

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 28.10.2009
KOM(2009)593 slutlig

2009/0173 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

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

{SEK(2009) 1454}
{SEK(2009) 1455}

MOTIVERING

Bakgrund

- Motiv och syfte

Den inre marknaden utgör ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas.

Målet för FN:s ramkonvention om klimatförändring, som på Europeiska gemenskapens vägnar godkändes genom rådets beslut 94/69/EG av den 15 december 1993 om slutande av Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändring¹, är att stabilisera halterna av växthusgaser i atmosfären på en nivå som gör att skadlig mänsklig påverkan på klimatsystemet kan förhindras. För att detta mål ska kunna uppnås bör den globala genomsnittstemperaturen vid jordytan inte nå en nivå som är högre än 2 °C över den förindustriella nivån. Den fjärde utvärderingsrapporten från FN:s klimatpanel (IPCC) visar att för att det målet ska kunna uppnås måste de globala utsläppen av växthusgaser nå sin topp före 2020. Vid Europeiska rådets möte i mars 2007 gjordes ett kraftfullt åtagande att till 2020 minska gemenskapens sammanlagda växthusgasutsläpp med minst 20 % jämfört med nivåerna 1990, och med 30 % under förutsättning att andra industriländer åtar sig att minska sina utsläpp i liknande omfattning och att ekonomiskt mer framskridna utvecklingsländer bidrar på ett sätt som står i proportion till deras respektive möjligheter. Genom det klimat- och energipaket som man kom överens om i december i fjol blev detta mål till lagstiftning. I beslut nr 406/2009/EG fastställs att utsläppen ska minska med i genomsnitt 10 % jämfört med 2005 års nivåer på de områden som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter, inklusive vägtransporter. Bland annat innebär det att alla medlemsstater kommer att behöva minska utsläppen från vägtransporter kraftigt.

Lätta nyttofordon används framför allt av företagen – även små och medelstora företag – och för närvarande utgör de lätta nyttofordonen ca 12 % av fordonsparken. De lätta nyttofordonen används för tjänster som är oundgängliga för att kunna tillgodose människors behov i det dagliga livet. Vägtransporterna har stor betydelse för sysselsättning och tillväxt i många av EU:s regioner. Men fordonen har också en stor inverkan på klimatet. Andelen lätta nyttofordon av alla registrerade lätta fordon (personbilar och lätta nyttofordon) ökade stadigt mellan 1995 och 2007. Under 2002–2007 minskade koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon i genomsnitt med 0,4–0,5 % om året, och denna mycket begränsade förbättring av bränsleeffektiviteten har uppvägs av den ökade efterfrågan på transporter och större fordon. EU har som helhet minskat sina växthusgasutsläpp med cirka 9 % under perioden 1990–2007, och utsläppen i andra sektorer än transport har sjunkit stadigt, men koldioxidutsläppen från transporter har under samma tid ökat med 29 %. Trots allt bättre fordonsmotorteknik och bränsleeffektivitet, som lett till lägre koldioxidutsläpp, har transportefterfrågan och fordonsstorleken ökat, och transportsektorn har därför gjort för små framsteg mot gemenskapens övergripande mål att nya personbilar ska ha ett genomsnittligt utsläppsvärde på 120 g koldioxid per kilometer.

Målet med detta förslag är att de genomsnittliga koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon ska minska till 175 g koldioxid per kilometer med infasning från 2014 till 2016. Detta förslag ingår i den samordnade strategi som kommissionen föreslagit och ska bidra till den minskning

¹ EGT L 33, 7.2.1994, s. 11.

med 10 g CO₂/km som krävs för att uppnå gemenskapens mål på 120 g CO₂/km, i linje med kommissionens meddelande KOM(2007) 19.

Det är nödvändigt att anta gemenskapsmål för nya lätta nyttofordon för att förhindra en splittring av den inre marknaden beroende på att medlemsstaterna antar olika åtgärder. Gemenskapsmålen ger tillverkarna större planeringssäkerhet och mer flexibilitet att uppfylla kraven på koldioxidminskningar än vad separata nationella minskningsmål skulle göra.

Dessutom är det nödvändigt att fastställa utsläppsnormer för koldioxid för nya lätta nyttofordon för att förebygga risken att det uppstår en lucka i lagstiftningen på grund av viss överlappning i registreringen av personbilar och lätta nyttofordon. Många fordon som är typgodkända som personbilar registreras för närvarande som lätta nyttofordon, ofta för att dra nytta av lägre skatt eller andra skatteincitament. Även om tillämpningsområdet för lagstiftningen om personbilar (liksom detta förslag) är knutet till den fordonsstyp som typgodkänts (oberoende av hur fordonet registrerats), skulle det faktum att det inte finns någon reglering av lätta nyttofordon kunna medföra en betydande risk för att större personbilar typgodkänns som lätta nyttofordon. Detta skulle innebära att dessa fordon med höga utsläppsnivåer fortfarande inte skulle omfattas av utsläppsnormerna för koldioxid.

Syftet med denna förordning är att skapa incitament för fordonsindustrin att investera i ny teknik. Den gynnar aktivt miljöinnovation och beaktar den kommande tekniska utvecklingen. På så sätt främjas EU-industrins konkurrenskraft och det skapas fler högkvalificerade arbetstillfällen.

- Allmän bakgrund

1995 antog kommissionen för första gången en gemenskapsstrategi för att minska koldioxidutsläppen från bilar. Strategin baseras på följande tre huvudkomponenter: frivilliga åtaganden från bilindustrin att minska utsläppen från personbilar, förbättrad kundinformation och skatteåtgärder som ska gynna bränsleeffektiva bilar.

Rådet (miljö) uppmanade i sina slutsatser av den 10 oktober 2000 kommissionen att överväga åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från lätta nyttofordon. 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) (nedan kallade *meddelandena*). I meddelandena betonades att gemenskapens mål för genomsnittliga utsläpp från den nya fordonsparken på 120 g CO₂/km inte skulle kunna uppnås till 2012 om inte ytterligare åtgärder vidtogs. Det föreslogs därför en samordnad strategi för att nå gemenskapsmålet. Kommissionen skulle lägga fram ett förslag till en rättslig ram för detta inriktad på obligatoriska minskningar av koldioxidutsläppen till 130 g CO₂/km i genomsnitt för nya bilar genom bättre motorteknik, och på en ytterligare minskning med 10 g CO₂/km, eller motsvarande om det visar sig vara tekniskt nödvändigt, med hjälp av andra tekniska förbättringar. Det kan t.ex. röra sig om förbättrad bränsleeffektivitet hos lätta nyttofordon.

I meddelandena betonades att lagstiftningen för målet för genomsnittet i fordonsparken bör garantera att konkurrensneutrala, socialt rättvisa och hållbara minskningsmål erhålls som inte skadar mångfalden av europeiska fordonsstillverkare eller leder till omotiverad snedvridning av konkurrensen mellan fordonsstillverkare. Lagstiftningen bör vara förenlig med gemenskapens övergripande utsläppsmål.

I maj 2007 uttalade rådet (konkurrenskraft) sitt stöd för ”ett integrerat tillvägagångssätt enligt kommissionens förslag för att minska CO₂-utsläpp från motorfordon” och underströk ”att alla aktörer måste lämna sitt bidrag för att minska sådana utsläpp som är skadliga för klimatet”².

Vidare uppmanade rådet den 28 juni 2007 kommissionen att lägga fram ett förslag om förbättrad bränsleeffektivitet hos lätta nyttofordon³.

- Gällande bestämmelser

Direktiv 2004/3/EG⁴ om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos N1-fordon

- Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

Förslaget är förenligt med Lissabonstrategins tre pelare, eftersom strängare krav i fråga om koldioxidutsläpp och bränsleeffektivitet bör främja utvecklingen och tillämpningen av ny miljöteknik, som i sin tur skulle kunna främja export med högt förädlingsvärde av teknik och fordon till tillväxtekonomier där olja är en bristvara, men även främja högkvalificerade arbetstillfällen i Europa.

Förslaget bidrar också till EU:s förnyade strategi för hållbar utveckling, som antogs av Europeiska rådet i juni 2006, genom att främja en hållbarare mobilitet. Om transportsektorn blev mer hållbar skulle det bli lättare att uppnå andra hållbarhetsmål. Detta samband är särskilt påtagligt mellan transport, klimatförändring, folkhälsa, bevarande av naturresurser och energiförbrukning.

Målen med förslaget kommer också att bidra till att gemenskapsmålet att minska utsläppen av växthusgaser med minst 20 % senast 2020 kan uppnås eftersom trafiken i så hög grad bidrar till utsläppen från sektorer inom ekonomin som inte ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Förslaget är dessutom i linje med och kompletterar förordning (EG) nr 443/2009 som innehåller normer för koldioxidutsläppen från personbilar.

Förslaget innebär en konkret åtgärd för att uppfylla målen och kommer därför att stärka EU:s ledande ställning i klimatfrågan inför FN:s klimatkonferens i Köpenhamn i december 2009.

1. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

- Samråd med berörda parter

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

Samrådet omfattade ett offentligt samråd på Internet och två möten med berörda parter.

- Mellan maj och juli 2007 genomfördes ett offentligt samråd på Internet för att alla berörda parter och allmänheten skulle kunna yttra sig om genomförandet av den reviderade strategin för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon. Det omfattade åtgärder för att

² Slutsatserna antogs vid mötet i rådet (konkurrenskraft) den 21–22 maj 2007 (9671/07).

³ Slutsatserna antogs vid mötet i rådet (miljö) den 28 juni 2007 (11483/07).

⁴ Direktiv 2004/3/EG – EUT L 49, 19.2.2004, s. 36.

minska utsläppen från lätta nyttofordon. De flesta svaren från samrådet finns på:
http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_sv.htm.

- Som komplement till Internetsamrådet anordnade kommissionen även två möten med berörda parter den 2 september 2008 och den 9 mars 2009. På så sätt fick de aktörer som är direkt berörda av den nya lagstiftningen (fordonsindustrin, leverantörer, icke-statliga miljöorganisationer, arbetsmarknadens parter och medlemsstaterna) tillfälle att lägga fram sina synpunkter. Sammandrag från de båda mötena finns i bilagorna II och III till den konsekvensanalys som åtföljer förslaget.

Dessutom genomfördes en extern undersökning om tänkbara regleringsmodeller för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon, och en studie bestående av två rapporter, nämligen *Assessment of options for the legislation on CO₂ emissions from light commercial vehicles*⁵ och *Assessment with respect to long term CO₂ emission targets for passenger cars and vans*⁶. Studien ingick i ett projekt för att mäta effekterna av olika regleringsalternativ för att minska koldioxidutsläppen från bilar, särskilt på biltillverkarna, inom ramavtalet ENV.C.5/FRA/2006/0071 (begäran om tjänster ENV C5/GK/ak/D(2007)17850). Analysen av alternativa strategier bygger på resultaten från denna studie.

Aktörernas synpunkter har beaktats vid bedömningen av de olika möjliga alternativen att reglera koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon, särskilt när det gäller lagstiftningens utformning, tänkbara oönskade effekter och inverkan på konkurrensen på fordonsmarknaden, industrins globala konkurrenskraft och miljöresultat. Extern experthjälp användes för att bedöma de olika alternativen och de aspekter som tagits upp under samrådet (den externa uppdragstagaren deltog i de offentliga mötena).

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

Uppgifterna som samlades in genom samrådet med aktörerna har beaktats vid utformningen av den föreslagna lösningen. Hur det gick till beskrivs närmare i konsekvensanalysen, som medföljer detta förslag.

- Extern experthjälp

Berörda fackområden/berörd sakkunskap

1) Sakkunskap från fordonsindustrin, bland annat tillverkare och 2) modellutvecklingshjälp från externa konsulter

Metoder

Modellering med hjälp av matematiska modeller och beräkningar baserade på statistiska data.

De viktigaste organisationer och experter som rådfrågats

⁵ Rapporten finns på följande adress på webbplatsen Europa:
http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/final_report_lcv_co2_250209.pdf.

⁶ Rapporten finns på följande adress på webbplatsen Europa:
<http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/Report%20LT%20targets.pdf>.

Myndigheter, industriförbund, branschorganisationer, miljöorganisationer, konsumentorganisationer och externa konsulter.

Sammanfattning av de rekommendationer som mottagits och beaktats

De externa konsulternas råd har använts för att bedöma följderna av olika strategiska alternativ att uppnå förslaget mål. Dessa alternativ och deras följder beskrivs i den konsekvensanalys som medföljer detta förslag.

Offentliggörande av expertråd

Den undersökning som genomförts i samband med konsekvensanalysen, liksom tidigare arbeten i samma fråga, kommer att tillhandahållas på följande webbplats:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

- Konsekvensanalys

I konsekvensanalysen övervägdes följande fem alternativ:

De två första alternativen var att utarbeta en linjär kurva med de koldioxidvärden som ett visst fordon ska uppnå som funktion av bilens transportnytta (vikt) så att nya lätta nyttofordon 1) 2012 och 2) 2013–2015 i snitt uppnår målet på 175 g CO₂/km.

De två följande alternativen hade samma mål (175 g CO₂/km) och år (2012 respektive 2013–2015), men baserades på en linjär kurva med de koldioxidvärden som ska uppnås som funktion av en alternativ nyttoparameter, nämligen markyta.

Det femte och sista alternativet var att föreskriva att tillverkare måste tillhandahålla en fast andel av minskningar motsvarande de minskningar som krävs för att uppnå målet på 175 g CO₂/km till 2012–2015, jämfört med situationen 2007.

I konsekvensanalysen har olika flexibla lösningar övervägts, till exempel genomsnitt för hela fordonsparken, poolning och en mekanism för att kontrollera efterlevnaden. Utöver de fem alternativa strategierna har flera olika nivåer för det långsiktiga målet på mellan 160 och 125 g CO₂/km för år 2020 analyserats.

De potentiella effekterna på ekonomi, samhälle och miljö har studerats i detalj. En detaljerad redogörelse för de olika alternativen finns i den konsekvensanalys som åtföljer förslaget och som kommer att finnas tillgänglig på följande adress:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm

- Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

Förslaget är en uppföljning av gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon och kompletterar förordning (EG) nr 443/2009 (förordningen om utsläppsnormer för nya personbilar). Syftet är att minska lätta fordons klimatpåverkan genom att se till att de genomsnittliga specifika utsläppen från nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen inte överskrider 175 g CO₂/km. Detta kommer att införas gradvis från och med den 1 januari 2014 och ska gälla fullt ut för nya lätta nyttofordon från och med 2016.

Startdatumet för normerna för koldioxidutsläpp från lätta nyttofordon stämmer överens med tidsramen för kommissionens antagande av förslaget till förordning om liknande normer för personbilar från 2012. Normerna för lätta nyttofordon skulle således kunna träda i kraft från och med 2014. Utöver det långsiktiga målet på 95 g/km år 2020 i förordning (EG) nr 443/2009 fastställs i detta förslag ett mål på 135 g/km för lätta nyttofordon som ska uppnås från och med 2020, under förutsättning att genomförbarheten bekräftas av resultaten från en uppdaterad konsekvensanalys.

Förslagets huvudpunkter är följande:

- Förslaget ska tillämpas på lätta nyttofordon i kategori N₁ med en referensvikt på högst 2 610 kg och fordon för vilka typgodkännandet utvidgats i enlighet med artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007. Fordon i kategorierna N₂ och M₂ med en referensvikt som uppfyller ovanstående kriterier kommer att inkluderas för övervakningsändamål, och i samband med en översyn kommer det att övervägas om de ska omfattas fullt ut av systemet.
- I förslaget sätts mål för specifika koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon i gemenskapen som funktion av deras vikt. Målen ska gälla de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen i g/km för nya lätta nyttofordon, för alla tillverkare som är registrerade i EU under varje kalenderår. Tillverkarna får slå sig samman i pooler för att uppnå målen. Om två eller fler tillverkare slår sig samman till en pool ska denna hanteras som om det vore en tillverkare när dess efterlevnad av målen bedöms.
- Förslaget innehåller incitament för tidig marknadsspridning av lätta nyttofordon med låga utsläpp i form av tillfälliga superkrediter.
- Förslaget innehåller bestämmelser för att gynna miljöinnovation (dvs. koldioxidreducerande teknik som inte beaktas i den testcykel då koldioxidutsläppen mäts). Enligt denna bestämmelse kan, baserat på oberoende kontrollerade uppgifter, upp till 3 g/km dras av från tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp för innovativ teknik som minskar utsläppen.
- Medlemsstaterna ska vara skyldiga att samla in uppgifter om nya lätta nyttofordon som registreras på deras territorium och att delge kommissionen dessa uppgifter för bedömning av överensstämmelse med målen.
- Tillverkare som inte uppfyller målen kommer att åläggas en avgift för extra utsläpp. Avgiften kommer att beräknas genom att antalet gram koldioxid per kilometer med vilka tillverkaren överskrider målet multipliceras med antalet nyregistrerade fordon och med avgifterna för extra utsläpp som en funktion av året och målavvikelsen.
- Förslaget anger alternativa utsläppsminskningsmål för tillverkare som är ansvariga för färre än 22 000 fordon registrerade i EU per kalenderår.
- Förordningens mål fastställs på grundval av bästa tillgängliga kunskap, bland annat vad gäller den sannolika utvecklingen av fordonsparkens autonoma viktökning mellan i dag och 2014.

2. RÄTTSLIGA ASPEKTER

- Rättslig grund

Artikel 175 i EG-fördraget är en lämplig rättslig grund, eftersom det främsta syftet med detta förslag är att säkerställa en hög hälso- och miljöskyddsnivå genom att minska de genomsnittliga koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon.

- Subsidiaritetsprincipen

Subsidiaritetsprincipen gäller, eftersom förslaget avser ett område där gemenskapen inte är ensam behörig.

Medlemsstaterna kan av följande skäl inte i tillräcklig utsträckning själva uppnå målen för förslaget:

Eftersom man måste undvika att skapa hinder på den inre marknaden, klimatförändringen till sin natur är gränsöverskridande och de nationella genomsnitten för koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon kan variera kraftigt, skulle medlemsstaterna inte kunna vidta nationella åtgärder så att EU överlag lyckas uppnå ett genomsnitt på 175 g CO₂/km.

Åtgärder på EU-nivå är att föredra om man vill uppnå målen i förslaget. Skälen till detta är flera:

Harmoniserade insatser för att minska lätta nyttofordons climateffekter åstadkoms bäst genom lagstiftning på EU-nivå. Om man antar mål för koldioxidutsläpp från sådana fordon på EU-nivå undviker man att den inre marknaden splittras, och tillverkarna får större spelrum att genomföra de koldioxidminskningar som behövs över hela sin nya fordonspark i gemenskapen i stället för att behöva följa särskilda strategier för nationella minskningsmål.

Förslagets räckvidd är begränsad till att fastställa mål för tillverkarna avseende genomsnittliga utsläpp på 175 g CO₂/km för de nya lätta nyttofordonen, utan att föreskriva kompletterande åtgärder (som skatteincitament) som medlemsstaterna skulle kunna vidta och som skulle kunna bidra till det allmänna målet att minska koldioxidutsläppen från vägfordon.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- Proportionalitetsprincipen

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

Det går inte utöver vad som behövs för att nå målen att garantera en väl fungerande inre marknad och samtidigt tillhandahålla en hög miljöskyddsnivå.

Förslaget står i proportion till EU:s övergripande mål att uppfylla sina Kyotoåtaganden och fastställer konkurrensneutrala, socialt rättvisa och hållbara minskningsmål som inte skadar mångfalden av europeiska fordonstillverkare eller leder till omotiverad snedvridning av konkurrensen mellan fordonstillverkare.

Förslaget innehåller bestämmelser om ett övervakningssystem som liknar det som medlemsstaterna redan har för personbilar, och som har visat sig mycket effektivt när det gäller att följa upp tillämpningen av koldioxid- och bilstrategin.

- Val av regleringsform:

Föreslagen regleringsform: förordning.

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

Förslaget till förordning bygger på en noggrann analys av de olika alternativen för att få till stånd en minskning av de genomsnittliga specifika utsläppen från lätta nyttofordon i EU. Denna regleringsform har använts för personbilar och det är lämpligt att använda samma typ av rättsakt för lätta nyttofordon så att regelverket för att genomföra den samordnade strategin blir enhetligt.

Det anses lämpligt att använda en förordning för att säkra efterlevnaden utan att rättsakten behöver införlivas i medlemsstaternas lagstiftning. Gemenskapens mål gäller för hela gemenskapen. Därför är det nödvändigt att se till att alla medlemsstater följer ett enhetligt tillvägagångssätt. Harmoniserade metoder krävs också för att undvika snedvridning av konkurrensen som skulle kunna påverka den inre marknaden.

- Budgetkonsekvenser

Den föreslagna förordningen kommer att tillämpas parallellt med förordning (EG) nr 443/2009 om koldioxidutsläpp från personbilar eftersom de har många gemensamma drag, t.ex. övervakningen av tillverkarnas efterlevnad av målen för minskning av koldioxidutsläppen och uttagen av eventuella avgifter för extra utsläpp enligt lagstiftningen. De utgifter som redan fastställts inom programmet Life+ anses tillräckliga, särskilt med tanke på att marknaden för lätta nyttofordon är begränsad jämfört med personbilsmarknaden. Det krävs därför inga ytterligare medel för detta förslag om koldioxidutsläpp från lätta fordon.

- Upphävande av gällande lagstiftning

Förslagens antagande kommer inte att leda till upphävande av befintlig lagstiftning.

3. ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

- Översyn/ändring/tidsbegränsning

Förslaget innehåller en bestämmelse om översyn.

- Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Detta förslag berör en EES-fråga och bör därför gälla i hela EES.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i 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 kommitténs yttrande⁷,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁸,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁹, och

av följande skäl:

- (1) FN:s ramkonvention om klimatförändring, som på Europeiska gemenskapens vägnar godkändes genom rådets beslut 94/69/EG av den 15 december 1993 om slutande av Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändring¹⁰, syftar till att stabilisera halterna av växthusgaser i atmosfären på en nivå som gör att skadlig mänsklig påverkan på klimatsystemet kan förhindras. För att detta mål ska kunna uppnås bör den globala genomsnittstemperaturen vid jordytan inte nå en nivå som är högre än 2 °C över den förindustriella nivån. Den fjärde utvärderingsrapporten från FN:s klimatpanel (IPCC) visar att för att det målet ska kunna uppnås måste de globala utsläppen av växthusgaser nå sin topp före 2020. Vid sitt möte i mars 2007 gjorde Europeiska rådet ett kraftfullt åtagande att till år 2020 minska gemenskapens sammanlagda växthusgasutsläpp med minst 20 % jämfört med nivåerna 1990, och med 30 % under förutsättning att andra industriländer åtar sig att minska sina utsläpp i liknande omfattning och att ekonomiskt mer framskridna utvecklingsländer bidrar på ett sätt som står i proportion till deras respektive möjligheter.
- (2) Program och åtgärder bör genomföras på medlemsstats- och gemenskapsnivå inom alla sektorer av gemenskapens ekonomi – dvs. inte bara inom industri- och

⁷ EUT C [...], [...], s. [...].

⁸ EUT C [...], [...], s. [...].

⁹ EUT C [...], [...], s. [...].

¹⁰ EGT L 33, 7.2.1994, s. 11.

energisektorerna – för att åstadkomma de utsläppsminskningar som krävs. I Europaparlamentets och rådets beslut nr 406/2009/EG av den 23 april 2009 om medlemsstaternas insatser för att minska sina växthusgasutsläpp i enlighet med gemenskapens åtaganden om minskning av växthusgasutsläppen till 2020¹¹ fastställs att utsläppen ska minska med i genomsnitt 10 % jämfört med 2005 års nivåer på de områden som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter, som inrättades genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG¹², och här ingår vägtransporter. Vägtransporterna är den näst största källan till utsläpp av växthusgaser i EU, och utsläppen från dessa, däribland de lätta nyttofordonen, fortsätter att öka. Om utsläppen från vägtransporter fortsätter att öka, kommer det att i hög grad underminera de minskningar som görs inom andra sektorer för att bekämpa klimatförändringen.

- (3) Gemenskapsmålen för nya vägfordon ger tillverkarna större planeringssäkerhet och mer flexibilitet att uppfylla kraven på koldioxidminskningar än vad separata nationella minskningsmål skulle göra. När utsläppsnormerna anges är det viktigt att beakta konsekvenserna för marknaden och tillverkarnas konkurrenskraft, de direkta och indirekta kostnaderna för branschen samt de fördelar som följer av att innovation stimuleras och att energiförbrukningen och bränslekostnaderna minskar.
- (4) I sina båda meddelanden av den 7 februari 2007 om resultatet av översynen av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon¹³ och om ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundratalet (CARS 21)¹⁴ betonade kommissionen att gemenskapens mål på ett genomsnittligt utsläpp på 120 g CO₂/km från nya personbilar inte skulle kunna uppnås till 2012 om inte ytterligare åtgärder vidtogs.
- (5) I de meddelandena föreslogs en samordnad strategi för att gemenskapsmålet på ett genomsnittligt utsläpp på 120 g CO₂/km från nya personbilar som registreras i gemenskapen skulle kunna uppnås till 2012, genom att fokus läggs vid obligatoriska minskningar av koldioxidutsläppen för att uppnå målet på 130 g CO₂/km i genomsnitt för nya bilar genom bättre motorteknik och vid en ytterligare minskning med 10 g CO₂/km, eller motsvarande om det visar sig vara tekniskt nödvändigt, med hjälp av andra tekniska förbättringar, t.ex. förbättrad bränsleeffektivitet hos lätta nyttofordon.
- (6) Bestämmelserna om det mål som fastställs för utsläpp från lätta nyttofordon bör vara förenliga med de bestämmelser om tillämpning av utsläppsmålen för nya personbilar som finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.
- (7) Regelverket för att uppnå bilparkens genomsnittliga utsläppsmål för nya lätta nyttofordon bör utformas så att minskningsmålen garanterat är konkurrensneutrala, socialt rättvisa och hållbara, samtidigt som hänsyn bör tas till olikheterna mellan de europeiska biltillverkarna och omotiverad snedvridning av konkurrensen mellan

¹¹ EUT L 140, 5.6.2009, s. 136.

¹² EUT L 275, 25.10.2003, s. 32.

¹³ KOM(2007) 19.

¹⁴ KOM(2007) 22.

biltillverkarna undviks. Lagstiftningen bör vara förenlig med det övergripande målet att uppfylla gemenskapens utsläppsmål och bör kompletteras med andra instrument som i högre grad är kopplade till användningen, exempelvis differentierade bil- och energiskatter eller åtgärder för att begränsa lätta nyttofordons hastighet.

- (8) För att marknaden för lätta nyttofordon ska kunna behålla sin mångfald och sin förmåga att tillgodose olika kundbehov, bör mål för koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon anges som en funktion av nyttan av fordonet på linjär basis. Vikten utgör en lämplig parameter för att beskriva nyttan, som ger en korrelation med nuvarande utsläpp, och därför ger mer realistiska och konkurrensneutrala mål. Dessutom är uppgifter om vikt lättillgängliga. Uppgifter om alternativa nyttoparametrar såsom markyta (spårvidden multiplicerad med hjulbasen) och nyttolast bör samlas in för att underlätta långsiktigare utvärderingar av den nyttoaserade beräkningsmetoden.
- (9) Denna förordning gynnar aktivt miljöinnovation och beaktar kommande tekniska utvecklingstendenser som kan förbättra den europeiska fordonsindustrins konkurrenskraft på lång sikt och skapa fler högkvalificerade arbetstillfällen. För att kunna göra en systematisk bedömning av minskade utsläpp på grund av miljöinnovationer bör kommissionen överväga möjligheten att inkludera åtgärder för miljöinnovation i översynen av provningsförfarandena enligt artikel 14.3 i förordning (EG) nr 715/2007, varvid de tekniska och ekonomiska effekterna av att inkludera dem bör beaktas.
- (10) Kostnaderna för forskning och utveckling och likaså produktionskostnaderna per enhet är mycket höga för de tidiga generationerna av teknik för mycket koldioxidsnåla fordon som är avsedda att introduceras på marknaden efter det att denna förordning har trätt i kraft. Därför syftar förordningen till att på interimistisk basis påskynda och främja introduktionen på gemenskapsmarknaden av extremt koldioxidsnåla fordon som just börjat saluföras.
- (11) För att uppnå överensstämmelse med förordning (EG) nr 443/2009 och undvika att reglerna missbrukas bör målet gälla för nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen för första gången och som inte tidigare varit registrerade utanför gemenskapen annat än under en begränsad tid.
- (12) 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 fordon¹⁵ 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.
- (13) Tillverkare bör ges utrymme att själva bestämma hur de ska uppnå målen i denna förordning och bör kunna få använda de genomsnittliga utsläppen för samtliga nya modeller i stället för att varje enskilt fordon ska uppfylla koldioxidmålen. Tillverkarna

¹⁵ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

bör därför åläggas att se till att de genomsnittliga specifika utsläppen för de nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen och som de ansvarar för inte överskrider de genomsnittliga utsläppsmålen för sådana fordon. Detta krav bör införas successivt mellan 2014 och 2016 för att underlätta övergången. Detta överensstämmer med de givna ledtiderna och med längden på infasningsperioden enligt förordning (EG) nr 443/2009.

- (14) För att målen ska återspegla små- och nisch tillverkares särskilda situation och överensstämma med tillverkarens förmåga att minska utsläppen, bör det för dessa tillverkare anges alternativa utsläppsminskningssmål som står i relation till den tekniska potentialen hos en viss tillverkarens fordon att minska de specifika koldioxidutsläppen, och som står i överensstämmelse med de berörda marknadssegmentens särdrag. Det här undantaget bör ingå i översynen av de specifika utsläppsmål som anges i bilaga I, som ska slutföras senast i början av 2013.
- (15) I och med gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon fastställdes en samordnad strategi i syfte att uppnå gemenskapsmålet på 120 g CO₂/km till 2012, samtidigt som det också lades fram en mer långsiktig vision av ytterligare utsläppsminskningar. I förordning (EG) nr 443/2009 bekräftas denna vision på längre sikt genom att det föreskrivs ett mål för de genomsnittliga utsläppen på 95 g CO₂/km från nya bilar. För att säkra överensstämmelse med den strategin och ge industrin större planeringssäkerhet bör det fastställas ett långsiktigt mål för specifika koldioxidutsläpp från lätta nyttofordon år 2020.
- (16) För att skapa flexibilitet för tillverkarna så att de kan uppnå utsläppsmålen i denna förordning kan tillverkarna komma överens om att, på ett öppet och icke-diskriminerande sätt, gå samman i pooler. När en pool skapas bör de enskilda tillverkarnas mål ersättas av ett gemensamt mål för poolen, som ska uppnås kollektivt av medlemmarna i poolen.
- (17) En betryggande efterlevnadsmekanism är nödvändig för att målen i denna förordning ska uppnås.
- (18) De specifika koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon mäts på ett harmoniserat sätt i gemenskapen enligt den metod som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon¹⁶. För att minimera den administrativa belastningen av systemet, bör efterlevnaden mätas med utgångspunkt från uppgifter om registrering av nya fordon 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.
- (19) I direktiv 2007/46/EG fastställs att tillverkare ska utfärda ett intyg om överensstämmelse för varje nytt lätt nyttofordon och att medlemsstaterna endast ska godkänna registrering och ibruktagande av ett nytt lätt nyttofordon om det åtföljs av

¹⁶ EUT L 171, 29.6.2007, s. 1.

ett giltigt sådant intyg. De uppgifter som medlemsstaterna samlar in bör överensstämma med det intyg om överensstämmelse som tillverkaren av det lätta nyttofordonet utfärdat och endast grundas på denna handling. Det bör finnas en standarddatabas på 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.

- (20) Hur väl tillverkarna uppfyller målen i den här förordningen 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 den 1 januari 2014. Avgiften bör anpassas som en funktion av i vilken utsträckning tillverkarna underlåter att uppnå målet. För att säkra överensstämmelse bör avgiftsmekanismen likna den som fastställs i förordning (EG) nr 443/2009. Avgiftsbeloppen bör anses vara intäkter i Europeiska unionens budget.
- (21) 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 i den, inte medföra ytterligare eller strängare påföljder för tillverkare som inte uppnår sina mål enligt denna förordning.
- (22) Denna förordning bör inte påverka en fullständig tillämpning av gemenskapens konkurrensregler.
- (23) Nya metoder bör övervägas för att uppnå det långsiktiga målet, särskilt kurvans lutning, nyttoparametern och systemet med avgifter för extra utsläpp.
- (24) Vägfordonens hastighet påverkar i hög grad deras bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Finns det ingen hastighetsbegränsning för lätta nyttofordon kan det dessutom hända att en eventuell konkurrensfaktor i fråga om topphastighet kan resultera i överdimensionerade framdrivningssystem och därmed ineffektivitet vid långsammare driftförhållanden. Man bör därför undersöka om det är genomförbart att utvidga tillämpningsområdet för rådets direktiv 92/6/EEG om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen, med syftet att inkludera de lätta nyttofordon som omfattas av den här förordningen.
- (25) 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 genomförandebefogenheter¹⁷.
- (26) 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 närmare bestämmelser om undantaget för vissa tillverkare och att anpassa bilaga I för att beakta utvecklingen när det gäller vikten hos nya lätta nyttofordon som registreras inom gemenskapen och för att spegla eventuella ändringar i det provningsförfarande för mätning av specifika koldioxidutsläpp som föreskrivs i förordning (EG)

¹⁷ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

nr 715/2007. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning och komplettera den genom tillägg av nya icke väsentliga delar, bör de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.

- (27) Eftersom målet för den föreslagna åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på egen hand 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**

1. Genom denna förordning fastställs krav i fråga om koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon. I denna förordning fastställs de genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya lätta nyttofordon till 175 g CO₂/km, vilket ska uppnås genom förbättrad fordonsteknik och mätas i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och dess tillämpningsåtgärder, samt genom innovativ teknik.
2. Från och med år 2020 föreskrivs i denna förordning ett mål för de genomsnittliga utsläppen på 135 g CO₂/km från nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen.

Artikel 2 **Tillämpningsområde**

1. Den här förordningen ska gälla motorfordon i kategori N₁ enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och fordon för vilka typgodkännandet utvidgats i enlighet med artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007 (nedan kallade *lätta nyttofordon*) som registreras för första gången i gemenskapen och som inte registrerats tidigare utanför gemenskapen (nedan kallade *nya lätta nyttofordon*).
2. En tidigare registrering utanför gemenskapen 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 bilaga II till direktiv 2007/46/EG.

Artikel 3 **Definitioner**

I denna förordning avses med

- (a) *genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp*: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet från alla nya lätta nyttofordon från den tillverkaren,
 - (b) *intyg om överensstämmelse*: det intyg som avses i artikel 18 i direktiv 2007/46/EG¹⁸,
 - (c) *etappvis färdigbyggt fordon*: ett fordon där typgodkännande beviljats efter ett fullföljt etappvis typgodkännande i enlighet med direktiv 2007/46/EG,
 - (d) *tillverkare*: den person eller det organ som inför godkännandemyndigheten ansvarar för alla delar av förfarandet för EG-typgodkännande i enlighet med direktiv 2007/46/EG och som garanterar att produktionen överensstämmer med regelverket,
 - (e) *vikt*: fordonets vikt inklusive karosseri i körklart skick enligt uppgift i intyget om överensstämmelse och definitionen i avsnitt 2.6 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG,
 - (f) *specifika koldioxidutsläpp*: utsläpp från lätta nyttofordon uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och angivna som koldioxidviktutsläpp (blandad körning) i intyget om överensstämmelse,
 - (g) *specifika utsläppsmål*: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga vägledande specifika koldioxidutsläpp som fastställts i enlighet med bilaga I från alla nya lätta nyttofordon från den tillverkaren.
4. I denna förordning avses med *en grupp av anslutna tillverkare* en tillverkare och dennes anslutna företag. I förhållande till en tillverkare avses med *anslutna företag*
- (a) företag i vilket tillverkaren direkt eller indirekt
 - i) har rätt att utöva mer än hälften av rösträtterna, eller
 - ii) har befogenhet att utse mer än hälften av ledamöterna i tillsynsorganet, styrelsen eller det organ som rättsligt företräder företaget, eller
 - iii) har rätt att förvalta företagets affärer,
 - (b) företag som direkt eller indirekt har sådana rättigheter eller befogenheter som anges i led a över tillverkaren,
 - (c) företag i vilka ett företag som avses i led b direkt eller indirekt har de rättigheter eller befogenheter som anges i led a,
 - (d) företag i vilka tillverkaren tillsammans med ett eller flera av de företag som avses i led a, b eller c, eller i vilket två eller flera av de senare företagen gemensamt har de rättigheter eller befogenheter som anges i led a,

¹⁸ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

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

Artikel 4 **Specifika utsläppsmål**

För det kalenderår som börjar den 1 januari 2014 och för varje efterföljande kalenderår ska samtliga tillverkare av lätta nyttofordon ansvara för att det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet inte överstiger de specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med bilaga I, eller i enlighet med ett undantag som medgetts en tillverkare enligt artikel 10.

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

- 75 % år 2014.
- 80 % år 2015.
- 100 % från och med 2016.

Artikel 5 **Superkrediter**

Vid beräkningen av genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid ska varje nytt lätt nyttofordon med specifika koldioxidutsläpp som understiger 50 g CO₂/km räknas som

- 2,5 lätta nyttofordon 2014,
- 1,5 lätta nyttofordon 2015,
- 1 lätt nyttofordon från och med 2016.

Artikel 6 **Poolning**

1. De tillverkare av lätta nyttofordon som inte beviljats undantag enligt artikel 10 får bilda en pool för att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 4.
2. Ett avtal om att bilda en pool kan omfatta ett eller flera kalenderår under förutsättning att den sammanlagda varaktigheten för varje avtal är högst fem kalenderår, och avtalet måste ingås senast den 31 december det första kalenderåret för poolverksamheten. Tillverkare som bildar en gemensam pool ska skicka följande information till kommissionen:
 - (a) De tillverkare som ska ingå i poolen.
 - (b) Den tillverkare som ska fungera som poolansvarig som också ska vara poolens kontaktpunkt och ansvara för betalning av poolens eventuella avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 8.

- (c) Bevis för att den poolansvarige kan uppfylla kraven i led b.
3. Om den föreslagne poolansvarige inte uppfyller kravet att betala poolens avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 8 ska kommissionen underrätta tillverkarna.
 4. De tillverkare som ingår i en pool ska gemensamt informera kommissionen om eventuella ändringar av poolansvarig eller poolens finansiella situation om de påverkar poolens möjligheter att uppfylla kravet att betala poolens avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 8, 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 generella 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 7.4.

Artikel 7

Övervakning och rapportering av genomsnittliga utsläpp

1. För det kalenderår som börjar den 1 januari 2012 och varje efterföljande kalenderår ska varje medlemsstat för varje nytt nyttfordon som registreras på dess territorium registrera information i enlighet med del A i bilaga II. Informationen ska göras tillgänglig för tillverkarna och deras utsedda importörer eller representanter i varje medlemsstat. Medlemsstaterna ska göra allt för att se till att rapporteringsorganen fungerar på ett öppet sätt.
2. Senast den 28 februari varje år, med början 2013, ska varje medlemsstat fastställa och till kommissionen överlämna de uppgifter som anges i del B i bilaga II med avseende på föregående kalenderår. Uppgifterna ska överlämnas i det format som anges i del C i bilaga II.
3. På begäran av kommissionen ska en medlemsstat också överlämna alla de uppgifter som samlats in i enlighet med punkt 1.

4. Kommissionen ska upprätta en central förteckning över de uppgifter som medlemsstaterna rapporterat i enlighet med denna artikel, och denna förteckning ska vara tillgänglig för allmänheten. Senast den 30 juni 2013 och för varje år därefter ska kommissionen för varje tillverkare göra en preliminär beräkning av följande:
 - (a) Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår.
 - (b) Specifika utsläppsmål för föregående kalenderår.
 - (c) Skillnaden mellan tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår och dennes specifika utsläppsmål för det året.

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

5. Tillverkare får inom tre månader från det att de meddelats den preliminära beräkningen enligt punkt 4 underrätta kommissionen om eventuella oriktigheter i uppgifterna, med angivande av i vilken medlemsstat den anser att oriktigheterna har uppstått.
6. Kommissionen ska beakta alla synpunkter från tillverkare och ska, senast den 31 oktober, bekräfta eller ändra de preliminära beräkningarna enligt punkt 4.
7. För kalenderåren 2012 och 2013 ska kommissionen, om den på grundval av beräkningarna enligt punkt 5 anser att tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dennes specifika utsläppsmål, underrätta tillverkaren om detta.
8. I varje medlemsstat ska den myndighet som ska vara behörig att samla in och meddela övervakningsuppgifter i enlighet med denna förordning vara den som utsetts i enlighet med artikel 8.7 i förordning (EG) nr 443/2009.
9. Kommissionen får anta närmare 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 13.2.

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 13.3.

10. Medlemsstaterna ska också samla in och rapportera data, enligt denna artikel, om registreringar av fordon i kategorierna M₂ och N₂ enligt definitionerna i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och om fordon för vilka typgodkännandet utvidgats enligt artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007.

Artikel 8
Avgifter för extra utsläpp

1. För perioden 1 januari 2014 och varje kalenderår därefter ska kommissionen utfärda avgifter för extra utsläpp för tillverkaren eller i förekommande fall den poolansvarige om en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider de specifika utsläppsmålen.
2. Avgifterna för extra utsläpp enligt punkt 1 ska beräknas enligt följande formel:
 - (a) Fr.o.m. 2014 t.o.m. 2018
 - i) För extra utsläpp på mer än 3 g CO₂/km:
$$((\text{Extra utsläpp} - 3) \times 120 \text{ €} + 45 \text{ €}) \times \text{antalet nya lätta nyttofordon.}$$
 - ii) För extra utsläpp på mer än 2 g CO₂/km men inte mer än 3 g CO₂/km:
$$((\text{Extra utsläpp} - 2) \times 25 \text{ €} + 20 \text{ €}) \times \text{antalet nya lätta nyttofordon.}$$
 - iii) För extra utsläpp på mer än 1 g CO₂/km men inte mer än 2 g CO₂/km:
$$((\text{Extra utsläpp} - 1) \times 15 \text{ €} + 5 \text{ €}) \times \text{antalet nya lätta nyttofordon.}$$
 - iv) För extra utsläpp på högst 1 g CO₂/km:
$$\text{Extra utsläpp} \times 5 \text{ €} \times \text{antalet nya lätta nyttofordon.}$$
 - (b) Fr.o.m. 2019:
$$(\text{Extra utsläpp} \times 120 \text{ €}) \times \text{antalet nya lätta nyttofordon.}$$

I denna artikel avses med

extra utsläpp: antalet (ett positivt tal) gram per kilometer med vilket en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp – med beaktande av eventuella koldioxidutsläppsminskningar genom innovativ teknik som godkänts i enlighet med artikel 10 – överskrider dennes specifika utsläppsmål under det kalenderår eller den del av kalenderåret som skyldigheten enligt artikel 4 gäller, avrundat till närmaste tre decimaler, och

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

3. Kommissionen ska 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 13.3.

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

Artikel 9

Offentliggörande av tillverkarnas resultat

1. Senast den 31 oktober 2013 och den 31 oktober varje efterföljande år ska kommissionen offentliggöra en förteckning i vilken det för varje tillverkare anges följande:
 - (a) Tillverkarens specifika utsläppsmål för föregående kalenderår.
 - (b) Tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår.
 - (c) Differensen mellan tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår och dennes specifika utsläppsmål för det året.
 - (d) Det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet för alla nya lätta nyttofordon i gemenskapen under föregående kalenderår.
 - (e) Den genomsnittliga vikten för alla nya lätta nyttofordon i gemenskapen under föregående kalenderår.
2. Från och med den 31 oktober 2014 ska det i den förteckning som avses i punkt 1 även anges om tillverkaren under föregående kalenderår har uppfyllt kraven i artikel 4.

Artikel 10

Undantag för vissa tillverkare

1. En tillverkare av färre än 22 000 av de nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen varje kalenderår, ska ha rätt att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med bilaga I under förutsättning att denne tillverkare
 - (a) inte tillhör en grupp av anslutna tillverkare, eller
 - (b) tillhör en grupp av anslutna tillverkare som totalt ansvarar för färre än 22 000 av de nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen varje kalenderår, eller
 - (c) ingår i en grupp av anslutna tillverkare men driver egna produktionsanläggningar och har eget konstruktionskontor.
2. Ett undantag om vilket ansöks enligt punkt 1 får medges för en period av högst fem kalenderår. Ansökan ska göras till kommissionen och innehålla följande:
 - (a) Namnet på tillverkaren och dennes kontaktperson.
 - (b) Bevis för att tillverkaren har rätt att ansöka om undantag enligt punkt 1.

- (c) Närmare uppgifter om de lätta nyttofordon som den tillverkar, inbegripet dessa lätta nyttofordons vikt och specifika koldioxidutsläpp.
 - (d) Ett specifikt utsläppsmål som överensstämmer med tillverkarens förmåga att uppnå minskningen, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till de särskilda förhållandena på marknaden för den tillverkade typen av lätta nyttofordon.
3. Om kommissionen anser att tillverkaren har rätt till undantag enligt punkt 1 och är övertygad om att det specifika utsläppsmål som tillverkaren föreslår är förenligt med dennes förmåga att uppnå minskningen, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till de särskilda förhållandena på marknaden för den tillverkade typen av lätta nyttofordon, ska kommissionen bevilja tillverkaren undantag. Undantaget ska gälla från och med den 1 januari året efter dagen för beviljandet av undantaget.
 4. En tillverkare som omfattas av ett undantag i enlighet med denna artikel ska omedelbart underrätta kommissionen om eventuella förändringar som påverkar eller kan påverka dennes rätt till ett undantag.
 5. Om kommissionen med anledning av en underrättelse enligt punkt 4 eller av annat skäl anser att en tillverkare inte längre har rätt till undantag, ska den återkalla undantaget från och med den 1 januari följande kalenderår och informera tillverkaren om detta.
 6. Om tillverkaren inte uppnår sitt specifika utsläppsmål, ska kommissionen ålägga tillverkaren att betala avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 8.
 7. Kommissionen får anta tillämpningsföreskrifter för punkterna 1–6, bland annat i fråga om 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 13.3.

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

Artikel 11 **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 den 31 december 2012 ska kommissionen anta närmare bestämmelser för ett förfarande för godkännande av sådan innovativ teknik i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 13.2. Dessa närmare 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 koldioxidutsläppen.
 - (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 i förordning (EG) nr 443/2009 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 denna samverkan påverkar den minskning som uppnås genom varje enskild åtgärd.
4. Kommissionen ska godkänna den uppnådda minskningen utifrån de kriterier som fastställs i punkt 2.

Artikel 12 **Översyn och rapport**

1. Senast den 31 oktober 2016 och vart tredje år därefter ska åtgärder antas för att ändra bilaga I för att anpassa värdet M₀ i den till den genomsnittliga vikten för nya lätta nyttofordon under de föregående tre kalenderåren.

Dessa åtgärder ska träda i kraft för första gången den 1 januari 2018 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 13.3.
2. Kommissionen ska inkludera lätta nyttofordon i den översyn av förfarandena för att mäta koldioxidutsläpp som avses i artikel 13.3 i förordning (EG) nr 443/2009.

Från och med den dag då det reviderade förfarandet för att mäta koldioxidutsläpp börjar tillämpas ska innovativ teknik inte längre godkännas enligt det förfarande som avses i artikel 11.
3. Kommissionen ska inkludera lätta nyttofordon i den översyn av direktiv 2007/46/EG som avses i artikel 13.4 i förordning (EG) nr 443/2009.

4. 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 10, i syfte att fastställa

- tillvägagångssätten för att på ett kostnadseffektivt sätt uppnå det långsiktiga målet på 135 g CO₂/km till 2020, under förutsättning att genomförbarheten bekräftas på grundval av resultaten från en uppdaterad konsekvensanalys, och
- de olika aspekterna av genomförandet av det målet, inbegripet avgifterna för extra utsläpp.

Utifrån en sådan översyn och den konsekvensbedömning som föregår denna, 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,
- bekräfta att denna förordning ska omfatta fordon i kategorierna N₂ och M₂ enligt definitionerna i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och fordon för vilka typgodkännandet utvidgats enligt artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007.

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 13.3.

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

6. Åtgärder ska antas för att göra den anpassning av formlerna 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 13.3.

7. Senast 2015 ska kommissionen se över metoden för att fastställa de specifika koldioxidutsläppen från etappvis färdigbyggda fordon enligt del B punkt 7 i bilaga II och vid behov överlämna ett förslag till Europaparlamentet och rådet om ändring av bilaga II.

Artikel 13 **Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats enligt artikel 8 i beslut 93/389/EEG.

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

Den tid som avses 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 14

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 Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I

MÅL FÖR SPECIFIKA KOLDIOXIDUTSLÄPP

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

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

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

där

M = fordonets vikt i kilogram (kg)

$$M_0 = 1706,0$$

$$a = 0,093$$

- (b) Fr.o.m. 2018:

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

där

M = fordonets vikt i kilogram (kg)

M_0 = det värde som antas i enlighet med artikel 12.1

$$a = 0,093$$

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

BILAGA II
ÖVERVAKNING OCH RAPPORTERING AV UTSLÄPP

A. INSAMLING AV UPPGIFTER OM LÄTTA NYTTOFORDON OCH FASTSTÄLLANDE AV KOLDIOXIDÖVERVAKNINGSGENOMGÅENDE

1. För det kalenderår som börjar den 1 januari 2011 och varje därpå följande kalenderår ska medlemsstaterna registrera följande uppgifter för varje nytt lätt nyttofordon som registreras på deras territorium:
 - (a) Tillverkare.
 - (b) Typ, variant och version.
 - (c) Specifika koldioxidutsläpp (g/km).
 - (d) Vikt (kg).
 - (e) Hjulbas (mm).
 - (f) Spårvidd (mm).
 - (g) Nyttolast (kg).
2. Uppgifterna i punkt 1 ska hämtas från det berörda nya lätta nyttofordonets överensstämmelseintyg. Om överensstämmelseintyget innehåller både minimal och maximal vikt för det lätta nyttofordonet ska medlemsstaten endast använda maximivikten för de syften som avses i denna förordning. När det gäller fordon som körs på två olika bränslen (bensin/gas), vars överensstämmelseintyg innehåller uppgifter om de specifika koldioxidutsläppen för både bensin och gas, ska medlemsstaterna enbart använda det värde som uppmätts för gas.
3. För det kalenderår som börjar den 1 januari 2011 och varje därpå följande kalenderår ska varje medlemsstat för varje tillverkare fastställa följande, i enlighet med de metoder som anges i del B:
 - (a) Sammanlagt antal nya lätta nyttofordon 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 variant av varje version av varje typ av nytt lätt nyttofordon:
 - i) Det sammanlagda antalet nya lätta nyttofordon som registrerats på medlemsstatens territorium, enligt del B punkt 4 i denna bilaga.
 - ii) De specifika koldioxidutsläppen.
 - iii) Vikten.

iv) Fordonets markyta enligt del B punkt 5 i denna bilaga.

v) Nyttolasten.

B. METODER FÖR ATT FASTSTÄLLA ÖVERVAKNINGSPÅSÄTTNING FÖR KOLDIOXIDUTSLÄPPEN FRÅN NYA LÄTTA NYTTOFORDON

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 lätta nyttofordon (N)

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

2. Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon (S_{ave})

De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från alla nya, nyregistrerade lätta nyttofordon på en medlemsstats territorium under övervakningsåret (S_{ave}) beräknas genom att man dividerar summan av de specifika koldioxidutsläppen från varje enskilt nytt fordon, S , med antalet nya fordon, N .

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

3. Genomsnittlig vikt för de nya lätta nyttofordonen

Den genomsnittliga vikten av alla nya lätta nyttofordon som registrerats på en medlemsstats territorium under övervakningsåret (M_{ave}) beräknas genom att man dividerar summan av varje enskilt nytt fordons vikt, M , med antalet nya fordon, N .

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

4. De nya lätta nyttofordonens fördelning efter version

För varje version av varje variant av varje typ av nytt lätt nyttofordon ska antalet nyregistrerade fordon, fordonens vikt, de specifika koldioxidutsläppen och fordonets markyta registreras.

5. Markyta

Fordonets markyta beräknas genom att hjulbasen multipliceras med fordonets spårvidd.

6. Nyttolast

Fordonets nyttolast är differensen mellan den högsta tekniskt tillåtna vikten inklusive last i enlighet med bilaga III till direktiv 2007/46/EG och fordonets vikt.

7. Specifika utsläpp från etappvis färdigbyggda fordon

De specifika utsläppen från etappvis färdigbyggda fordon ska fastställas i enlighet med direktiv 2004/3/EG. Om värdet inte finns att tillgå ska de specifika utsläppen

från ett etappvis färdigbyggt fordon vara desamma som det högsta värdet för de specifika utsläppen från alla de färdigbyggda fordon av samma fordonstyp som det icke färdigbyggda fordon på vilket det etappvis färdigbyggda fordonet grundar sig och som har registrerats i EU under samma övervakningsår, där definitionen av *fordonstyp* ska vara densamma som i artikel 3 i direktiv 2007/46/EG. Om det finns fler än tre olika värden för specifika utsläpp från alla färdigbyggda fordon ska det näst högsta värdet för specifika utsläpp användas.

C. FORMAT FÖR DATAÖVERFÖRING

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

Sammanställda uppgifter:

År:					
Tillverkare	Sammanlagt antal registrerade nya lätta nyttofordon	Genomsnittliga specifika koldioxid-utsläpp (g/km)	Genomsnittlig vikt (kg)	Genomsnittlig markyta (m ²)	Genomsnittlig nyttolast (kg)
(Tillverkare 1)	...	...	...	...	...
(Tillverkare 2)	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
Alla tillverkare tillsammans	...	...	...	...	...

Detaljerade uppgifter på tillverkarnivå:

År	Tillverkare	Typ av lätt nyttofordon	Variant	Version	Typgodkänd fordonskategori	Registrerad fordonskategori	Fabrikat	Handelsnamn	Innovativ teknik eller grupp innovativa tekniker ¹⁹ (kod)	Sammanlagt antal nyregistreringar	Specifika koldioxidutsläpp (g/km)	Väteförbrukning (g/km)	Elenergiförbrukning (Wh/km)	Vikt (kg)	Markyta (m ²)	Genomsnittlig nyttolast (kg)	Utsläppsminskningar genom innovativ teknik ²⁰
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)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

SV

SV