

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

► B **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)
(EUT L 140, 5.6.2009, s. 1)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
► <u>M1</u>	Kommissionens förordning (EU) nr 397/2013 av den 30 april 2013	L 120	4	1.5.2013
► <u>M2</u>	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 333/2014 av den 11 mars 2014	L 103	15	5.4.2014



**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 kommitténs 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 föreslog 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.

⁽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.

▼B

- (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.
- (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⁾.

⁽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.

▼B

- (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 tjugohundralet (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⁽¹⁾. 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

⁽¹⁾ EUT L 171, 29.6.2007, s. 1.

▼B

såsom avtryck (spårvidden gånger hjulbasen) bör samlas in för att underlätta långsiktigare utvärderingar av den nyttobaserade 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.
- (14) Eftersom 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, syftar förordningen till att på interimistisk basis påskynda och främja introduktionen på gemenskapsmarknaden av extremt koldioxidsnåla 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.

⁽¹⁾ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

▼B

- (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 utsläppsminskningsmålen 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 utsläppsminskningsmål som står i relation till den tekniska potentialen hos en viss tillverkares 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.

▼B

- (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 mätningförfarande som anges för personbilar i förordning (EG) nr 692/2008 ⁽¹⁾. 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.
- (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 ibrukttagande 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

⁽¹⁾ 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.)

▼B

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 häri, 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.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼B

- (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 övergripande 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.

▼M2

Genom denna förordning fastställs från och med 2020 målet för genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya personbilar till 95 g CO₂/km, uppsett i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och bilaga XII till förordning (EG) nr 692/2008 och dess genomförandebestämmelser, och med användning av innovativ teknik.

▼B

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.

▼B

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.

▼M2

4. Med verkan från och med den 1 januari 2012 ska artiklarna 4, 8.4 b och c, 9, 10.1 a och c inte gälla tillverkare som tillsammans med alla sina anslutna företag ansvarade för färre än 1 000 nya personbilar registrerade i unionen under föregående kalenderår.

▼B*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 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.
 - 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 mätning förfarande 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.

▼B

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

▼M2

— har rätt att utöva mer än hälften av rösträtterna, eller

▼B

— 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.

▼M2

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

— 65 % år 2012.

— 75 % år 2013.

— 80 % år 2014.

— 100 % från 2015 till 2019.

▼ M2

- 95 % år 2020.
- 100 % senast i slutet av 2020 och därefter.

▼ B*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.

▼ M2*Artikel 5a***Superkrediter för målet med 95 g CO₂/km**

När de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen beräknas ska varje ny personbil med specifika koldioxidutsläpp under 50 g CO₂/km räknas som:

- 2 personbilar år 2020,
- 1,67 personbilar år 2021,
- 1,33 personbilar år 2022,
- 1 personbil från 2023,

för det år då den registreras under perioden från 2020 till 2022, med ett högsta värde på 7,5 g CO₂/km under denna period för varje tillverkare.

▼ B*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.

▼B*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 uppgiftsdeltning 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.

▼B

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.

▼B

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.

▼M2

9. Kommissionen ska anta detaljerade bestämmelser beträffande övervakning och rapportering av uppgifter enligt denna artikel och om tillämpning av bilaga II genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med granskningsförfarandet i artikel 14.2.

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 14a för att ändra de uppgiftskrav och uppgiftsparametrar som fastställs i bilaga II.

▼B*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:

▼B

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

- 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.

▼M2

3. Kommissionen ska fastställa medlen för uttag av avgifterna för extra utsläpp enligt punkt 1 genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.

▼B

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.

▼B

- 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 personbilars 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. ► **M2** ————— ◀

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.

▼B

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.

▼M2

b) Om ansökan avser punkt 1 leden a och b i bilaga I, 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.

c) Om ansökan avser punkt 1 led c i bilaga I, ett utsläppsmål som motsvarar en 45-procentig minskning av det genomsnittliga specifika utsläppet av koldioxid för 2007 eller, om en enda ansökan gäller ett antal anslutna företag, en 45-procentig minskning av medeltalet för dessa företags genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid för 2007.

▼B

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.

▼M2

8. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 14a, som fastställer regler som komplement till punkterna 1–7 i den här artikeln, när det gäller tolkningen av kriterierna för beviljande av undantag, innehållet i ansökningarna samt utformningen och bedömningen av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp.

▼B

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****▼M2**

1. På begäran av en leverantör eller en tillverkare ska hänsyn tas till minskningar av koldioxidutsläppen som gjorts med hjälp av innovativ teknik eller en kombination av innovativa tekniker (nedan kallade).

Hänsyn till sådan teknik ska tas endast om den metod som den bedöms med kan ge kontrollerbara, repeterbara och jämförbara resultat.

Det sammanlagda bidraget från sådan teknik till minskningen av en tillverkares specifika utsläppsmål får vara högst 7 g CO₂/km.

▼B

2. ►**M2** Kommissionen genom genomförandeakter ska anta detaljerade bestämmelser för ett förfarande för godkännande av den innovativa teknik eller de innovativa teknikpaket som avses i punkt 1. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2 i denna förordning. ◀ 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.

▼M2

3. En leverantör eller tillverkare som ansöker om att en åtgärd ska godkännas som en innovativ teknik eller ett innovativt teknikpaket 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 eller ett annat, redan godkänt innovativt teknikpaket 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.

▼B

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

⁽¹⁾ EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.

▼ B*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.

▼ M2

Kommissionen ska anta dessa åtgärder genom delegerade akter i enlighet med artikel 14a.

▼ B

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.

▼ M2

▼ B

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

▼ M2

5. Senast den 31 december 2015 ska kommissionen göra en översyn av de specifika utsläppsmålen, de tillvägagångssätt som framgår därav och andra aspekter av denna förordning, inklusive huruvida det fortfarande behövs en nyttoparameter och huruvida vikt eller avtryck är den mest hållbara nyttoparametern, i syfte att fastställa målen för koldioxidutsläpp från nya personbilar för perioden efter 2020. Bedömningen av hur snabbt utsläppsminskningarna måste ske ska därför stämma överens med unionens långsiktiga klimatmål och konsekvenserna för utvecklingen av kostnadseffektiv teknik för att minska koldioxidutsläppen från bilar. Kommissionen ska lägga fram en rapport med resultaten av översynen för Europaparlamentet och rådet. Den rapporten ska inbegripa eventuella lämpliga förslag om ändring av denna förordning, inklusive ett eventuellt fastställande av ett realistiskt och uppnåbart mål, som bygger på en övergripande konsekvensbedömning där man beaktar den fortsatta konkurrenskraften för bilindustrin och industrier som är beroende av den. När kommissionen utarbetar sådana förslag ska den se till att de är så neutrala som möjligt ur konkurrenssynpunkt, samt är socialt rättvisa och hållbara.

▼B

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.

▼M2

7. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla eventuella ändringar av det föreskrivna provningsförfarandet för mätning av specifika koldioxidutsläpp som avses i förordning (EG) nr 715/2007 och förordning (EG) nr 692/2008. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2 i den här förordningen.

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 14a för att anpassa de formler som framgår av bilaga I, med tillämpning av den metod som antagits enligt första stycket, samtidigt som man ser till att nya och gamla provningsförfaranden innehåller minskningskrav med jämförbar skärpa för tillverkare och fordon av olika nyttograd.

*Artikel 14***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för klimatförändringar som inrättats genom artikel 9 i Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG ⁽¹⁾. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽²⁾.

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

3. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

*Artikel 14a***Utövande av delegeringen**

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

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

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

▼M2

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 8.9 andra stycket, 11.8, 13.2 tredje stycket och 13.7 andra stycket ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 8 april 2014. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, om inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 8.9 andra stycket, 11.8, 13.2 tredje stycket och 13.7 andra stycket får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

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

5. En delegerad akt som antagits enligt artiklarna 8.9 andra stycket, 11.8, 13.2 tredje stycket och 13.7 andra stycket ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

▼B*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.

*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.

▼B*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)

$M_0 = 1\,372,0$

a = 0,0457

- b) Från och med 2016:

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

där

M = fordonets vikt i kilogram (kg)

M_0 = det värde som antas i enlighet med artikel 13.2

a = 0,0457

▼M2

- c) Från och med 2020:

$$\text{Specifika koldioxidutsläpp} = 95 + a \times (M - M_0)$$

där

M = fordonets vikt i kilogram (kg)

M_0 = det värde som antas i enlighet med artikel 13.2

a = 0,0333

▼B

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.

▼ M1*BILAGA II***ÖVERVAKNING OCH RAPPORTERING AV UTSLÄPP****DEL A – Insamling av uppgifter om nya personbilar och fastställande av koldioxidövervakningsinformation**

1. Medlemsstaterna ska för varje kalenderår registrera följande detaljerade uppgifter för varje ny personbil som registreras på deras territorium:
 - a) Tillverkare.
 - b) Typgodkännandenummer och dess utvidgning(ar).
 - c) Typ, variant och version.
 - d) Fabrikat och handelsnamn.
 - e) Typgodkänd fordonskategori.
 - f) Det sammanlagda antalet nya registreringar.
 - g) Vikt.
 - h) De specifika koldioxidutsläppen.
 - i) Avtryck: Hjulbasen, styraxelns spårvidd och den andra axelns spårvidd.
 - j) Bränsletyp och driftsätt.
 - k) Slagvolym.
 - l) Elenergiförbrukning.
 - m) Kod för innovativ teknik eller grupp av innovativa tekniker och de minskade koldioxidutsläppen på grund av denna teknik.

▼ M2

- n) Högsta nettoeffekt.

▼ M1

2. De detaljerade uppgifter som avses i punkt 1 ska hämtas ur intyget om överensstämmelse för den berörda personbilen eller överensstämma med det intyg om överensstämmelse som utfärdats av tillverkaren för den berörda personbilen. Om intyget om överensstämmelse inte används, ska medlemsstaterna vidta lämpliga åtgärder för att se till att övervakningsförfarandet är tillräckligt noggrant. Om både ett minimivärde och ett maximivärde anges för vikten eller de avtrycksvärden som avses i punkt 1 i för den berörda personbilen ska medlemsstaterna endast använda maximivärdet 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. Medlemsstaterna ska för varje kalenderår fastställa följande:
 - a) Källorna för de detaljerade uppgifter som avses i punkt 1.
 - b) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya personbilar som omfattas av EG-typgodkännandebestämmelser.
 - c) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya personbilar som godkänts enskilt.

▼ M1

- d) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya personbilar med nationellt godkännande i små serier.
- e) Andelen av alla bensinstationer i respektive territorium som tillhandahåller E85.

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 punkterna 1 och 3 ska fastställas enligt de metoder som anges i denna del.

1. Antal registrerade nya personbilar

Medlemsstaterna ska fastställa antalet nya personbilar som registrerats på deras territorium under det berörda övervakningsåret uppdelat i fordon som omfattas av EG:s typgodkännande, enskilda godkännanden och nationellt godkännande av små serier.

2. De nya personbilarnas spridning på olika versioner

För varje version av varje variant av varje typ av ny personbil ska antalet nyregistrerade personbilar och de detaljerade uppgifter som avses i del A punkt 1 registreras.

3. De bensinstationer i deras territorium som levererar E85-bränslen ska anges i enlighet med artikel 6 i kommissionens förordning (EU) nr 1014/2010 ⁽¹⁾.**DEL C – Formulär för dataöverföring**

För varje år ska medlemsstaterna enligt följande format rapportera de uppgifter som anges i del A punkterna 1 och 3:

Sammanställda uppgifter inbegripet de allmänna uppgifter som anges i del A punkt 3

Medlemsstat ⁽¹⁾	
Budgetår	
Uppgiftskälla	
Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya personbilar som omfattas av EG-typgodkännandebestämmelser	
Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya personbilar som godkänts enskilt	
Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya personbilar med nationellt godkännande i små serier	
Andelen av alla bensinstationer som tillhandahåller E85 i enlighet med artikel 6.1 i förordning (EU) nr 1014/2010	

⁽¹⁾ EUT L 293, 11.11.2010, s. 15.

▼ M1

Totalt antal bensinstationer som tillhandahåller E85 om andelen av dessa stationer överskrider 30 % av alla bensinstationer i enlighet med artikel 6.2 i förordning (EU) nr 1014/2010	
---	--

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



Detaljerade uppgifter som anges i del A punkt 1:

År	Tillverkarens namn EU-standardenämning	Tillverkarens namn Tillverkarens benämning	Tillverkarens namn Nationell registrerbemärkning	Typgodkännandenummer (TAN) och dess utvidgning(ar)	Typ	Variant	Version	Fabrikat	Handelsnamn	Typgodkänd fordonskategori	Det sammanlagda antalet nya registreringar	Vikt (kg)	Specifika koldioxidutsläpp (g/km)	Hjulbas (mm)	Syraxehls spårvidd (mm)	Övriga styraxlars spårvidd (mm)	Bränsletyp (1)	Driftsätt (1)	Slagvolym (cm ³)	Energiförbrukning (Wh/km)	Innovativ teknik eller grupp innovativa tekniker (kod) (2)	Utsläppsminskning genom innovativ teknik (g/km) (2)	► M2 Högsta nettoeffekt (kW)
År 1	Tillv. 1	Tillv. 1	Tillv. 1	TAN 1	Typ 1	Variant 1	Version 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
År 1	Tillv. 1	Tillv. 1	Tillv. 1	TAN 1	Typ 1	Variant 1	Version 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
År 1	Tillv. 1	Tillv. 1	Tillv. 1	TAN 1	Typ 1	Variant 2	Version 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
År 1	Tillv. 1	Tillv. 1	Tillv. 1	TAN 1	Typ 1	Variant 2	Version 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

(1) I enlighet med artikel 6.

(2) I enlighet med artikel 12.