskridelse«, som angivet i artikel 4, det positive antal g/km, med hvilket fabrikantens gennemsnitlige specifikke emissioner — under hensyntagen til CO₂-emissionsreduktionerne som følge af godkendte innovative teknologier — overskred dennes specifikke emissionsmål i kalenderåret afrundet til nærmeste tre decimaler; og »antal nye personbiler« betegner det antal nye personbiler, som fabrikanten har fremstillet, og som er registreret i det pågældende år i henhold til indfasningskriteriet.

3. Kommissionen fastsætter metoder til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser i henhold til stk. 1.

Fastsættelsen af disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i forordningen ved at supplere denne, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 14, stk. 3.

▼B

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 2011 og hvert efterfølgende år offentliggør Kommissionen en liste, hvor følgende angives for hver fabrikant:

- a) fabrikantens specifikke emissionsmål for det foregående kalenderår
- b) fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i det foregående kalenderår
- c) forskellen mellem fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i det foregående kalenderår og dennes specifikke emissionsmål i samme år
- d) de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for alle nye personbiler i Fællesskabet i det foregående kalenderår, og
- e) den gennemsnitlige masse for alle nye personbiler i Fællesskabet i det foregående kalenderår.

2. Fra den 31. oktober 2013 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***Dispensationer for visse fabrikanter**

1. En ansøgning om en dispensation fra det specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, kan indgives af en fabrikant, som er ansvarlig for færre end 10 000 nye personbiler, der registreres i Fællesskabet, for hvert kalenderår og:

- a) ikke er en del af en gruppe sammenhørende fabrikanter, eller
- b) er en del af en gruppe af sammenhørende fabrikanter, der i alt er ansvarlig for færre end 10 000 nye personbiler, der registreres i Fællesskabet, for hvert kalenderår, eller
- c) er en del af en gruppe af sammenhørende fabrikanter, men driver sit eget produktionsanlæg og sin egen udviklingsafdeling.

2. En dispensation, jf. stk. 1, kan gives i en periode på højst fem kalenderår. En ansøgning, der forelægges Kommissionen, skal indeholde:

- a) fabrikantens navn og navnet på en kontaktperson
- b) dokumentation for, at fabrikanten kan komme i betragtning til en undtagelsesbestemmelse, jf. stk. 1
- c) nærmere oplysninger om de personbiler, som fabrikanten fremstiller, herunder disse personbilers masse og specifikke CO₂-emissioner, og

▼B

- d) et specifikt emissionsmål, der er i overensstemmelse med reduktionspotentiallet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type biler, der fabrikeres.

3. Finder Kommissionen det godtgjort, at fabrikanten er berettiget til dispensation efter stk. 1, og at fabrikantens forslag til specifikt emissionsmål er i overensstemmelse med reduktionspotentiallet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type biler, der fabrikeres, indrømmer Kommissionen fabrikanten dispensation. Dispensationen gælder fra den 1. januar i det år, der følger efter datoen for indrømmelsen af dispensationen.

4. En ansøgning om dispensation fra det specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, kan indgives af en fabrikant, som med alle sine sammenhørende virksomheder er ansvarlig for mellem 10 000 og 300 000 nye personbiler, der registreres i Fællesskabet hvert kalenderår.

En sådan ansøgning kan indgives af en fabrikant for sig selv eller for sig selv sammen med enhver af fabrikantens sammenhørende virksomheder. En ansøgning, der forelægges Kommissionen, skal indeholde:

- a) alle de i stk. 2, litra a) og c), anførte oplysninger, herunder i givet fald oplysninger om enhver sammenhørende virksomhed
- b) et mål, som udgør en reduktion på 25 % i forhold til de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i 2007, eller når flere sammenhørende virksomheder indgiver en enkelt ansøgning, udgør en gennemsnitlig reduktion på 25 % i forhold til disse virksomheders gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i 2007.

Hvis der ikke foreligger oplysninger om fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for 2007, fastsætter Kommissionen et tilsvarende reduktionsmål på grundlag af de bedste tilgængelige teknologier til reduktion af CO₂-emissioner, der anvendes i personbiler med tilsvarende masse, og i betragtning af de særlige forhold på markedet for den type biler, der fabrikeres. Dette mål anvendes af ansøgeren til det i litra b) anførte formål.

Kommissionen skal give dispensation til fabrikanten i de tilfælde, hvor det er godtgjort, at kriterierne for den i dette stykke nævnte dispensation er opfyldt.

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

6. Hvis Kommissionen på grundlag af en underretning, jf. stk. 5, eller på anden måde finder det godtgjort, at en fabrikant ikke længere er berettiget til dispensation, tilbagekalder Kommissionen dispensationen med virkning fra den 1. januar i det følgende kalenderår, og den underretter fabrikanten herom.

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

▼B

8. Kommissionen kan vedtage nærmere bestemmelser om gennemførelsen af stk. 1-7, herunder om fortolkningen af kriterierne for indrømmelse af en dispensation, om indholdet af ansøgninger og om indholdet og vurderingen af programmer til nedbringelse af de specifikke CO₂-emissioner.

Fastsættelsen af disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i forordningen ved at supplere denne, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 14, stk. 3.

9. Ansøgninger om en undtagelse, med ledsagende oplysninger, underretninger, jf. stk. 5, tilbagekaldelser, jf. stk. 6 eller enhver pålæggelse af en afgift for emissionsoverskridelse jf. stk. 7, og foranstaltninger vedtaget i overensstemmelse med stk. 8, gøres tilgængelig 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 CO₂-besparelser opnået ved anvendelse af innovative teknologier. Det samlede bidrag fra disse teknologier til reduktion af det gennemsnitlige specifikke emissionsmål for en fabrikant kan være op til 7 g CO₂/km.

2. Kommissionen skal senest i 2010 vedtage detaljerede bestemmelser om godkendelse af sådanne innovative teknologier i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 14, stk. 2. Disse detaljerede bestemmelser skal være baseret på følgende kriterier for innovative teknologier:

- a) Leverandøren eller fabrikanten skal holdes ansvarlig for de CO₂-besparelser, der er opnået ved anvendelse af innovative teknologier.
- b) De innovative teknologier skal yde et verificeret bidrag til CO₂-reduktionen.
- c) De innovative teknologier må ikke være omfattet af CO₂-målingerne i standardprøvecyklussen eller af obligatoriske bestemmelser som følge af supplerende foranstaltninger gennemført for at opnå en reduktion på 10 g CO₂/km, jf. artikel 1, eller være obligatoriske i henhold til andre fællesskabsretlige bestemmelser.

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.

⁽¹⁾ EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

▼B

4. Kommissionen attesterer den opnåede reduktion på grundlag af de opstillede kriterier, jf. stk. 2.

*Artikel 13***Gennemgang og rapportering**

1. I 2010 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med en gennemgang af fremskridtene for så vidt angår gennemførelsen af Fællesskabets integrerede tilgang for at nedbringe personbilers og lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner.

2. Senest 31. oktober 2014 og derefter hvert tredje år vedtages foranstaltninger til ændring af bilag I for at justere værdien M_0 som nævnt heri, til nye personbilers gennemsnitlige masse i de foregående tre kalenderår.

Disse foranstaltninger træder i kraft første gang den 1. januar 2016 og derefter hvert tredje år.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 14, stk. 3.

3. Fra 2012 gennemfører Kommissionen en konsekvensevaluering med det formål inden 2014, som anført i artikel 14, stk. 3, i forordning (EF) nr. 715/2007, at revidere de procedurer for måling af CO₂-emissioner, der er angivet i nævnte forordning. Navnlig fremsætter Kommissionen forslag, der kan sikre en tilpasning af procedurerne, så de på passende vis afspejler bilernes faktiske CO₂-emissionsmønstre, og forslag om medtagelse af godkendte innovative teknologier, jf. artikel 12, der kan afspejles i prøvecyklussen. Kommissionen sikrer, at disse procedurer efterfølgende revideres regelmæssigt.

Fra datoen for den reviderede CO₂-emissionsmålingsprocedures ikrafttræden godkendes innovative teknologier ikke længere i henhold til den i artikel 12 anførte procedure.

4. Senest i 2010 reviderer Kommissionen direktiv 2007/46/EF, således at hver type/variant/version svarer til et unikt sæt innovative teknologier.

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

- de nærmere bestemmelser for inden 2020 at nå et langsigtet mål om 95 g CO₂/km på en omkostningseffektiv måde, og
- de forskellige aspekter af gennemførelsen af målet, herunder afgifterne for emissionsoverskridelser.

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

▼B

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

7. Der vedtages foranstaltninger, der kan sikre den nødvendige tilpasning af formlerne i bilag I, så de afspejler eventuelle ændringer af de forskriftsmæssige afprøvningsmetoder til måling af specifikke CO₂-emissioner.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 14, stk. 3.

*Artikel 14***Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 9 i beslutning nr. 280/2004/EF ⁽¹⁾.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

*Artikel 15***Ophævelse**

Beslutning nr. 1753/2000/EF ophæves med virkning fra den 1. januar 2010.

Artikel 4, 9 og 10 i beslutningen forbliver i kraft, indtil Kommissionen har forelagt Europa-Parlamentet en rapport om overvågningsdata for kalenderåret 2009.

*Artikel 16***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.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 280/2004/EF af 11.2.2004 om en mekanisme til overvågning af emissioner af drivhusgasser i Fællesskabet og til gennemførelse af Kyotoprotokollen (EUT L 49 af 19.2.2004, s. 1).

▼B*BILAG I***SPECIFIKKE EMISSIONSMÅL**

1. Med henblik på beregningerne i dette bilag fastsættes de specifikke CO₂-emissioner målt i g/km for hver ny personbil i overensstemmelse med følgende formel:
 - a) Fra 2012 til 2015:

$$\text{Specifik CO}_2\text{-emission} = 130 + a \times (M - M_0)$$
 hvor:

$$M = \text{køretøjets masse i kilogram (kg)}$$

$$M_0 = 1\,372,0$$

$$a = 0,0457$$
 - b) Fra 2016:

$$\text{Specifik CO}_2\text{-emission} = 130 + a \times (M - M_0)$$
 hvor:

$$M = \text{køretøjets masse i kilogram (kg)}$$

$$M_0 = \text{værdien tilpasset i henhold til artikel 13, stk. 2}$$

$$a = 0,0457.$$
2. Det specifikke CO₂-emissionsmål for en fabrikant i et kalenderår beregnes som gennemsnittet af de tilladte specifikke emissioner af CO₂ for hver ny personbil, som er registreret i dette kalenderår og som vedkommende har fremstillet.

▼ **M1***BILAG II***OVERVÅGNING OG RAPPORTERING AF EMISSIONER****DEL A — Indsamling af data om nye personbiler og fastsættelse af oplysninger om overvågning af CO₂**

1. Medlemsstaterne registrerer for hvert kalenderår følgende detaljerede data for hver ny personbil, der registreres på deres territorium:
 - a) fabrikant
 - b) typegodkendelsesnummer med udvidelsesnummer
 - c) type, variant og version
 - d) mærke og handelsbetegnelse
 - e) kategori for godkendt køretøjstype
 - f) samlet antal nye registreringer
 - g) masse
 - h) de specifikke CO₂-emissioner
 - i) fodaftryk: akselafstand, sporvidde for styreaksel og sporvidde for anden aksel
 - j) brændstoftype og brændstofdriфтsmåde
 - k) slagvolumen
 - l) elektrisk energiforbrug
 - m) koden for den innovative teknologi eller gruppe af innovative teknologier og den CO₂-emissionsreduktion, som denne teknologi har medført.
2. De detaljerede data, der omtales i punkt 1, skal tages fra den pågældende personbils typeattest eller være i overensstemmelse med den typeattest, som fabrikanten udsteder for den pågældende personbil. Hvor typeattesten ikke anvendes, iværksætter medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger for at sikre tilstrækkelig nøjagtighed i overvågningsproceduren. Hvis der for en personbil både er anført en minimumsværdi og en maksimumsværdi for massen eller fodaftryksværdierne, jf. punkt 1, litra i), gør medlemsstaterne alene brug af maksimumsværdien med henblik på anvendelsen af denne forordning. For køretøjer med dual-fuel-motor (benzin/gas), hvor typeattesterne angiver specifikke CO₂-emissionstal for begge typer brændstof, anvender medlemsstaterne kun den værdi, der måles for gas.
3. Medlemsstaterne skal for hvert kalenderår fastslå:
 - a) de kilder, som anvendes til at indsamle de detaljerede data, som omtales i punkt 1
 - b) det samlede antal nye registreringer af nye personbiler, der omfattes af EF-typegodkendelse
 - c) det samlede antal nye registreringer af nye individuelt godkendte personbiler

▼ M1

- d) det samlede antal nye registreringer af nye personbiler, der er godkendt nationalt i små serier
- e) procentdelen af tankstationer på deres territorium, der sælger E85.

DEL B — Metode til tilvejebringelse af oplysninger om overvågning af CO₂ for nye personbiler

De overvågningsoplysninger, som medlemsstaterne skal tilvejebringe i henhold til punkt 1 og 3 i del A, fastslås i overensstemmelse med metoden i denne del.

1. Antal registrerede nye personbiler

Medlemsstaterne skal fastslå antallet af nye personbiler, som er registreret på deres område i det pågældende overvågningsår, inddelt efter, om køretøjerne er omfattet af EF-typegodkendelse, individuel godkendelse eller national godkendelse af små serier.

2. Nye personbilers fordeling på versioner

For hver version af hver variant af hver type ny personbil registreres antallet af nyregistrerede personbiler og de detaljerede data, der omtales i punkt 1 i del A.

3. Der oplyses om tankstationer på deres territorium, som sælger E85-brændstof, i overensstemmelse med artikel 6 i Kommissionens forordning (EU) nr. 1014/2010 ⁽¹⁾.**DEL C — Format til brug ved indsendelse af data**

For hvert år indberetter medlemsstaterne de i punkt 1 og 3 i del A nævnte oplysninger i følgende formater.

Aggregerede data, herunder generelle oplysninger beskrevet i punkt 3 i del A

Medlemsstat ⁽¹⁾	
År	
Datakilde	
Samlet antal nye registreringer af nye personbiler omfattet af EF-typegodkendelse	
Samlet antal nye registreringer af nye individuelt godkendte personbiler	
Samlet antal nye registreringer af nye personbiler, der er godkendt nationalt i små serier	
Procentdel af tankstationer, der sælger E85, i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, i forordning (EU) nr. 1014/2010	

⁽¹⁾ EUT L 293 af 11.11.2010, s. 15.

▼M1

Samlet antal tankstationer, der sælger E85, hvor andelen af disse stationer er større end 30 % af alle tankstationer i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2, i forordning (EU) nr. 1014/2010.	
---	--

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

Detaljerede data beskrevet i punkt 1 af del A:

År	Fabrikantens navn EU-standardbenævnelse	Fabrikantens navn benævnelse	Fabrikantens navn National registrerbenævnelse	Typegodkendelsesnummer og udvidelsesnummer	Type	Variant	Version	Mærke	Handelsbetegnelse	Kategori for godkendt køretøjstype	Samlet antal nye registreringer	Masse (kg)	Specifik CO ₂ -emission (g/km)	Akselelstand (mm)	Sporvidde for styreaksel (mm)	Sporvidde for anden aksel (mm)	Brændstoftype ⁽¹⁾	Brændstofdrittsmåde ⁽¹⁾	Kapacitet (cm ³)	Elektrisk energiforbrug (Wh/km)	Kode for innovativ teknologi eller gruppe af innovative teknologier ⁽²⁾	Emissionsreduktion som følge af innovative teknologier (g/km) ⁽²⁾
År 1	Fabr. 1	Fabr. 1	Fabr. 1	TGN	Type 1	Variant 1	Version 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
År 1	Fabr. 1	Fabr. 1	Fabr. 1	TGN	Type 1	Variant 1	Version 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
År 1	Fabr. 1	Fabr. 1	Fabr. 1	TGN	Type 1	Variant 2	Logo 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
År 1	Fabr. 1	Fabr. 1	Fabr. 1	TGN	Type 1	Variant 2	Logo 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

⁽¹⁾ Jf. artikel 6.

⁽²⁾ Jf. artikel 12.