

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) Nr. 404/2014

af 17. februar 2014

om ændring af bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 for så vidt angår overvågningen af CO₂-emissionerne fra nye lette erhvervskøretøjer, der er typegodkendt ved en etapevis typegodkendelsesproces

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer ⁽¹⁾, særlig artikel 8, stk. 9, andet afsnit, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I bilag XII til Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 ⁽²⁾ fastsættes en ny metode til bestemmelse af CO₂-emissionerne fra og brændstofforbruget for N₁-køretøjer, der er typegodkendt ved en etapevis typegodkendelsesproces (i det følgende benævnt »etapevis køretøjer«). Den nye metode finder anvendelse fra den 1. januar 2014, men er muligvis allerede anvendt på frivillig basis siden den 1. januar 2013.
- (2) I bilag II, del B, punkt 7, til forordning (EU) nr. 510/2011 fastsættes det, at de specifikke CO₂-emissioner fra etapevist færdigopbyggede køretøjer tildeles fabrikanten af basiskøretøjet. Dette kræver, at et etapevist færdigopbygget køretøj kan genkendes i overvågningsprocessen, og at fabrikanten af basiskøretøjet kan identificeres. Det kræver også, at visse data om basiskøretøjet bestemmes i overensstemmelse med den metode, der er fastsat i bilag XII til forordning (EF) nr. 692/2008.
- (3) Fabrikanterne af basiskøretøjet har i henhold til artikel 8, stk. 5, i forordning (EU) nr. 510/2011 ret til at efterprøve de data for et etapevist køretøj, som deres specifikke CO₂-emissionsmål er beregnet efter. Det er derfor hensigtsmæssigt at stille de relevante dataparametre til rådighed, for at sikre at en sådan kontrol kan foretages på effektiv vis.
- (4) Den metode, der er opført i bilag XII til forordning (EF) nr. 692/2008, finder anvendelse, for så vidt angår delvist opbyggede og færdigopbyggede køretøjer. Hvis et færdigopbygget køretøj omdannes yderligere forud for den første registrering, bør det dog præciseres, at det er massen i køreklar stand og CO₂-emissioner af det færdigopbyggede køretøj, der anvendes som basiskøretøj, der bør overvåges og tages i betragtning ved beregningen af de specifikke emissionsmål.

⁽¹⁾ EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 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).

- (5) Det er nødvendigt at præcisere, hvilke data der skal fremlægges, for at sikre, at CO₂-emissionsværdierne for etapevise køretøjer kan overvåges og kontrolleres effektivt og hensigtsmæssigt.
- (6) Et køretøj identificeres ved et køretøjsidentifikationsnummer (i det følgende benævnt »VIN«), dvs. en alfanumerisk kode, som fabrikanten har tildelt køretøjet i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 19/2011 ⁽¹⁾. I afsnit 4 i bilag XVII til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF ⁽²⁾ fastsættes det, at basiskøretøjets identifikationsnummer som hovedregel skal anvendes på alle de efterfølgende trin af typegodkendelsesprocessen for at sikre, at processen kan spores. Ved hjælp af VIN-nummeret bør det derfor være muligt at knytte det færdigopbyggede køretøj til et basiskøretøj og dermed identificere den fabrikant af basiskøretøjet, der har ansvaret for CO₂-emissionerne. Desuden bør VIN-nummeret gøre det muligt for fabrikanten af basiskøretøjet at kontrollere de relevante data i forbindelse med basiskøretøjet. Eftersom der ikke er andre parametre, der kan skabe denne forbindelse, er det hensigtsmæssigt at kræve, at medlemsstaterne overvåger og rapporterer VIN-numre for nyregistrerede N₁-køretøjer til Kommissionen gennem Det Europæiske Miljøagentur (EEA) dataindsamlingssystem.
- (7) For at beregne de specifikke emissionsmål for etapevise køretøjer er det i overensstemmelse med punkt 7 i del B i bilag II til forordning (EU) nr. 510/2011 nødvendigt at tage hensyn til den tilføjede standardmasse, der er beregnet i overensstemmelse med punkt 5.3 i bilag XII til forordning (EF) nr. 692/2008. Dette vil kræve overvågning og rapportering af basiskøretøjets masse i køreklar tilstand og den teknisk tilladte totalmasse af det pågældende køretøj, hvorigennem den tilføjede standardmasse kan bestemmes, eller alternativt overvågning og rapportering af selve den tilføjede standardmasse. For at afgøre om et etapevist køretøj falder ind under anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 510/2011, er det desuden nødvendigt at kontrollere, at referencemassen af det færdigopbyggede køretøj ikke overstiger de lofter, der er nævnt i artikel 2, stk. 1, i den pågældende forordning.
- (8) Hvis medlemsstaterne ikke er i stand til at fremlægge alle de parametre, der kræves i henhold til bilag II til forordning (EU) nr. 510/2011 som følge af udformningen af deres system til registrering af data vedrørende nye lette erhvervskøretøjer, kan disse parametre fremlægges af de berørte fabrikanter i den meddelelse, der er omhandlet i artikel 8, stk. 5, i forordning (EU) nr. 510/2011.
- (9) Af samme årsag kan fabrikanterne i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 293/2012 ⁽³⁾ meddele Kommissionen og EEA de VIN-numre, som de har tildelt de køretøjer, der er solgt i det foregående kalenderår, eller for hvilke der er udstedt en garanti i det pågældende år.
- (10) VIN-numre kan efter registrering af et køretøj til ibrugtagning i vejtrafikken tilknyttes datasæt, der gør det muligt at identificere køretøjets ejer. VIN-nummeret i sig selv indeholder imidlertid ikke personoplysninger, og behandlingen af oplysninger med henblik på forordning (EU) nr. 510/2011 kræver ikke adgang til eller behandling af tilknyttede personoplysninger. Overvågningen og rapporteringen af VIN-numre betragtes derfor ikke som behandling af personoplysninger, der er omfattet af anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF ⁽⁴⁾ eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 ⁽⁵⁾. Det erkendes dog, at VIN-numre kan betragtes som følsomme oplysninger, bl.a. med hensyn til forebyggelse af tyveri af køretøjer, og det bør derfor sikres, at VIN-numre, der indberettes til Kommissionen og Det Europæiske Miljøagentur, ikke offentliggøres.
- (11) Ved at sammenholde VIN-numre, som medlemsstaterne har indberettet, med de oplysninger, som fabrikanterne har afgivet, bør Kommissionen med støtte fra EEA kunne identificere fabrikanterne og de pågældende køretøjer samt forberede de foreløbige datasæt i overensstemmelse med artikel 10b i gennemførelsesforordning (EU) nr. 293/2012.

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 19/2011 af 11. januar 2011 om krav til typegodkendelse af fabrikantens lovpligtige fabrikationsplade og af identifikationsnummer (VIN-nummer) til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 8 af 12.1.2011, s. 1).

⁽²⁾ 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 (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

⁽³⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 293/2012 af 3. april 2012 om overvågning og rapportering af data om registrering af nye lette erhvervskøretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 (EUT L 98 af 4.4.2012, s. 1).

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31).

⁽⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1).

- (12) For at sikre at overvågningskravene i henhold til forordning (EU) nr. 510/2011 er fuldstændig parallelle med dem, der gælder for personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 ⁽¹⁾, er det hensigtsmæssigt at tilpasse kravene i bilag II til forordning (EU) nr. 510/2011 om levering af aggregerede data og metoden til fastsættelse af CO₂-overvågningsdata for lette erhvervskøretøjer.
- (13) Bilag II til forordning (EU) nr. 510/2011 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag II til forordning (EU) nr. 510/2011 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 17. februar 2014.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand

⁽¹⁾ 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 (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1).

BILAG

I bilag II til forordning (EU) nr. 510/2011 foretages følgende ændringer:

1) Del A ændres således:

a) Punkt 1 affattes således:

»1. Detaljerede data

1.1. Færdigopbyggede køretøjer registreret som N_1

For EF-godkendte færdigopbyggede køretøjer registreret som N_1 registrerer medlemsstaterne for hvert kalenderår følgende detaljerede data om hvert nyt let erhvervskøretøj første gang, det registreres på deres område:

- a) fabrikant
- b) typegodkendelsesnummer med udvidelsesnummer
- c) type, variant og version
- d) mærke
- e) kategori for godkendt køretøjstype
- f) kategori for registreret køretøj
- g) de specifikke CO₂-emissioner
- h) masse i køreklar stand
- i) teknisk tilladt totalmasse
- j) fodaftryk: akselafstand, sporvidde for styreaksel og sporvidde for anden aksel
- k) brændstoftype og brændstofdriftsmåde
- l) slagvolumen
- m) elektrisk energiforbrug
- n) koden for den innovative teknologi eller gruppe af innovative teknologier og den CO₂-emissionsreduktion, som denne teknologi har medført
- o) køretøjets identifikationsnummer.

Det format, der er angivet i afsnit 2 i del C, anvendes.

1.2. Køretøjer, der er godkendt i en etapevis typegodkendelsesproces og registreret som N_1 -køretøjer

For etapevise køretøjer, der er registreret som N_1 -køretøjer, registrerer medlemsstaterne for hvert kalenderår følgende detaljerede oplysninger om:

- a) basiskøretøjet (delvist opbygget): de data, der er angivet i punkt 1.1, litra a), b), c), d), e), g), h), i), n) og o), eller, i stedet for de data, der er angivet i litra h) og i), den tilføjede standardmasse, som er angivet som en del af de typegodkendelsesdata, der er omhandlet i punkt 2.17.2 i bilag I til direktiv 2007/46/EF
- b) basiskøretøjet (færdigopbygget): de data, der er angivet i punkt 1.1, litra a), b), c), d), e), g), h), i), n) og o)
- c) det trinvist færdigopbyggede køretøj: de data, der er angivet i punkt 1.1, litra a), f), g), h), j), k), l), m) og o).

Hvis nogen af de data, der er nævnt i litra a) og b) i dette punkt, ikke kan angives for basiskøretøjet, fremsender medlemsstaten i stedet data om det trinvist færdigopbyggede køretøj.

Det format, der er angivet i afsnit 2 i del C, anvendes til trinvist færdigopbyggede N₁-køretøjer.

Køretøjets identifikationsnummer som omhandlet i punkt 1.1, litra o), må ikke offentliggøres.»

b) Punkt 3 affattes således:

»3. Medlemsstaterne fastlægger for hvert kalenderår:

- a) de kilder, som anvendes til at indsamle de detaljerede data, der omtales i punkt 1
- b) det samlede antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der omfattes af EF-typegodkendelse
- c) det samlede antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der omfattes af etapevis typegodkendelse, hvis de foreligger
- d) det samlede antal nye registreringer af nye individuelt godkendte lette erhvervskøretøjer
- e) det samlede antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der er godkendt nationalt i små serier.»

2) Del B ændres således:

a) Indledningen og punkt 1 ændres således:

»B. Metode til fastsættelse af oplysninger om overvågning af CO₂ for nye lette erhvervskøretøjer

Overvågningsoplysninger, som medlemsstaterne skal tilvejebringe i henhold til punkt 1 og 3 i del A i dette bilag, skal fastlægges i overensstemmelse med metoden i denne del.

1. Antal registrerede nye lette erhvervskøretøjer

Medlemsstaterne fastslår antallet af nye lette erhvervskøretøjer, 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 samt eventuelt antallet af etapevise køretøjer.»

b) Punkt 4 udgår.

c) I punkt 7 indsættes følgende afsnit:

»Til trods for at den tilføjede standardmasse anvendes til del C i dette bilag, kan det trinvist færdigopbyggede køretøjs masse i køreklar stand anvendes til en foreløbig beregning af de specifikke emissionsmål, der er omhandlet i artikel 8, stk. 4, hvis denne masseværdi ikke kan bestemmes.

Hvis basiskøretøjet er et færdigopbygget køretøj, anvendes dette køretøjs masse i køreklar stand ved beregningen af det specifikke emissionsmål. Hvis denne masseværdi imidlertid ikke kan bestemmes, kan det trinvist færdigopbyggede køretøjs masse i køreklar stand anvendes til en foreløbig beregning af de specifikke emissionsmål.»

3) Del C affattes således:

»C. Formater til brug ved indsendelse af data

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

Afsnit 1 — Aggregerede overvågningsdata

Medlemsstat ⁽¹⁾	
År	
Datakilde	
Samlet antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer omfattet af EF-typegodkendelse	

Samlet antal nye registreringer af individuelt godkendte nye lette erhvervs-køretøjer	
Samlet antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der er godkendt nationalt i små serier	
Samlet antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der er omfattet af typegodkendelse i flere etaper (hvis de foreligger)	

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

Afsnit 2 — Detaljerede overvågningsdata — registrering af ét køretøj

Henvisning til punkt 1.1 i del A	Detaljerede data pr. registreret køretøj (¹)
a)	Fabrikantens navn EU-standardbenævnelse (²)
	Fabrikantens navn OEM-erklæring FÆRDIGOPBYGGET KØRETØJ/BASISKØRETØJ (³)
	Fabrikantens navn OEM-erklæring TRINVIST FÆRDIGOPBYGGET KØRETØJ (³)
	Fabrikantens navn i medlemsstatens register (²)
b)	Typegodkendelsesnummer og udvidelsesnummer
c)	Type
	Variant
	Version
d)	Mærke
e)	Kategori for godkendt køretøjstype
f)	Kategori for registreret køretøj
g)	Specifikke CO ₂ -emissioner
h)	Masse i køreklar stand BASISKØRETØJ
	Masse i køreklar stand TRINVIST FÆRDIGOPBYGGET KØRETØJ
i) (⁴)	Teknisk tilladt totalmasse
j)	Akselafstand
	Sporvidde for styreaksel (aksel 1)
	Sporvidde for anden aksel (aksel 2)
k)	Brændstoftype
	Brændstofdriftsmåde

Henvisning til punkt 1.1 i del A	Detaljerede data pr. registreret køretøj ⁽¹⁾
l)	Slagvolumen (cm ³)
m)	Elektrisk energiforbrug (Wh/km)
n)	Kode for innovativ teknologi eller gruppe af innovative teknologier
	Emissionsreduktion gennem innovativ(e) teknologi(er)
o)	Køretøjets identifikationsnummer
Punkt 2.17.2 i bilag I til direktiv 2007/46/EF ⁽⁵⁾	Tilføjet standardmasse (hvis relevant for etapevise køretøjer)

Bemærkninger:

- ⁽¹⁾ Hvis der i forbindelse med etapevise køretøjer ikke kan fremlægges data for basiskøretøjet, indhenter medlemsstaten som minimum de data, der er angivet i dette format for det trinvist færdigbyggede køretøj. Hvis køretøjets identifikationsnummer ikke kan fremlægges, oplyses alle de detaljerede data for det færdigopbyggede køretøj, det trinvist færdigopbyggede køretøj samt for basiskøretøjet i overensstemmelse med punkt 1.2, litra a), b) og c), i del A i dette bilag.
- ⁽²⁾ I forbindelse med nationale godkendelser i små serier (NSS) eller individuelle godkendelser (IVA) anføres fabrikantens navn i kolonnen »fabrikantens navn i medlemsstatens register«, hvorimod der i kolonnen »fabrikantens navn EU-standardbenævnelse« anføres følgende: henholdsvis »AA-NSS« eller »AA-IVA«.
- ⁽³⁾ For etapevise køretøjer angives fabrikanten af basiskøretøjet (delvis opbygget/færdigopbygget). Hvis fabrikanten af basiskøretøjet ikke er kendt, anføres kun fabrikanten af det trinvist færdigopbyggede køretøj.
- ⁽⁴⁾ For etapevise køretøjer angives den teknisk tilladte totalmasse af basiskøretøjet.
- ⁽⁵⁾ For etapevise køretøjer kan basiskøretøjets masse i køreklar stand og teknisk tilladte totalmasse erstattes af den tilføjede standardmasse, der er angivet i typegodkendelsesdataene i overensstemmelse med punkt 2.17.2 i bilag I til direktiv 2007/46/EF.