

I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras)

FÖRORDNINGAR

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 175.1,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Syftet med denna förordning är att fastställa utsläppsnormer för nya personbilar som registreras i gemenskapen, vilket utgör en del av gemenskapens samlade åtgärder för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon och samtidigt säkerställa en väl fungerande inre marknad.
- (2) Enligt FN:s ramkonvention om klimatförändring, som på Europeiska gemenskapens vägnar godkändes genom rådets beslut 94/69/EG ⁽³⁾, är alla parter i den ramkonventionen skyldiga att upprätta och genomföra nationella – och i tillämpliga fall regionala – program med åtgärder för att motverka klimatförändringen. I enlighet med detta förslag kommissionen i januari 2007 att Europeiska

unionen vid de internationella förhandlingarna ska sträva efter att anta ett mål om att växthusgasutsläppen från de utvecklade länderna ska minska med 30 % senast 2020 (jämfört med nivåerna 1990) och att unionen bör göra ett fast, självständigt åtagande att uppnå en minskning med minst 20 % av växthusgasutsläppen senast 2020 (jämfört med nivåerna 1990), oberoende av de minskningar som uppnås av andra utvecklade länder. Målet fick stöd från Europaparlamentet och rådet.

- (3) En av följderna av dessa åtaganden är att alla medlemsstater kommer att behöva minska utsläppen från personbilar kraftigt. Program och åtgärder bör genomföras på medlemsstats- och gemenskapsnivå inom alla sektorer av gemenskapens ekonomi – dvs. inte bara inom industri- och energisektorerna – för att åstadkomma de stora minskningar som krävs. Vägtransporter är den näst största källan till växthusgasutsläpp i unionen, och utsläppen från dessa fortsätter att öka. Om vägtransporternas påverkan på klimatförändringen fortsätter att öka, kommer det till stor del att underminera de minskningar som åstadkoms inom andra sektorer för att bekämpa klimatförändringen.
- (4) Gemenskapsmål för nya personbilar ger tillverkarna större flexibilitet och planeringssäkerhet jämfört med separata nationella minskningsmål. 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 energianvändningen minskar.

⁽¹⁾ EUT C 77, 31.3.2009, s. 1.

⁽²⁾ Parlamentets yttrande av den 17 december 2008 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 6 april 2009.

⁽³⁾ EGT L 33, 7.2.1994, s. 11.

- (5) Denna förordning bygger på väletablerade metoder för att mäta och övervaka koldioxidutsläppen från fordon som registrerats i gemenskapen i enlighet med Europaparlamentets och rådets beslut nr 1753/2000/EG av den 22 juni 2000 om att inrätta ett system för övervakning av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar ⁽¹⁾. Det är viktigt att man vid fastställandet av minskningar av koldioxidutsläpp ser till att fordonstillverkare kan planera sin nya bilpark i gemenskapen säkert inom en förutsägbar ram över hela gemenskapen.
- (6) 1995 antog kommissionen en gemenskapsstrategi för att minska koldioxidutsläppen från bilar. Strategin baseras på följande tre huvudkomponenter: frivilliga åtaganden från bilindustrin att minska utsläppen, förbättrad kundinformation och skatteåtgärder som gynnar bränsleeffektiva bilar.
- (7) 1998 antog europeiska bilindustriföreningen (ACEA) ett åtagande att till 2008 minska de genomsnittliga utsläppen från nya bilar till 140 g CO₂/km och 1999 antog den japanska bilindustriföreningen (JAMA) och den koreanska bilindustriföreningen (KAMA) ett åtagande att till 2009 minska de genomsnittliga utsläppen från nya bilar till 140 g CO₂/km. Dessa åtaganden erkändes i kommissionens rekommendation 1999/125/EG av den 5 februari 1999 om minskade koldioxidutsläpp från personbilar ⁽²⁾ (ACEA), kommissionens rekommendation 2000/303/EG av den 13 april 2000 om minskade koldioxidutsläpp från personbilar (KAMA) ⁽³⁾ och kommissionens rekommendation 2000/304/EG av den 13 april 2000 om minskade koldioxidutsläpp från personbilar (JAMA) ⁽⁴⁾.
- (8) Den 7 februari 2007 antog kommissionen två parallella meddelanden: ett meddelande om resultatet av översynen av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon och ett meddelande om ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundratalet (CARS 21). I meddelandena betonades att framsteg hade gjorts i riktning mot målet på 140 g CO₂/km till 2008/2009, men att gemenskapens mål på 120 g CO₂/km inte skulle kunna uppnås till 2012 om inte ytterligare åtgärder vidtogs.
- (9) I meddelandena föreslogs ett integrerat tillvägagångssätt för att nå gemenskapsmålet på 120 g CO₂/km till 2012 och det förklarades att kommissionen skulle lägga fram ett förslag till en rättslig ram för att uppnå gemenskapsmålet genom att fokusera på obligatoriska minskningar av koldioxidutsläppen för att nå ett mål på 130 g CO₂/km för en ny genomsnittsbil med hjälp av förbättrad teknik avseende fordonsmotorer. I överensstämmelse med tillvägagångssättet i tillverkarnas frivilliga åtaganden omfattar förslaget de aspekter som beaktats vid mätningarna av koldioxidutsläpp från personbilar i enlighet med 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 ⁽⁵⁾. En ytterligare minskning med 10 g CO₂/km, eller motsvarande om det krävs av tekniska skäl, kommer att uppnås med hjälp av andra tekniska förbättringar och en ökad användning av hållbara biodrivmedel.
- (10) Regelverket för tillämpning av målen för den genomsnittliga nya bilparken bör utformas så att konkurrensneutrala, socialt rättvisa och hållbara minskningsmål säkerställs, med hänsyn tagen till olikheterna mellan de europeiska biltillverkarna och så att man undviker omotiverad snedvridning av konkurrensen mellan biltillverkarna. Lagstiftningen bör vara förenlig med det övergripande målet att uppfylla gemenskapens Kyotomål och bör kompletteras med andra instrument, exempelvis differentierade bil- och energiskatter, som i högre grad är kopplade till användningen.
- (11) Lämplig finansiering bör säkerställas i Europeiska unionens allmänna budget för att främja utveckling av teknik för en radikal minskning av koldioxidutsläpp från vägfordon.
- (12) För att bilmarknaden ska kunna behålla sin mångfald och sin förmåga att möta olika kundbehov, bör koldioxidmål för personbilar anges som en funktion av nyttan av bilen 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 avtryck (spårvidden gånger hjulbasen) bör samlas in för att underlätta långsiktigare utvärderingar av den nyttooberade beräkningsmetoden. Kommissionen bör senast 2014 se över tillgången till uppgifter och i förekommande fall lägga fram ett förslag till Europaparlamentet och rådet om anpassning av nyttoparametern.
- (13) Syftet med denna förordning är att skapa incitament för bilindustrin att investera i ny teknik. Denna förordning gynnar aktivt miljövänlig innovation och beaktar den kommande tekniska utvecklingen. Utveckling av innovativ framdrivningsteknik bör särskilt främjas, eftersom den orsakar betydligt lägre utsläpp än konventionella personbilar. På så sätt främjas EU-industrins långsiktiga konkurrenskraft och fler högkvalificerade arbetstillfällen skapas. Kommissionen bör överväga möjligheten att inkludera åtgärder avseende miljövänlig innovation i översynen av provningsförfarandena enligt artikel 14.3 i förordning (EG) nr 715/2007, varvid de tekniska och ekonomiska effekterna av att inkludera dem bör beaktas.

⁽¹⁾ EGT L 202, 10.8.2000, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 40, 13.2.1999, s. 49.

⁽³⁾ EGT L 100, 20.4.2000, s. 55.

⁽⁴⁾ EGT L 100, 20.4.2000, s. 57.

⁽⁵⁾ EUT L 171, 29.6.2007, s. 1.

- (14) Eftersom kostnaderna för forskning och utveckling och likaså produktionskostnaderna per enhet är mycket höga för de tidiga generationerna av teknik för mycket koldioxidslående fordon som är avsedda att introduceras på marknaden efter det att denna förordning har trätt i kraft, syftar förordningen till att på interimistisk basis påskynda och främja introduktionen på gemenskapsmarknaden av extremt koldioxidslående fordon som just börjat saluföras.
- (15) 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 gemenskapsmarknaden.
- (16) För att uppnå överensstämmelse med det synsätt som tillämpades i kommissionens koldioxid- och bilstrategi, framförallt i fråga om bilindustriföreningarnas frivilliga åtaganden, bör målet gälla nya personbilar som registreras för första gången i gemenskapen och som, med undantag för en begränsad period för att undvika missbruk av regeln, inte tidigare har registrerats utanför gemenskapen.
- (17) Genom 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 ⁽¹⁾ 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 det direktivet och för att se till att produktionen överensstämmer med regelverket.
- (18) I fråga om typgodkännande tillämpas särskilda krav för fordon avsedda för särskilda ändamål, enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG, och de bör därför undantas från denna förordnings tillämpningsområde. Fordon som klassificeras som fordon i kategori M₁ innan denna förordning trätt i kraft, som är specialbyggda i kommersiellt syfte för att det ska vara möjligt att använda rullstolar i fordonet och som överensstämmer med definitionen av fordon avsedda för särskilda ändamål i bilaga II till direktiv 2007/46/EG bör också undantas från denna förordnings tillämpningsområde i enlighet med gemenskapens riktlinjer för att hjälpa funktionshindrade.
- (19) 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 modeller i stället för att varje enskild bil ska uppfylla koldioxidmålen. Tillverkarna bör därför åläggas att se till att de genomsnittliga utsläppen för de nya bilar som registreras i gemenskapen, och som de ansvarar för, inte överskrider de genomsnittliga utsläppsmålen för sådana bilar. Detta krav bör införas successivt mellan 2012 och 2015 för att underlätta övergången.
- (20) Det är inte lämpligt att använda samma metod för att fastställa utsläppsmålen för storskaliga tillverkare som för småskaliga tillverkare som betraktas som oberoende enligt de kriterier som anges i denna förordning. Sådana småskaliga tillverkare bör omfattas av alternativa utsläppsmålsbestämmelser som står i relation till den tekniska potentialen hos en viss tillverkarens fordon att minska sina specifika koldioxidutsläpp, och som står i överensstämmelse med de berörda marknadssegmentens karaktärsdrag. Detta undantag bör omfattas av översynen av de särskilda målen för koldioxidutsläpp i bilaga I, som ska slutföras senast i början av 2013.
- (21) Nisch tillverkare bör kunna utnyttja ett alternativt mål som är 25 % lägre än deras genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp 2007. Ett motsvarande mål bör fastställas i de fall uppgifter saknas om tillverkarens genomsnittliga specifika utsläpp år 2007. Det här undantaget bör ingå i översynen av de särskilda mål för utsläpp som anges i bilaga I, som ska slutföras senast i början av 2013.
- (22) Då man fastställer de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för samtliga nya bilar som registreras i gemenskapen och som tillverkarna ansvarar för, bör samtliga bilar beaktas, oavsett deras vikt eller andra egenskaper. Trots att förordning (EG) nr 715/2007 inte omfattar personbilar med en referensvikt på över 2 610 kg, som inte heller omfattas av typgodkännandet i enlighet med artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007, bör utsläppen för dessa bilar mätas enligt samma mättningsförfarande som anges för personbilar i förordning (EG) nr 692/2008 ⁽²⁾. De utsläppsvärden för koldioxid som är resultatet härav bör införas i fordonens intyg om överensstämmelse för att de ska kunna inkluderas i övervakningssystemet.
- (23) För att skapa flexibilitet i fråga om att uppnå målen i denna förordning kan tillverkarna komma överens om att, på ett öppet och icke-diskriminerande sätt, gå samman i pooler. Ett avtal om poolsamarbete får löpa på högst fem år, men ska kunna förnyas. Tillverkare som går samman i en pool bör anses ha uppfyllt målen i denna förordning om poolens genomsnittliga utsläpp inte överskrider utsläppsmålen för poolen.

⁽¹⁾ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 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 (EUT L 199, 28.7.2008, s. 1.)

- (24) En betryggande efterlevnadsmekanism är nödvändig för att målen i denna förordning ska uppnås.
- (25) De specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar mäts på harmoniserad basis i gemenskapen enligt de metoder som fastställs i förordning (EG) nr 715/2007. För att minimera den administrativa belastningen av denna förordning, bör efterlevnaden mätas med utgångspunkt från uppgifter om nybilsregistrering i gemenskapen 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 som måste åtfölja varje ny personbil och att medlemsstaterna endast ska godkänna registrering och ibruktagande av en ny personbil om den åtföljs av ett giltigt sådant intyg. De uppgifter som medlemsstaterna samlar in bör överensstämma med det intyg om överensstämmelse som tillverkaren utfärdat och endast grundas på denna referens. Om medlemsstater av berättigade skäl inte använder intyget om överensstämmelse när en ny personbil registreras och tas i bruk, bör de vidta de åtgärder som krävs för att se till att förfarandet för övervakning är tillräckligt noggrant. Det bör finnas en standarddatabas på gemenskapsnivå 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 denna förordning bör bedömas på gemenskapsnivå. 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 2012. Avgiften bör anpassas som en funktion av den utsträckning i vilken tillverkarna misslyckas med att uppnå målet och bör öka med tiden. För att göra det tillräckligt attraktivt att vidta åtgärder för att minska specifika koldioxidutsläpp från personbilar bör avgifterna återspegla kostnaderna för teknisk utveckling. Avgiftsbeloppen bör anses vara intäkter i Europeiska unionens budget.
- (28) Eventuella nationella åtgärder som medlemsstaterna får behålla eller införa enligt artikel 176 i fördraget bör, med beaktande av denna förordnings syfte och de förfaranden som fastställs här, inte medföra ytterligare eller strängare påföljder för tillverkare som inte uppnår sina mål enligt denna förordning.
- (29) Denna förordning bör inte påverka en fullständig tillämpning av gemenskapens konkurrensregler.
- (30) Kommissionen bör överväga nya metoder för att uppnå det långsiktiga målet, särskilt kurvans lutning, nyttoparametern och systemet för avgifter för extra utsläpp.
- (31) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (32) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att ändra övervaknings- och rapporteringskraven mot bakgrund av erfarenheterna av denna förordnings tillämpning, att fastställa metoder för insamlingen av avgifter för extra utsläpp, att anta detaljerade bestämmelser beträffande undantaget för oberoende små tillverkare och att anpassa bilaga I för att beakta utvecklingen när det gäller vikten hos nya personbilar som registreras inom gemenskapen och för att spegla eventuella ändringar i provningsförfarandet för mätning av specifika utsläpp av koldioxid. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, bland annat genom att komplettera den med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (33) Beslut nr 1753/2000/EG bör upphävas av skäl som rör tydlighet och rättslig klarhet.
- (34) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att fastställa krav avseende koldioxidutsläpp för nya personbilar för att säkerställa en väl fungerande inre marknad och för att uppnå Europeiska unionens övergripande mål att minska växthusgasutsläppen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av åtgärdens omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. 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

Genom denna förordning fastställs krav avseende koldioxidutsläpp för nya personbilar för att säkerställa en väl fungerande inre marknad och för att uppnå Europeiska gemenskapens övergri-

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

pande mål på ett genomsnittligt koldioxidutsläpp på 120 g CO₂/km från nya bilar. I denna förordning fastställs de genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya personbilar till 130 g CO₂/km, vilket ska uppnås genom förbättrad teknik avseende fordonsmotorer och mätas i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och dess tillämpningsåtgärder samt genom innovativ teknik.

Från och med år 2020 föreskriver denna förordning ett mål för de genomsnittliga utsläppen på 95 g CO₂/km från nya bilar, i enlighet med artikel 13.5.

Som ett led i gemenskapens samlade åtgärder kommer denna förordning att kompletteras med åtgärder som ska ge en minskning motsvarande ytterligare 10 g CO₂/km.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska gälla motorfordon i kategori M₁ enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG (*personbilar*) som registreras för första gången i gemenskapen och som inte registrerats tidigare utanför gemenskapen (*nya personbilar*).

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

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

Artikel 3

Definitioner

1. I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp*: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet från alla nya personbilar från den tillverkaren.
- b) *intyg om överensstämmelse*: det intyg som avses i artikel 18 i direktiv 2007/46/EG.
- c) *tillverkare*: den person eller det organ som inför godkännandedemyndigheten ansvarar för alla delar av förfarandet för EG-typgodkännande i enlighet med direktiv 2007/46/EG och som garanterar att produktionen överensstämmer med regelverket.
- d) *vikt*: bilens 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.
- e) *avtryck*: spårvidden multiplicerad med hjulbasen, enligt uppgift i intyget om överensstämmelse och definitionen i avsnitten 2.1 och 2.3 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG.

f) *specifika koldioxidutsläpp*: koldioxidutsläpp från personbilar uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och angivna som koldioxidviktutsläpp (blandad körning) i intyget om överensstämmelse. För personbilar som inte är typgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 innebär *specifika koldioxidutsläpp* koldioxidutsläpp som mäts i enlighet med samma mättningsförfarande som anges för personbilar i förordning (EG) nr 692/2008 eller i enlighet med de förfaranden som antagits av kommissionen för att fastställa koldioxidutsläpp från sådana personbilar.

g) *specifika utsläppsmål*: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp som tillåts enligt bilaga I från alla nya personbilar från den tillverkaren, eller, om tillverkaren beviljats ett undantag enligt artikel 11, de specifika utsläppsmål som är fastställt i enlighet med undantaget.

2. Vid tillämpning av denna förordning ska följande gälla: *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
 - har rätt att utöva mer än hälften av rösträtterna, eller
 - har befogenhet att utse mer än hälften av ledamöterna i tillsynsorganet, styrelsen eller organ som rättsligt företräder företaget, eller
 - har rätt att förvalta företagets affärer.
- b) Företag som direkt eller indirekt har sådana rättigheter eller befogenheter som anges i a över tillverkaren.
- c) Företag i vilka ett företag som det hänvisas till i b direkt eller indirekt har de rättigheter eller befogenheter som anges i a.
- d) Företag i vilka tillverkaren tillsammans med ett eller flera av de företag som avses i a, b eller c, eller i vilket två eller flera av de senare företagen gemensamt har de rättigheter eller befogenheter som anges i a.
- e) Företag i vilka de rättigheter eller befogenheter som anges i a gemensamt innehas av tillverkaren eller ett eller flera av dess anslutna företag som avses i a–d och en eller flera tredje parter.

Artikel 4

Specifika utsläppsmål

För det kalenderår som inleds den 1 januari 2012 och för varje påföljande kalenderår ska samtliga personbilstillverkare ansvara för att det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet inte överstiger dess specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med

bilaga I eller, om en tillverkare beviljats undantag i enlighet med artikel 11, i enlighet med det undantaget.

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

- 65 % år 2012.
- 75 % år 2013.
- 80 % år 2014.
- 100 % från och med 2015.

Artikel 5

Superkrediter

Vid beräkningen av genomsnittliga specifika utsläppet av koldioxid ska varje ny personbil med specifika koldioxidutsläpp som understiger 50 g CO₂/km räknas som

- 3,5 bilar år 2012,
- 3,5 bilar år 2013,
- 2,5 bilar år 2014,
- 1,5 bilar år 2015,
- 1 bil från och med år 2016.

Artikel 6

Specifika utsläppsmål för fordon som drivs med alternativa drivmedel

Vid bedömningen av om en tillverkare har uppfyllt sitt specifika utsläppsmål som avses i artikel 4 ska de specifika utsläppen av koldioxid för varje fordon som är konstruerat för att kunna drivas med en blandning av bensin och 85 % etanol (E85), i överensstämmelse med relevant gemenskapslagstiftning eller europeisk teknisk standard, minskas med 5 % fram till och med den 31 december 2015 med hänsyn till den större tekniska kapaciteten för utsläppsminskning när de drivs med biodrivmedel. Denna minskning ska endast gälla om minst 30 % av bensinstationerna i den medlemsstat där bilen är registrerad tillhandahåller denna typ av alternativt drivmedel på ett sätt som överensstämmer med de hållbarhetskriterier för biodrivmedel som anges i relevant gemenskapslagstiftning.

Artikel 7

Pooling

1. De tillverkare 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 poolens 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 ansvara för 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 ändringar som rör den poolansvarige eller poolens finansiella situation om de påverkar poolens möjligheter att uppfylla kravet att ansvara för 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 81 och 82 i 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 allmänna tillämpligheten av gemenskapens konkurrensregler på sådana pooler, ska samtliga medlemmar i en pool särskilt ansvara för att ingen uppgiftsdelening eller informationsspridning sker 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 2010 och varje efterföljande kalenderår ska varje medlemsstat för varje ny personbil 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. Varje medlemsstat ska se till att de specifika koldioxidutsläppen för personbilar som inte är typgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 uppmäts och registreras i intyget om överensstämmelse.

2. Senast den 28 februari varje år, med början 2011, ska medlemsstaten 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 den här artikeln och senast den 30 juni varje år, med början 2011, för varje tillverkare göra en preliminär beräkning av följande:

- a) Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår.
- b) Specifika utsläppsmål för föregående kalenderår.
- c) Skillnaden mellan tillverkarens genomsnittliga koldioxidutsläpp under föregående kalenderår och dess specifika utsläppsmål för det året.

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

Förteckningen ska vara tillgänglig för allmänheten.

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.

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

6. Om kommissionen på grundval av beräkningarna enligt punkt 5 med avseende på kalenderåret 2010 eller 2011, anser att tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under det året överskred dennes specifika utsläppsmål för samma år ska kommissionen underrätta tillverkaren om detta.

7. Medlemsstaterna ska utse en myndighet som ska vara behörig att samla in och meddela övervakningsuppgifter i enlighet med denna förordning och senast den 8 december 2009 meddela kommissionen vilken behörig myndighet som utsetts. Kommissionen ska därefter underrätta Europaparlamentet och rådet om detta.

8. För varje kalenderår som artikel 6 ska tillämpas ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om andelen bensinstationer samt hållbarhetskriterierna för E85 som avses i den artikeln.

9. Kommissionen får anta detaljerade bestämmelser beträffande övervakning och rapportering av uppgifter enligt denna artikel och om tillämpning av bilaga II i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 14.2.

Kommissionen får ändra bilaga II mot bakgrund av erfarenheterna av tillämpningen av denna förordning. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 14.3.

Artikel 9

Avgifter för extra utsläpp

1. I de fall en tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under kalenderåret 2012 eller ett efterföljande kalenderår överskrider dess specifika utsläppsmål för det året ska kommissionen utfärda avgifter för extra utsläpp för tillverkaren, eller då det rör sig om en pool, för den poolansvarige.

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

a) Från 2012 fram till 2018:

- i) Om tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överstiger det specifika utsläppsmålet med mer än 3 g CO₂/km:

$$((\text{Extra utsläpp} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antalet nya personbilar}.$$

- ii) Om tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överstiger det specifika utsläppsmålet med mer än 2 g CO₂/km men inte mer än 3 g CO₂/km:

$$((\text{Extra utsläpp} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antalet nya personbilar.}$$

- iii) Om tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överstiger det specifika utsläppsmålet med mer än 1 g CO₂/km men inte mer än 2 g CO₂/km:

$$((\text{Extra utsläpp} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antalet nya personbilar.}$$

- iv) Om tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp inte överstiger det specifika utsläppsmålet med mer än 1 g CO₂/km:

$$(\text{Extra utsläpp} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antalet nya personbilar.}$$

- b) Fr.o.m. 2019:

$$(\text{Extra utsläpp} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antalet nya personbilar.}$$

I denna artikel avses med *extra utsläpp*: antalet (en positiv siffra) gram per kilometer, fastställt enligt artikel 4, med vilket tillverkarens genomsnittliga specifika utsläpp – med beaktande av eventuella koldioxidutsläppsminskningar genom godkända innovativa tekniker – överskrider dess specifika utsläppsmål under kalenderåret, avrundat till närmaste tre decimaler, och *antalet nya personbilar*: det antal nya personbilar som tillverkaren har tillverkat och som har registrerats det aktuella året i överensstämmelse med infasningskriterierna i artikel 4.

3. Kommissionen ska fastställa metoderna för uttag av avgifterna för extra utsläpp enligt punkt 1.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 14.3.

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 varje år, med början 2011, ska kommissionen offentliggöra en förteckning i vilken det för varje tillverkare anges följande:

- a) Dess specifika utsläppsmål för föregående kalenderår.

- b) Dess genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår.

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

- d) Det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet för alla nya personbilar i gemenskapen under föregående kalenderår.

- e) Den genomsnittliga vikten för alla nya personbilar i gemenskapen under föregående kalenderår.

2. Från och med den 31 oktober 2013 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, som ansvarar för mindre än 10 000 nya personbilar som registreras i gemenskapen per 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 av anslutna tillverkare, eller

- b) tillhör en grupp av anslutna tillverkare som ansvarar för totalt mindre än 10 000 nya personbilar som registreras i gemenskapen per kalenderår, eller

- c) ingår i en grupp av anslutna tillverkare men driver egna produktionsanläggningar och förfogar över egen designbyrå.

2. Ett undantag om vilket ansöks enligt punkt 1 får medges för en period av högst fem år. 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) Detaljerade uppgifter om de personbilar som den tillverkar, inbegripet dessa personbils vikt och specifika koldioxidutsläpp.

- d) Ett specifikt utsläppsmål som överensstämmer med tillverkarens förmåga att uppnå minskningen, inklusive den ekonomiska och tekniska förmågan att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till karaktärsdragen hos marknaden för den tillverkade fordonstypen.

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 dess potential för minskning av utsläppen, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen för att minska dess specifika koldioxidutsläpp, och med hänsyn tagen till karaktärsdragen hos marknaden för den tillverkade fordonstypen, ska kommissionen bevilja tillverkaren undantag. Undantaget ska gälla från och med den 1 januari året efter dagen för beviljandet av undantaget.

4. Ansökan om undantag från de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med bilaga I får göras av tillverkare som tillsammans med sina anslutna företag ansvarar för en registrering per kalenderår inom gemenskapen av 10 000–300 000 nya personbilar.

Tillverkare får göra en sådan ansökan för egen del eller för egen samt en eller fler av dess anslutna företags del. Den ska ställas till kommissionen och innehålla följande:

- a) All den information som avses i punkt 2 a och 2 c ovan, inbegripet, i tillämpliga fall, information om de anslutna företagen.
- b) Ett utsläppsmål som motsvarar en 25-procentig minskning av det genomsnittliga specifika utsläppet av koldioxid för 2007 eller, om en enda ansökan gäller ett antal anslutna företag, en 25-procentig minskning av medeltalet för dessa företags genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid för 2007.

Om information om en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid inte finns att tillgå för 2007 ska kommissionen fastställa ett motsvarande minskningsmål beräknat utifrån den bästa tekniken för att minska koldioxidutsläpp som finns att tillgå för personbilar i samma viktclass och med hänsyn tagen till karaktärsdragen hos marknaden för den tillverkade fordonstypen. Den sökande ska använda detta mål för de syften som anges i led b.

Kommissionen ska bevilja tillverkaren undantag om det visas att villkoren för undantag enligt detta stycke har uppfyllts.

5. 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.

6. Om kommissionen, med anledning av en underrättelse enligt punkt 5 eller annat, 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.

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

8. Kommissionen får anta detaljerade bestämmelser om genomförandet av punkterna 1–7, bland annat beträffande tolkningen av kriterierna för beviljande av undantag, innehåll i ansökningarna samt utformning och bedömning av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 14.3.

9. En ansökan om undantag, inklusive information till stöd för ansökan, anmälningar enligt punkt 5, återkallanden enligt punkt 6, åläggande av avgifter för extra utsläpp enligt punkt 7 och åtgärder som vidtagits enligt punkt 8, ska offentliggöras 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 CO₂/km.

2. Senast 2010 ska kommissionen anta detaljerade bestämmelser för ett förfarande för godkännande av sådan innovativ teknik i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 14.2. Dessa detaljerade bestämmelser ska 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 koldioxidutsläpp.
- 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 CO₂/km som avses i artikel 1 eller vara obligatorisk enligt andra bestämmelser i gemenskapens lagstiftning.

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 detta samspel påverkar den minskning som uppnås genom varje enskild åtgärd.

⁽¹⁾ EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.

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

Artikel 13

Översyn och rapport

1. Kommissionen ska 2010 överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om framstegen när det gäller att genomföra gemenskapens samordnade tillvägagångssätt för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.

2. Senast den 31 oktober 2014 och vart tredje år därefter ska åtgärder antas för att ändra bilaga I för att anpassa sifferuppgiften M_0 som anges däri till den genomsnittliga vikten för nya personbilar under de föregående tre kalenderåren.

Dessa åtgärder ska träda i kraft för första gången den 1 januari 2016 och därefter vart tredje år.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 14.3.

3. Från och med 2012 ska kommissionen genomföra en konsekvensbedömning i syfte att senast 2014, i enlighet med artikel 14.3 i förordning (EG) nr 715/2007, se över de förfaranden för att mäta koldioxidutsläpp som anges i den förordningen. Kommissionen ska särskilt lägga fram lämpliga förslag om hur dessa förfaranden kan ändras så att de på ett adekvat sätt återspeglar bilars verkliga koldioxidutsläpp samt, i synnerhet, förslag om att ta med godkända innovativa tekniker enligt definitionen i artikel 12 som skulle kunna återspeglas i testcykeln. Kommissionen ska därefter se till att dessa förfaranden ses över regelbundet.

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

4. Senast 2010 ska kommissionen se över direktiv 2007/46/EG så att varje typ/variant/version motsvarar en unik uppsättning av innovativa tekniker.

5. 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 95 g CO₂/km till 2020, och
- de olika aspekterna av genomförandet av det målet, inbegripet avgifterna för extra utsläpp.

Utifrån en sådan översyn och den konsekvensbedömning som föregår denna, som 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 på ett sätt som är så neutralt som möjligt ur konkurrenssynpunkt samt socialt rättvist och hållbart.

6. Kommissionen ska senast 2014, efter en konsekvensbedömning, offentliggöra en rapport om tillgängligheten till uppgifter om avtryck och dess användning som en nyttoparameter för att bestämma specifika utsläppsmål och, vid behov, överlämna ett förslag till Europaparlamentet och rådet om ändring av bilaga I.

7. Åtgärder ska antas för att göra den anpassning av formelerna i bilaga I som krävs för att spegla eventuella ändringar i det föreskrivna provningsförfarandet för mätning av specifika koldioxidutsläpp.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 14.3.

Artikel 14

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträddas av den kommitté som inrättats med stöd av artikel 9 i beslut nr 280/2004/EG⁽¹⁾.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av artikel 8 i det beslutet.

Den period som fastställs i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara tre månader.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Artikel 15

Upphävande

Beslut nr 1753/2000/EG upphör att gälla från och med den 1 januari 2010.

Artiklarna 4, 9 och 10 i det beslutet ska fortsätta att gälla till dess att kommissionen har överlämnat en rapport med övervakningsuppgifter för kalenderåret 2009 till Europaparlamentet.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG av den 11 februari 2004 om en mekanism för övervakning av växthusgasutsläpp inom gemenskapen och för genomförande av Kyotoprotokollet (EUT L 49, 19.2.2004, s. 1).

*Artikel 16***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.

Utfärdad i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

På rådets vägnar
P. NEČAS
Ordförande

BILAGA I

MÅL FÖR SPECIFIKA UTSLÄPP

1. För de beräkningar som ska göras i enlighet med denna bilaga ska de specifika koldioxidutsläppen för varje ny personbil, uttryckta i gram per kilometer, fastställas enligt följande formel:

- a) Från 2012 till 2015:

$$\text{Specifikt koldioxidutsläpp} = 130 + a \times (M - M_0)$$

där

M = fordonets vikt i kilogram (kg)

M₀ = 1 372,0

a = 0,0457

- b) Från och med 2016:

$$\text{Specifika koldioxidutsläpp} = 130 + a \times (M - M_0)$$

där

M = fordonets vikt i kilogram (kg)

M₀ = det värde som antas i enlighet med artikel 13.2

a = 0,0457

2. Det specifika utsläppsmålet för en tillverkare under ett kalenderår beräknas som genomsnittet av de specifika koldioxidutsläppen för varje ny personbil som registrerats under det kalenderåret och som denne tillverkat.
-

BILAGA II

ÖVERVAKNING OCH RAPPORTERING AV UTSLÄPP

DEL A – Insamling av uppgifter om nya personbilar och fastställande av koldioxidövervakningsinformation

1. För det kalenderår som börjar den 1 januari 2010 och varje därpå följande kalenderår ska medlemsstaterna registrera följande uppgifter för varje ny personbil som registreras på deras territorium:
 - a) Tillverkare.
 - b) Typ, variant och version.
 - c) Specifika koldioxidutsläpp (g/km).
 - d) Vikt (kg).
 - e) Hjulbas (mm).
 - f) Spårvidd (mm).
2. Uppgifterna i punkt 1 ska hämtas från den berörda nya personbilens överensstämmelseintyg. Om överensstämmelseintyget innehåller både maximal och minimal vikt för den berörda personbilen ska medlemsstaterna endast använda maximisiffran 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 mätts för gas.
3. För det kalenderår som börjar den 1 januari 2010 och varje därpå följande kalenderår ska varje medlemsstat för varje tillverkare fastställa följande, i enlighet med de metoder som beskrivs i del B:
 - a) Sammanlagt antal nya personbilar som registrerats på medlemsstatens territorium.
 - b) Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp enligt del B punkt 2 i denna bilaga.
 - c) Genomsnittlig vikt enligt del B punkt 3 i denna bilaga.
 - d) För varje version av varje variant av varje typ av ny personbil:
 - i) Det sammanlagda antalet nya personbilar som registrerats på medlemsstatens territorium, enligt del B punkt 1 i denna bilaga.
 - ii) De specifika koldioxidutsläppen samt andelen utsläppsminskningar som uppnåtts till följd av innovativa tekniker i enlighet med artikel 12 eller fordon som drivs med alternativa drivmedel i enlighet med artikel 6.
 - iii) Vikten.
 - iv) Bilens "avtryck" enligt del B punkt 5 i denna bilaga.

DEL B – Metoder för att fastställa övervakningsinformation för koldioxidutsläppen från nya personbilar

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

1. Antal registrerade nya personbilar (N)

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

2. Genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid från nya personbilar (S_{ave})

De genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid från alla nya, nyregistrerade personbilar på en medlemsstats territorium under övervakningsåret (S_{ave}) beräknas genom att man delar summan av de specifika utsläpp av koldioxid från varje enskild ny personbil (S) med antalet nya personbilar (N).

$$S_{ave} = (1 / N) \times \Sigma S$$

3. Genomsnittlig vikt för de nya personbilarna

Den genomsnittliga vikten av alla nya personbilar som är registrerade på en medlemsstats territorium under övervakningsåret (M_{ave}) beräknas genom att man delar summan av varje enskild ny personbils vikt (M) med antalet nya personbilar (N).

$$M_{ave} = (1 / N) \times \Sigma M$$

4. De nya personbilarnas spridning på olika versioner

För varje version av varje variant av varje typ av ny personbil ska antalet nyregistrerade personbilar, fordonens vikt, de specifika koldioxidutsläppen och fordonets avtryck registreras.

5. Avtryck

Fordonets avtryck beräknas genom att hjulbasen multipliceras med fordonets spårvidd.

DEL C – Formulär för dataöverföring

Medlemsstaterna ska varje år på följande formulär rapportera de uppgifter som anges i del A punkt 3 för varje tillverkare:

Sammanställda uppgifter:

År:				
Tillverkare	Sammanlagt antal registrerade nya personbilar	Genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid (g/km)	Genomsnittlig vikt (kg)	Genomsnittligt avtryck (m ²)
(Tillverkare 1)	...	...	...	...
(Tillverkare 2)	...	...	...	...
...	...	...	...	...
Alla tillverkare tillsammans	...	...	...	...

Detaljerade uppgifter på tillverkarnivå:

År	Tillverkare	Fordonstyp	Variant	Version	Innovativ teknik (*) eller grupp innovativa tekniker eller bränsleflexibelt fordon (**)	Fabrikat	Handelsnamn	Sammanlagt antal nyregistreringar	Specifika utsläpp av koldioxid (g/km)	Vikt (kg)	Avtryck (m ²)	Utsläppsminskningar medels innovativ teknik (*) eller bränsleflexibilitet (**)
År 1	(Namn på tillverkare nr 1)	(Namn på typ 1)	(Namn på variant 1)	(Namn på version 1)		...	...	...	...	...	...	...
År 1	(Namn på tillverkare nr 1)	(Namn på typ 1)	(Namn på variant 1)	(Namn på version 2)		...	...	...	...	...	...	...
År 1	(Namn på tillverkare nr 1)	(Namn på typ 1)	(Namn på variant 2)	(Namn på version 1)		...	...	...	...	...	...	...
År 1	(Namn på tillverkare nr 1)	(Namn på typ 1)	(Namn på variant 2)	(Namn på version 2)		...	...	...	...	...	...	...
År 1	(Namn på tillverkare nr 1)	(Namn på typ 2)	(Namn på variant 1)	(Namn på version 1)		...	...	...	...	...	...	...
År 1	(Namn på tillverkare nr 1)	(Namn på typ 2)	(Namn på variant 1)	(Namn på version 2)		...	...	...	...	...	...	...
År 1	(Namn på tillverkare nr 1)	(Namn på typ 2)	(Namn på variant 2)	(Namn på version 1)		...	...	...	...	...	...	...
År 1	(Namn på tillverkare nr 1)	(Namn på typ 2)	(Namn på variant 2)	(Namn på version 2)		...	...	...	...	...	...	...
År 1	(Namn på tillverkare nr 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
År 1	(Namn på tillverkare nr 1)			...		...	...	...	...	...	...	...
År 1	(Namn på tillverkare nr 1)		...	...		...	...	...	...	...	...	...
År 1	(Namn på tillverkare nr 1)			...		...	...	...	...	...	...	...
År 1	(Namn på tillverkare nr 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...

(*) I enlighet med artikel 12.

(**) I enlighet med artikel 6.