EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 8.11.2017
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 (omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Bilindustrien har særlig betydning for EU, hvor den beskæftiger mere end 12 millioner mennesker inden for fremstilling, salg, vedligeholdelse og transport. EU's bilindustri står i dag, sammen med bilindustrien i resten af verden, over for gennemgribende forandringer. Digitalisering og automatisering ændrer de traditionelle fremstillingsprocesser. Innovation inden for elektriske fremdriftssystemer samt selvkørende og netforbundne biler udgør store udfordringer, der grundlæggende kan ændre sektoren. Desuden er EU-bilmarkedets andel i de globale salg faldet i det sidste årti fra omkring en tredjedel til ca. 20 %, hvilket lægger yderligere pres på EU's bilindustri for at nå ud til nye markeder.

I forlængelse af Parisaftalen[1] har verden forpligtet sig til at bevæge sig i retning af en lavemissionsøkonomi. Mange lande er nu i gang med at gennemføre politikker for lavemissionstransport, herunder køretøjsnormer, ofte kombineret med foranstaltninger til forbedring af luftkvaliteten. Hidtil har de europæiske normer for reduktion af CO_2-emissionerne fra personbiler og varevogne været en grundlæggende drivkraft bag innovation og investeringer i lavemissionsteknologi. Men i dag er der fare for, at EU i mangel af strengere normer for perioden efter 2020, mister sin teknologiske førerstilling, navnlig med hensyn til nul- og lavemissionskøretøjer, hvor udviklingen i USA, Japan, Sydkorea og Kina går meget hurtigt.

Kina har netop indført obligatoriske kvoter for nul- og lavemissionskøretøjer for bilfabrikanterne fra og med 2019. I USA har Californien og ni andre delstater indført et reguleringsinstrument, der skal øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer. Nul- og lavemissionskøretøjers strategiske betydning for bilfabrikanterne underbygges af en lang række nylige erklæringer fra fabrikanter om, at andelen af elektriske fremdriftssystemer i deres samlede salg vil stige betydeligt i de kommende år. Det er vigtigt, at bilindustrien i EU bliver førende på verdensplan inden for disse nye teknologier, sådan som det for øjeblikket er tilfældet med konventionelle bilteknologier.

Med de nuværende lovrammer går forbrugerne i EU glip af mulige brændstofbesparelser. Ifølge evalueringen af de eksisterende CO_2-forordninger opvejer de brændstofbesparelser, der er en følge af CO_2-normerne, langt de yderligere omkostninger ved købet, men besparelserne i brændstofudgifter over et køretøjs levetid har været lavere end forventet, primært på grund af den stigende divergens mellem præstationerne under henholdsvis prøvning og faktiske forhold. Hvis denne "emissionskløft" reduceres, og nye køretøjer udstyres med teknologi, der giver reelle brændstofbesparelser, vil forbrugerne drage endnu større fordele.

Den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet[2], som Kommissionen offentliggjorde i juli 2016, har som mål, at drivhusgasemissionerne fra transport i 2050 skal være mindst 60 % lavere end i 1990 og godt på vej mod nul. Emissionerne af luftforurenende stoffer fra transport skal reduceres drastisk og uden tøven. Desuden står det klart, at der i højere grad skal indføres nul- og lavemissionskøretøjer, og at de skal vinde betydelig udbredelse på markedet inden 2030, så EU slår sikkert ind på den langsigtede kurs mod emissionsfri mobilitet.

---

1 http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php

2 COM (2016) 501 final.

Et først skridt til gennemførelse af strategien var Kommissionens meddelelse af maj 2017, "Et mobilt Europa: — En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle"[3]. Heri fastslås det, at det er EU's mål, at de bedste løsninger med hensyn til lavemissionsmobilitet, sammenbundet mobilitet, udstyr og køretøjer udvikles, udbydes og fremstilles i Europa, og at vi har den mest moderne infrastruktur på plads til støtte herfor. Det understreges, at EU skal spille en førende rolle i udformningen af den igangværende udvikling i bilsektoren på globalt plan, idet der bygges videre på de vigtige fremskridt, der allerede er gjort.

De nuværende CO_2-emissionsnormer for personbiler og varevogne frem til 2020/21 har bidraget væsentligt til at reducere CO_2-emissionerne fra lette køretøjer[4]. Med de eksisterende tiltag forventes drivhusgasemissionerne imidlertid ikke at falde tilstrækkeligt til, at EU's mål for 2030 om en reduktion af emissionerne på mindst 40 % i forhold til 1990 ville kunne nås. Vejtransportsektoren tegnede sig i 2015 for 22 % af EU's drivhusgasemissioner, og andelen har været støt stigende siden 1990. Personbiler og varevogne tegnede sig for 73 % af drivhusgasemissionerne fra vejtransport i 2015.

Selv om transportsektoren har reduceret sine emissioner af luftforurenende stoffer i EU i løbet af de sidste årtier betydeligt, er den stadig den største kilde til NO_x-emissioner. Nulemissionskøretøjer bidrager ikke kun til en reduktion af CO_2-emissionerne fra vejtransport, men giver også fordele i form af luftforureningsfri transport.

Det aktuelle forslag indeholder omkostningseffektive mål for reduktion af CO_2-emissionerne fra nye personbiler og lette erhvervskøretøjer frem til 2030, kombineret med en særlig incitamentordning, der skal øge andelen af nul- og lavemissionskøretøjer. Dette vil sikre, at EU's bilindustri fastholder sin teknologiske førerstilling og styrker konkurrenceevnen, samt at beskæftigelsen fremmes. Det vil også reducere forbrugernes brændstofudgifter. Samtidig vil det bidrage til opfyldelsen af EU's forpligtelser i henhold til Parisaftalen. Incitamentordningen, der skal øge andelen af nul- og lavemissionskøretøjer, vil navnlig bidrage til reduktion af luftforurenende stoffer og således forbedre luftkvaliteten med deraf følgende fordele for folkesundheden. Den supplerer igangværende bestræbelser på at løse luftkvalitetsproblemerne i byområder og på regionalt og nationalt plan.

Mere specifikt vil den skabe forudsigelighed for bilindustrien og tilskynde den til at investere, stimulere beskæftigelsen og fremme innovation og konkurrenceevne. Endvidere vil den fremskynde indførelsen af nul- og lavemissionskøretøjer og udviklingen af brændstofbesparende teknologier i EU og dermed skabe grundlag for at bevare den europæiske bilindustris succes på de globale markeder. Ledsageforanstaltninger på EU-plan og nationalt plan forventes at medvirke til investeringer i ladestandere.

Nye særlige forvaltningsmekanismer vil sikre, at de typegodkendte værdier for CO_2-emissioner og brændstofforbrug er repræsentative for de værdier, som forbrugerne oplever under faktiske forhold. Forslaget sikrer også, at indsatsen fordeles retfærdigt blandt fabrikanterne.

Forslaget er en del af en bredere mobilitetspakke, der omfatter tiltag på efterspørgselssiden, som støtter foranstaltningerne på udbudssiden i dette forslag. Direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport har til formål at stimulere markedet for rene og energieffektive køretøjer. Med den foreslåede ændring sikres det, at

---

[3] COM(2017) 283 final.

[4] Ricardo-AEA og TEPR (2015), "Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO_2 emissions from light-duty vehicles": https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

direktivet omfatter al relevant offentlig udbudspraksis, at det sender klare, langsigtede signaler til markedet, og at dets bestemmelser er enkle og effektive at anvende. Dermed forventes direktivet at øge transportsektorens bidrag til reduktion af emissionerne af CO_2 og luftforurenende stoffer samt at medføre øget konkurrenceevne og vækst i sektoren.

Direktivet om infrastruktur til alternative brændstoffer vedrører udarbejdelse af fælles standarder på det indre marked, minimumskrav til infrastruktur, der skal gennemføres gennem nationale politikrammer, og forbrugeroplysninger om kompatibiliteten mellem brændstoffer og køretøjer. Handlingsplanen om infrastruktur til alternative brændstoffer indeholder en række anbefalinger med henblik på at styrke gennemførelsen af de nationale politikrammer i henhold til direktivet og forbedre planlægningen og finansieringen af interoperable brændstofinfrastrukturanlæg.

Et initiativ vedrørende batterier skal bidrage til at skabe en komplet værdikæde for udvikling og fremstilling af batterier i EU.

Desuden agter Kommissionen at foreslå mål for nedbringelse af CO_2-emissionerne fra nye tunge køretøjer i første halvdel af 2018.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Nærværende forslag har til formål at bidrage til målet ifølge rammestrategien for energiunionen[5] om at sætte skub i overgangen til en sikker og konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi. Det skal bidrage til at opfylde målene i EU's ramme for klima- og energipolitikken frem til 2030, herunder målet om at reducere EU's drivhusgasemissioner med mindst 40 % i forhold til 1990-niveauet. Drivhusgasemissionerne i de sektorer, der ikke er med i emissionshandelssystemet (ETS), herunder vejtransport, skal senest i 2030 være mindst 30 % lavere end i 2005. Kommissionen har fremsat forslag til en forordning om indsatsfordeling[6], der omfatter sektorerne uden for ETS og indeholder mål for medlemsstaternes reduktion af drivhusgasemissionerne frem til 2030. CO_2-normerne for personbiler og lette erhvervskøretøjer for perioden efter 2020 vil gøre det lettere for medlemsstaterne at nå disse mål.

Desuden bidrager emissionshandelssystemet som en af hjørnestenene i EU's klimapolitik til at dekarbonisere energisektoren, der kommer til at spille en stadig større rolle inden for vejtransport, i takt med at andelen af eldrevne køretøjer stiger.

Gennem det syvende forskningsrammeprogram og Horisont 2020 er der i alt stillet mere end 1,5 mia. EUR til rådighed til støtte for forskning og udvikling af batterier, alternative brændstoffer og alle aspekter af eldrevet mobilitet.

Kommissionens forslag fra 2016 om en ændring af direktivet om vedvarende energi (RED II)[7] har til formål at reducere drivhusgasemissionerne fra brændstoffer ved at forpligte brændstofleverandører i EU til senest i 2030 at sørge for, at mindst 6,8 % af deres leverancer er lavemissionsbrændstoffer og brændstoffer fra vedvarende energikilder, herunder elektricitet fra vedvarende energikilder og avancerede biobrændstoffer.

---

5 COM(2015) 80 final.

6 Forslag til forordning om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissionerne fra medlemsstaterne fra 2021 til 2030 for en modstandsdygtig energiunion og for at opfylde forpligtelserne i henhold til Parisaftalen og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 525/2013 om en mekanisme til overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner og rapportering af andre oplysninger vedrørende klimaændringer, COM(2016) 482 final.

7 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af anvendelsen af vedvarende energikilder (omarbejdning), COM(2016) 767 final.

Ifølge forslaget om ændring af eurovignetdirektivet[8] skal afgifterne fastsættes på grundlag af køretøjernes emissionspræstationer. Dette gør det muligt at belønne de mest miljøvenlige køretøjer og skaber et incitament til fornyelse af køretøjsflåden.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Som det blev fremhævet i den nyligt vedtagne strategi for Unionens industripolitik[9], er det afgørende for EU's økonomi, at vi har en moderne og konkurrencedygtig bilindustri. For at sektoren kan bevare sin teknologiske førerstilling og have fremgang på verdensmarkedet, er den imidlertid nødt til at fremskynde overgangen til mere bæredygtige teknologier og nye forretningsmodeller. Kun derved sikres det, at Europa har den mest konkurrencedygtige, innovative og bæredygtige industri i 2030 og fremover.

Desuden er bilindustrien en af målsektorerne for Kommissionens plan for sektorsamarbejde om færdigheder[10], der blev iværksat i maj 2016. Planen giver mulighed for, som led i projektansøgninger, at bringe centrale interessenter blandt arbejdsmarkedets parter sammen om at kortlægge manglende kvalifikationer og færdigheder. Samtidig skal der indføres strategier på nationalt eller regionalt plan for at afhjælpe manglerne.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for dette forslag er artikel 192 i TEUF. I overensstemmelse med artikel 191 og artikel 192, stk. 1, i TEUF skal Den Europæiske Union bidrage til forfølgelse af bl.a. følgende mål: bevarelse, beskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten, fremme på internationalt plan af foranstaltninger til løsning af de regionale og globale miljøproblemer, og navnlig bekæmpelse af klimaændringer.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Der har eksisteret præstationsnormer for CO_2-emissioner fra personbiler og varevogne på EU-niveau siden henholdsvis 2009 og 2011 og været fastsat mål indtil henholdsvis 2020 og 2021. Uden yderligere EU-tiltag på dette område er det sandsynligt, at der kun vil blive tale om en ubetydelig yderligere reduktion af CO_2-emissionerne fra nye lette erhvervskøretøjer, ligesom det var tilfældet for personbiler i EU i perioden mellem 1995 og 2006. Der vil stadig kunne forventes en vis reduktion i emissionerne efter 2021 som følge af den løbende fornyelse af den eksisterende flåde med nyere biler og varevogne, der opfylder CO_2-normerne for 2020/21. Men da transportaktiviteterne forventes at vokse yderligere, vil de samlede CO_2-reduktioner ikke være tilstrækkelige til at opfylde 2030-målet for reduktion af drivhusgasemissionerne og forpligtelserne i henhold til Parisaftalen.

En indsats på EU-plan er berettiget, dels på grund af klimaændringernes grænseoverskridende virkninger og dels på grund af nødvendigheden af at opretholde det indre marked for køretøjer. Uden handling på EU-plan er der risiko for, at der indføres en række nationale ordninger for at nedbringe lette køretøjers CO_2-emissioner. Hvis dette sker, vil det medføre forskellige ambitionsniveauer og konstruktionsparametre, hvilket vil kræve en række forskellige teknologiske løsninger og køretøjskonfigurationer og dermed mindske stordriftsfordelene. Nationale og lokale initiativer alene vil sandsynligvis være mindre

[8] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, COM(2017) 275 final.

[9] COM(2017) 479 final.

[10] http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848

effektive, da de risikerer at være usammenhængende og dermed vil splitte det indre marked op.

Da fabrikanterne har forskellige andele af køretøjsmarkedet i forskellige medlemsstater, vil de blive påvirket i forskellig grad af de nationale bestemmelser, med deraf følgende risiko for konkurrenceforvridning. Dette vil øge fabrikanternes overholdelsesomkostninger og svække incitamentet til at udvikle brændstoføkonomiske biler og varevogne på grund af opsplitningen af det europæiske marked.

Manglen på fælles normer og fælles tekniske løsninger vil medføre yderligere omkostninger for både komponentleverandører og køretøjsfabrikanter. I sidste ende vil disse omkostninger dog blive væltet over på forbrugerne, som i mangel af en samordnet EU-indsats vil stå over for højere bilpriser, uden at det medfører en øget reduktion af drivhusgasemissionerne.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, da det ikke går videre, end hvad der er nødvendigt for at nå de fastsatte mål. Forslaget fastsætter nye normer på en omkostningseffektiv måde for at nå de nødvendige reduktioner af CO_2-emissionerne fra personbiler og varevogne i overensstemmelse med EU's ramme for klima- og energipolitikken frem til 2030, og samtidig sikrer det en retfærdig fordeling af indsatsen mellem fabrikanterne.

- **Valg af retsakt**

Eftersom forslaget vedrører en omarbejdning af to eksisterende forordninger, er en forordning den eneste egnede retsakt.

Omarbejdningen muliggør i dette tilfælde en sammenlægning af to stort set ens forordninger i en enkelt retsakt, som både indeholder de ønskede ændringer, kodificerer ændringerne med de uændrede bestemmelser fra de tidligere retsakter og ophæver disse retsakter. Forslaget til omarbejdning er i overensstemmelse med Kommissionens forpligtelse i henhold til den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning[11].

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Der er foretaget en omfattende evaluering af de eksisterende forordninger som led i programmet for målrettet og effektiv regulering (REFIT). Denne evaluering blev afsluttet i april 2015, og konsulenternes endelige rapport er blevet offentliggjort[12].

Som led i evalueringen blev forordningerne vurderet i forhold til de mål, der er fastsat i den oprindelige lovgivning. Det konkluderedes, at forordningerne fortsat er relevante og i det store hele sammenhængende og har medført store emissionsbesparelser, samtidig med at de har opfyldt målene mere omkostningseffektivt end oprindelig forventet. De har også medført en betydelig merværdi på EU-plan, som ikke kunne være nået i samme grad ved hjælp af nationale foranstaltninger.

De vigtigste konklusioner af evalueringen var følgende:

---

[11] EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

[12] Ricardo-AEA og TEPR (2015), "Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO_2 emissions from light-duty vehicles": https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

- Forordningerne er stadig relevante og vil fortsat være det i perioden efter 2020.
- Forordningerne har virket bedre med hensyn til at nedbringe CO_2-emissionerne end tidligere frivillige aftaler med industrien.
- Forordningen om CO_2-emissioner fra personbiler har sandsynligvis tegnet sig for 65-85 % af reduktionen af udstødningsemissioner efter dens indførelse. For lette erhvervskøretøjer har den pågældende forordning ydet et vigtigt bidrag til at fremskynde emissionsreduktionerne.
- Generelt synes forordningerne at have haft en positiv virkning på konkurrenceevnen og innovation, og der er ikke tegn på konkurrenceforvridning.
- I evalueringsrapporten fremhæves følgende svagheder:
    - NEDC-prøvningscyklussen afspejler ikke i tilstrækkelig grad de faktiske emissioner, og der er stigende uoverensstemmelse mellem præstationerne under prøvning og under faktiske forhold, hvilket har undergravet fordelene ved forordningerne.
    - Forordningerne tager ikke de emissioner i betragtning, der skyldes fremstilling af brændstoffer eller er forbundet med fremstilling og bortskaffelse af køretøjer.
    - Visse metoderelaterede elementer i forordningerne har sandsynligvis påvirket forordningernes effektivitet. Navnlig gør anvendelsen af masse som nytteparameter det mindre interessant at anvende massereduktion som en emissionsbegrænsende løsning.
- Forordningerne har medført økonomiske nettofordele for samfundet.
- Omkostningerne for fabrikanterne har været meget lavere end oprindelig antaget, idet emissionsbegrænsende teknologi generelt har vist sig at være billigere end forventet.
- Besparelserne i brændstofudgifter over et køretøjs levetid overstiger de yderligere produktionsomkostninger, men har været lavere end forventet, primært på grund af den stigende divergens mellem præstationerne under henholdsvis prøvning og faktiske forhold.
- Forordningerne er i det store hele sammenhængende, både internt og indbyrdes.
- Bestemmelser, der muligvis har svækket forordningerne, om end med begrænsede virkninger, er undtagelsen for nichefabrikanter, superkreditterne og indfasningsperioden (for personbiler).
- Samordningen af markedsvilkårene er det mest afgørende aspekt af merværdien på EU-plan, og det er usandsynligt, at en ukoordineret indsats ville have været lige så effektiv. Forordningerne fastsætter fælles krav og nedbringer dermed fabrikanternes omkostninger samt skaber retssikkerhed.

- **Høringer af interesserede parter**

Kommissionen har indhentet synspunkter fra de interesserede parter gennem:

- en offentlig onlinehøring mellem den 20. juli og den 28. oktober 2016
- en workshop for interesserede parter (24. marts 2017), hvor resultaterne af den offentlige høring blev fremlagt
- en workshop for interesserede parter om job og færdigheder (26. juni 2017)

- møder med relevante industrisammenslutninger, der repræsenterer bilfabrikanter, komponent- og materialeleverandører og brændstofleverandører
- bilaterale møder med medlemsstaternes myndigheder, køretøjsfabrikanter, leverandører, arbejdsmarkedets parter og NGO'er
- oplæg fra interessenter og medlemsstater.

Et sammendrag af høringen af interesserede parter findes i bilag 2 i konsekvensanalysen til dette forslag.

De vigtigste resultater af høringen af interesserede parter kan opsummeres som følger. Hvad angår målniveauerne, støtter bil- og varevognsfabrikanterne generelt mindre ambitiøse mål for 2030, mens NGO'er på miljø- og transportområdet og forbrugerorganisationer går ind for mere ambitiøse mål for både 2025 og 2030. Med hensyn til indsatsfordelingen går fabrikanterne ind for en grænseværdikurve baseret på masse, mens NGO'er på miljø- og transportområdet og forbrugerorganisationer foretrækker fodaftryk som nytteparameter. Bilindustrien er hovedsagelig imod et krav om markedsføring af nul- og lavemissionskøretøjer, hvorimod batteri- og elproducenter, infrastrukturinvestorer, mange europæiske byer, der står over for problemer med luftkvaliteten, samt de fleste NGO'er på miljø- og transportområdet netop ønsker et sådant krav. Forbrugerorganisationerne indtager en neutral holdning til incitamenter vedrørende nul- og lavemissionskøretøjer.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Konsekvensanalysen bygger på dokumentation fra evalueringen af de eksisterende forordninger[13].

Hvad angår den kvantitative vurdering af de økonomiske, sociale og miljømæssige konsekvenser, bygger konsekvensanalysen på en række specifikke omkostningskurver, som dækker en bred vifte af moderne teknologier til nedbringelse af CO_2-emissionerne fra biler og varevogne, samt en serie modeller. Ved hjælp af PRIMES-TREMOVE-modellen blev der opstillet en række fremtidsscenarier over udviklingen i vejtransportsektoren. Denne analyse blev suppleret med anvendelse af andre modelleringsredskaber, bl.a. GEM-E3 og E3ME (mht. de makroøkonomiske virkninger) og JRC DIONE-modellen, der omfatter nyudviklede funktioner til vurdering af virkningen på fabrikant(kategori)niveau.

Data om drivhusgasemissioner og andre egenskaber ved nye lette køretøjer blev hentet fra de overvågningsdata, der hvert år indberettes af medlemsstaterne og samles af Det Europæiske Miljøagentur (EEA) i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 om CO_2-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer.

Ud over høringerne af de interesserede parter blev der indhentet yderligere oplysninger gennem en række undersøgelser bestilt hos eksterne kontrahenter, som bl.a. vedrørte følgende emner:

- de eksisterende teknologier, der kan anvendes inden for den relevante tidshorisont til at reducere CO_2-emissionerne fra nye lette køretøjer, samt deres effektivitet og omkostninger
- elementer, som vil kunne få indflydelse på industriens konkurrenceevne og beskæftigelsen

[13] Ricardo-AEA og TEPR (2015), "Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO_2 emissions from light-duty vehicles": https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

- den voksende kløft mellem emissionerne under henholdsvis prøvning og faktiske forhold og de faktorer, der bidrager til denne kløft
- virkningen af forskellige lovgivningsmæssige tilgange og parametre samt de mulige udformninger af metoderelaterede elementer
- virkningerne for emissionerne af drivhusgasser og forurenende stoffer.

En liste over undersøgelserne findes i bilag 1 i konsekvensanalysen til dette forslag.

- **Konsekvensanalyse**

Konsekvensanalysen, der ledsager forslaget, er forberedt og udarbejdet i overensstemmelse med den gældende vejledning om bedre lovgivning, og Udvalget for Forskriftskontrol afgav en positiv udtalelse med forbehold herom den 13. oktober 2017.

Forbedringer, der er anbefalet af udvalget, er blevet indarbejdet i den endelige udgave. Det drejer sig om følgende: 1) en beskrivelse af sammenhængen med andre EU-initiativer, navnlig den bredere mobilitetspakke, som Kommissionen har fremlagt; 2) en redegørelse for de væsentligste hindringer for udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer, og for hvordan den foreslåede forordning vil bidrage til at overvinde dem; 3) en nærmere redegørelse for den konkurrencemæssige udfordring for EU's industri, navnlig risikoen for at miste den teknologiske førerstilling, og for hvordan den foreslåede forordning kan medvirke til at tackle denne udfordring; 4) en gennemgang af de vigtigste kompromisser i den politiske beslutningsproces; 5) en vurdering af regelbyrden og mulighederne for forenkling.

Løsningsmodeller

De politiske løsningsmodeller, der er taget i betragtning i konsekvensanalysen, er inddelt i fem kategorier af nøgleelementer, som skal tjene til at løse de konstaterede problemer og nå de politiske mål.

1) Mål (niveau, tidshorisont og parametre)

Der er vurderet forskellige målniveauer for perioden indtil 2030, fra en reduktion på 10 % til en reduktion på 40 % i 2030 set i forhold til det EU-flådedækkende mål for personbiler i 2021 og for varevogne i 2020. To muligheder, der afspejler de målniveauer, som Europa-Parlamentet har fremført, og som Kommissionen forpligtede sig til at vurdere under forhandlingerne i 2014, er også blevet vurderet.

Hvad angår tidshorisonten for målene, omfatter de undersøgte løsningsmodeller fastsættelse af et mål udelukkende for 2030, fastsættelse af mål for 2025 og 2030 samt fastsættelse af årlige mål for hvert år i perioden 2022-2030. Med hensyn til, hvilke parametre der skal anvendes til at udtrykke målet, omfatter de undersøgte løsningsmodeller den nuværende tilgang baseret på udstødningsemissioner, tank-til-hjul (tank-to-wheel), samt alternative muligheder: oliekilde-til-hjul (well-to-wheel), alle emissioner i forbindelse med brændstoffremstilling (embedded emissions) og afstandsvægtning (mileage weighting).

Den foretrukne løsning for så vidt angår målniveauerne er at fastsætte nye EU-flådedækkende CO_2-mål, der svarer til en reduktion på 30 % i 2030 i forhold til 2021 for både personbiler og varevogne.

Den foretrukne løsning med hensyn til parameteren for emissionsmålene er at bevare tank-til-hjul-tilgangen, hvor målene udtrykkes i g CO_2/km for det salgsvægtede gennemsnit af flåden. Denne tilgang er fuldt ud i overensstemmelse med andre politiske instrumenter, og det vil ikke medføre nogen væsentlige fordele at ændre parameteren. Den foretrukne løsning med hensyn til tidshorisonten for målene er at fastsætte nye CO_2-mål for personbiler og lette

erhvervskøretøjer, der gælder fra 2025, samt strengere mål gældende fra og med 2030 for at sikre, at de nødvendige kumulative CO_2-emissionsbesparelser nås senest i 2030, så forordningen bidrager til at nå målene i forordningen om indsatsfordeling. Denne tilgang vil også sende et klart og tidligt signal om behovet for investeringer i lav- og nulemissionskøretøjer.

2) Fordeling af indsatsen

I henhold til de nuværende forordninger anvendes en grænseværdikurve til fastsættelse af de specifikke emissionsmål for de enkelte fabrikanter, med udgangspunkt i de EU-flådedækkende mål. Denne lineære kurve bestemmer forholdet mellem CO_2-emissioner og køretøjets masse i køreklar stand.

Ud over den nuværende tilgang blev følgende løsningsmodeller taget i betragtning som led i konsekvensanalysen: ændring af grænseværdikurvens hældning, enten ved at anvende en anden nytteparameter (f.eks. fodaftryk) eller slet ikke anvende nogen nytteparameter (samme reduktion eller samme mål for alle fabrikanter).

Den foretrukne løsning med henblik på fordelingen af det EU-flådedækkende mål på de enkelte fabrikanter fra 2025 er at anvende en grænseværdikurve, hvor fabrikantens specifikke mål afhænger af køretøjernes gennemsnitlige WLTP-prøvningsmasse, og hvor kurvens hældning(er) sikrer en tilsvarende fordeling af reduktionsindsatsen mellem fabrikanterne.

3) Incitamenter vedrørende nul- og lavemissionskøretøjer (definitioner og typer af incitamenter)

Ud fra forskellige definitioner af lavemissionskøretøjer er der som led i konsekvensanalysen vurderet to typer af specifikke incitamenter vedrørende nul- og lavemissionskøretøjer:

- *Bindende krav:* Alle fabrikanter forpligtes til at levere samme andel af nul- og lavemissionskøretøjer.
- *Kreditordning:* Ved fastsættelsen af en fabrikants specifikke CO_2-mål tages der hensyn til andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens flåde. En fabrikant, der overstiger et bestemt benchmark for nul- og lavemissionskøretøjer, belønnes med et mindre strengt CO_2-mål.

For hver af de to typer incitamenter er der overvejet forskellige benchmarkniveauer.

Den foretrukne løsning for så vidt angår incitamenter vedrørende nul- og lavemissionskøretøjer er en kreditordning.

4) Elementer med henblik på en omkostningseffektiv gennemførelse

Forskellige elementer med det formål at muliggøre en omkostningseffektiv gennemførelse er blevet vurderet. Det drejer sig bl.a. om foranstaltninger, der allerede indgår i de nuværende forordninger, såsom miljøinnovation, pooling og undtagelser. Desuden er nye elementer taget i betragtning, herunder handel samt opsparing og lån.

Den foretrukne løsning består i at bevare bestemmelserne om miljøinnovation og samtidig udvide anvendelsesområdet til at omfatte klimaanlæg og indføre mulighed for en revision af loftet på 7 g/km, samt at bevare bestemmelserne om pooling, idet betingelserne for pooldannelse præciseres. Derimod indgår handel med CO_2-kreditter og opsparing og lån af CO_2-kreditter ikke i den foretrukne løsning, og endelig udgår muligheden for at indrømme bilfabrikanter en "niche"-undtagelse.

5) Forvaltning

Hvor effektivt målene medvirker til at reducere de faktiske CO_2-emissioner afhænger på den ene side af, hvor repræsentative resultaterne fra prøvningsproceduren er for de gennemsnitlige faktiske kørselsforhold, og på den anden side af, i hvor høj grad de køretøjer, der markedsføres, svarer til de referencekøretøjer, der er genstand for prøvning i forbindelse med typegodkendelsen. Hvad dette angår, understregede Europa-Parlamentet i sin henstilling som følge af dets undersøgelse af emissionsmålinger i bilindustrien, at markedsovervågningsordninger er afgørende for at opretholde et pålideligt og troværdigt system.

På denne baggrund og i overensstemmelse med henstillingerne fra mekanismen for videnskabelig rådgivning (SAM) er forskellige løsningsmodeller blevet vurderet. En af disse vedrører indsamling, offentliggørelse og overvågning af data om det faktiske brændstofforbrug, baseret på, at der i typegodkendelseslovgivningen indføres en forpligtelse for fabrikanterne til at montere standardiseret udstyr til måling af brændstofforbruget i nye køretøjer. En anden model vedrører markedsovervågningsforanstaltninger i form af kontrol af produktionens overensstemmelse og af overensstemmelsen efter ibrugtagning.

Den foretrukne løsning er at give Kommissionen beføjelse til i) at vedtage bestemmelser om indsamling, offentliggørelse og overvågning af data om brændstofforbruget under faktiske forhold og om en forpligtelse til at indberette afvigelser samt en dertil hørende korrektionsmekanisme og ii) at berigtige indberettede CO_2-emissionsværdier i tilfælde af afvigelser, der konstateres gennem forbedret markedsovervågning.

Resuméet af konsekvensanalysen findes i: SWD(2017) 650.

Udtalelsen fra Udvalget for Forskriftskontrol findes i: SEC(2017) 476.

- **Målrettet regulering og forenkling**

I overensstemmelse med Kommissionens forpligtelse til bedre lovgivning er forslaget udarbejdet på en inkluderende måde baseret på gennemsigtighed og løbende samarbejde med de interesserede parter.

Som led i konsekvensanalysen er det også blevet undersøgt, hvordan lovgivningen eventuelt kan forenkles og unødige administrative omkostninger undgås.

Fabrikanter, der er ansvarlige for mindre end 1 000 nyregistrerede køretøjer pr. år, i mange tilfælde SMV'er, fritages fortsat for at opfylde specifikke CO_2-emissionsmål. De minimis-fritagelser nedbringer omkostningerne til overholdelse og administration for små fabrikanter. De letter også adgangen til markedet for nye fabrikanter, uden at det har nogen væsentlig indflydelse på de samlede CO_2-reduktioner fra EU's køretøjsflåde som helhed.

Desuden opretholder forslaget en række elementer, der skal fremme en omkostningseffektiv gennemførelse, såsom pooling, der reducerer fabrikanternes overholdelsesomkostninger.

Kreditordningen for nul- og lavemissionskøretøjer vil ikke skabe yderligere administrative byrder. Endvidere vil det mindske den administrative byrde, at undtagelsen for nichefabrikanter udgår.

Overensstemmelsesordningen og bødernes størrelse forbliver uændrede. Virkningerne af løsningsmodellerne vedrørende forvaltning vil afhænge af de konkrete gennemførelsesforanstaltninger.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget overholder de grundlæggende rettigheder og de principper, som bl.a. Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder anerkender.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget kræver ikke yderligere finansielle midler.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Forslaget bygger på den årlige rapporterings- og overvågningsprocedure, der er blevet etableret under de nuværende forordninger. Med henblik på at vurdere, om fabrikanterne opfylder deres årlige specifikke emissionsmål, indberetter medlemsstaterne hvert år data for alle nyregistrerede personbiler og varevogne til Kommissionen. Ud over de typegodkendte værdier for CO_2-emissioner og masse overvåges en række andre relevante data, herunder brændstoftypen og den reduktion af CO_2-emissioner, der opnås gennem miljøinnovation.

Med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur (EEA) offentliggør Kommissionen hvert år overvågningsdataene for det foregående kalenderår, herunder beregningerne af fabrikanternes specifikke CO_2-præstationer. Fabrikanterne har mulighed for at gøre opmærksom på fejl i de foreløbige data, som medlemsstaterne har indsendt. Dette veletablerede overvågningssystem udgør et vigtigt grundlag for overvågningen af virkningerne af lovgivningen.

Med henblik på at styrke de forvaltningsmæssige aspekter af overvågningssystemet indgik der i konsekvensanalysen en vurdering af muligheden for, som led i kontrollen af fabrikanternes overholdelse af reglerne, at kontrollere, om CO_2-emissionerne fra køretøjer i brug er i overensstemmelse med de typegodkendte værdier.

Ud over proceduren for overensstemmelsesvurdering blev der i forbindelse med konsekvensanalysen peget på en række centrale indikatorer til overvågning af de specifikke politiske mål, der skal nås med dette forslag. Disse suppleres af en række operationelle mål og indikatorer.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1 - Genstand og mål

I denne artikel fastsættes EU-flådedækkende CO_2-mål for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer gældende fra hhv. 2020, 2025 og 2030. Forordningen skal anvendes fra 2020 for at sikre en sammenhængende overgang til en ny ordning fra og med 2025. Den omfatter derfor de allerede fastsatte EU-flådedækkende mål for 2020 på 95 g/km (NEDC) for personbiler og 147 g/km (NEDC) for lette erhvervskøretøjer, såvel som nye mål for 2025 og 2030.

Fra og med 2021 vil de specifikke emissionsmål blive baseret på den nye prøvningsprocedure for lette køretøjer – Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP). Derfor er de EU-flådedækkende mål for 2025 og 2030, der er baseret på WLTP, udtrykt som procentvise reduktioner set i forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021, der er fastsat for hver fabrikant i overensstemmelse med bilag I, del A og B, afsnit 4.

Artikel 2 - Anvendelsesområde

I denne artikel fastsættes det under henvisning til lovgivningen om typegodkendelse, hvilke kategorier af køretøjer der er omfattet af anvendelsesområdet for denne forordning. Det præciseres ligeledes, at de minimis-fritagelsen for fabrikanter, der er ansvarlige for mindre end 1 000 nyregistrerede køretøjer pr. år, ikke bør finde anvendelse, når en fabrikant, der er berettiget til en sådan fritagelse, ikke desto mindre ansøger om og indrømmes en undtagelse.

Artikel 3 - Definitioner

Der er tilføjet nye definitioner for "EU-flådedækkende mål", "nul- og lavemissionskøretøjer" og "prøvningsmasse".

Artikel 4 - Specifikke emissionsmål

Heri fastlægges en generel forpligtelse for en fabrikant til at sikre, at de gennemsnitlige CO_2-emissioner fra fabrikantens flåde af nyregistrerede køretøjer i et kalenderår ikke overstiger fabrikantens årlige specifikke emissionsmål. Dette mål er specifikt for fabrikanten og beregnes som en funktion af det gældende EU-flådedækkende mål, grænseværdikurven, fabrikantens flådes gennemsnitlige masse og referencemassen (M_0 eller TM_0). Beregningen af masse baseres på massen i køreklar stand til og med 2024. Fra 2025 baseres beregningen i stedet på køretøjets prøvningsmasse, som svarer bedre til det færdige køretøjs faktiske masse. Formlerne til beregning af de specifikke emissionsmål for perioden fra 2020 til 2030 er fastsat i del A og B i bilag I. For perioden 2020 - 2024 gælder de målberegninger, der er anført i den eksisterende lovgivning.

Fra 2025 tages der i beregningen af de specifikke emissionsmål for en fabrikant hensyn til andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens flåde. Ved beregningen af denne andel opgøres antallet af nul- og lavemissionskøretøjer på grundlag af en vægtning af de enkelte køretøjers emissioner. Hvis andelen overstiger det EU-flådedækkende benchmark, drager fabrikanten fordel af et højere specifikt emissionsmål.

Hvad angår lette erhvervskøretøjer, sondres der ved fordelingen af indsatsen mellem fabrikanter af lette erhvervskøretøjer med en gennemsnitlig prøvningsmasse, der overstiger den gennemsnitlige referencemasse (TM_0), og fabrikanter af lette erhvervskøretøjer med en gennemsnitlig prøvningsmasse lavere end TM_0. For den første gruppes vedkommende holdes grænseværdikurvens hældning konstant over tid, mens der for den sidstnævnte gruppe anvendes samme metode som for personbiler, dvs. hældningen ændres i takt med det EU-flådedækkende mål.

Artikel 5 - Superkreditter for målet om 95 g CO_2/km for personbiler

Denne bestemmelse er uændret og gælder til og med 2022.

Artikel 6 - Pooling

Bestemmelserne om pooling for forbundne virksomheder og uafhængige fabrikanter forbliver uændrede. Der er dog tilføjet en bestemmelse, hvorefter Kommissionen kan præcisere betingelserne for poolordninger mellem uafhængige fabrikanter, navnlig for så vidt angår konkurrencereglerne.

Artikel 7 - Overvågning og rapportering

De generelle bestemmelser om overvågning af CO_2-data fra medlemsstaterne forbliver uændrede. Kravet til medlemsstaterne om at sikre data af høj kvalitet og samarbejde med Kommissionen er dog skærpet.

Der indføres en mekanisme med henblik på overvågning af afvigelser i CO_2-emissionerne fra køretøjer i brug set i forhold til de typegodkendte værdier. Denne mekanisme er baseret på forslaget om, at der i lovgivningen om typegodkendelse indføres en procedure for

overensstemmelseskontrol af CO_2-emissionsværdierne efter ibrugtagning. De typegodkendende myndigheder skal indberette alle konstaterede afvigelser, og Kommissionen tager disse i betragtning, når den kontrollerer, om fabrikanterne opfylder deres mål. Kommissionen tillægges beføjelse til at fastsætte de nærmere bestemmelser om en sådan procedure i form af en gennemførelsesretsakt.

Artikel 8 - Afgift for emissionsoverskridelse

Denne artikel indeholder en formel til beregning af bøder i tilfælde, hvor en fabrikants CO_2-emissioner overstiger vedkommendes mål. Afgiften for emissionsoverskridelse ifølge den eksisterende forordning bevares, dvs. 95 EUR/g CO_2/km.

Artikel 9 - Offentliggørelse af fabrikanternes præstationer

Af denne artikel fremgår det, hvilke oplysninger Kommissionen offentliggør om fabrikanternes årlige opfyldelse af deres mål (dvs. den årlige afgørelse om overvågning). Prøvningsmasse blevet tilføjet som en parameter, der skal offentliggøres, på grund af dens anvendelse som nytteparameter fra og med 2025.

Artikel 10 - Undtagelser for visse fabrikanter

Muligheden for fabrikanter med lille produktionsvolumen (dvs. fabrikanter, der er ansvarlige for 1 000-10 000 nyregistrerede personbiler eller 1 000-22 000 nyregistrerede varevogne) for at søge om undtagelse fra deres specifikke emissionsmål, opretholdes.

Nichefabrikanter, dvs. fabrikanter, der er ansvarlige for mellem 10 000 og 300 000 nyregistrerede køretøjer, kan fortsat søge om undtagelse fra målet på 95 g CO_2/km. Med virkning fra 2025 skal denne gruppe fabrikanter imidlertid opfylde de specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I.

Artikel 11 - Miljøinnovationer

Fabrikanterne kan fortsat drage fordel af lavere gennemsnitlige emissioner ved at udstyre deres køretøjer med miljøinnovationer, der er godkendt i henhold til denne artikel. For at tage højde for de ændringer i besparelserne opnået ved miljøinnovation, der kan forekomme som følge af ændringen i den lovpligtige prøvningsprocedure, tillægges Kommissionen beføjelse til at justere loftet på 7 g CO_2/km for de CO_2-besparelser, som en fabrikant kan medregne til reduktion af sine gennemsnitlige emissioner. Denne beføjelse finder anvendelse fra 2025.

Kriterierne for godkendelse af en teknologi som en miljøinnovation forbliver uændrede til og med 2024. Fra 2025, hvor henvisningen til foranstaltninger som led i den integrerede tilgang udgår, kan mobile luftkonditioneringsanlæg komme i betragtning som en miljøinnovation.

Artikel 12 - CO_2-emissioner og energiforbrug under faktiske forhold

Ved denne artikel tillægges Kommissionen beføjelse til at overvåge og vurdere, om WLTP-prøvningsprocedurens resultater er repræsentative for de faktiske forhold, og til at sikre, at offentligheden informeres om, hvordan denne repræsentativitet udvikler sig med tiden.

Med henblik herpå tillægges Kommissionen beføjelse til at pålægge medlemsstaterne og fabrikanterne at indsamle og indberette data om de faktiske forhold.

Artikel 13 - Tilpasning af M_0 og TM_0

Indsatsen for at nedbringe CO_2-emissionerne fordeles mellem fabrikanterne grundlag af køretøjsflådens gennemsnitlige masse over en vis periode. Denne referenceværdi udtrykkes som M_0 eller TM_0, alt efter om det er masse i køreklar stand (M) eller køretøjets prøvningsmasse (TM), der anvendes. Bestemmelsen præciserer proceduren for tilpasning af værdien for referencemassen for at sikre, at de specifikke emissionsmål fortsat afspejler det

EU-flådedækkende mål. Fra og med 2025 øges hyppigheden af disse tilpasninger fra hvert tredje år til hvert andet år. En hyppigere tilpasning vil gøre det muligt at tage hensyn til ændringer i den gennemsnitlige prøvningsmasse og deres betydning for fabrikanternes placering på grænseværdikurven på et tidligere tidspunkt.

Artikel 14 - Revision og rapportering

Denne artikel indeholder krav om, at Kommissionen skal fremlægge en rapport om forordningens effektivitet, eventuelt ledsaget af et forslag om ændring af forordningen. Det foreslås, at rapporten fremlægges i 2024, for at skabe sammenhæng med de foreslåede bestemmelser om revision og rapportering i forordningen om indsatsfordeling og direktivet om emissionshandel.

Artiklen indeholder fortsat bestemmelser om revision af prøvningsproceduren i forbindelse med typegodkendelse samt om beføjelser med henblik på at tage hensyn til ændringer i lovpligtige prøvningsprocedure.

Artikel 15 og 16 - Udvalgsprocedure og udøvelse af de delegerede beføjelser

Disse artikler indeholder standardbestemmelser om udvalgsprocedurer og udøvelse af de delegerede beføjelser.

Artikel 17 - Ændring af forordning (EF) nr. 715/2007

Formålet med denne ændring er at indføre et retsgrundlag i forordning (EF) nr. 715/2007 (om typegodkendelse med hensyn til emissioner for Euro 5/6) for etablering af en procedure for overensstemmelseskontrol af CO_2-emissionerne efter ibrugtagning. Denne procedure er nødvendig for en effektiv markedsovervågning af typegodkendelsessystemet og de CO_2-emissionsværdier, der anvendes med henblik på målopfyldelsen.

Artikel18 og 19 - Ophævelse og ikrafttræden

Forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 ophæves med virkning fra den 1. januar 2020. Den nye forordning træder i kraft 20 dage efter offentliggørelsen.

Bilag I til V

Bilag I: Dette bilag indeholder formlerne til beregning af de årlige specifikke emissionsmål for de gennemsnitlige emissioner fra fabrikanternes flåder af nyregistrerede køretøjer. Del A vedrører personbiler, mens del B vedrører lette erhvervskøretøjer.

Bilag II og III: Disse bilag indeholder de overvågningsdataparametre, der er nødvendige for beregningen af målene og for kontrollen med opfyldelsen af målene. I bilag III – der vedrører lette erhvervskøretøjer – tages der hensyn til de særlige forhold for køretøjer, der typegodkendes i flere etaper.

Bilag IV: Dette bilag indeholder en oversigt over de retsakter, der er omfattet af omarbejdningen, dvs. de to grundlæggende forordninger (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 med deres respektive ændringsretsakter.

Bilag V: Sammenligningstabel.

↓ 510/2011 (tilpasset)
⇨ nyt

2017/0293 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fastsættelse af præstationsnormer ⌦ for nye personbilers ⌫ og nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer ⇨ og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 ⇦ (omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

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

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

⇩ nyt

(1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009[14] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011[15] er blevet ændret væsentligt flere gange. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør disse forordninger af klarhedshensyn omarbejdes.

(2) Nærværende forordning bør gælde fra den 1. januar 2020, så der sikres en sammenhængende og effektiv overgang efter omarbejdningen og ophævelsen af forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011. Dog bør CO_2-

[14] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1).

[15] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1).

præstationsnormerne og metoderne til at opfylde dem som fastsat i de nævnte forordninger opretholdes uændret indtil 2024.

↓ 443/2009, betragtning 1

~~Formålet med denne forordning er at fastsætte præstationsnormer for emissioner fra nye personbiler, der registreres i Fællesskabet, for at tilvejebringe en del af Fællesskabets integrerede tilgang med henblik på at nedbringe CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og samtidig sikre et velfungerende indre marked.~~

↓ 510/2011, betragtning 1 (tilpasset)

~~Ifølge De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, som blev godkendt på Det Europæiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 94/69/EF[16], tilstræbes det at stabilisere koncentrationerne af drivhusgasser i atmosfæren på et niveau, som kan forhindre farlig menneskeskabt indvirkning på klimasystemet. Hvis dette mål skal nås, må den globale årsmiddeltemperatur ved jordoverfladen ikke stige med mere end 2 °C over de førindustrielle niveauer. Den fjerde vurderingsrapport fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC) viser, at for at nå det mål skal de globale emissioner af drivhusgasser kulminere i 2020. På mødet den 8.-9. marts 2007 afgav Det Europæiske Råd et fast tilsagn om at nedbringe Fællesskabets samlede drivhusgasemissioner med mindst 20 % i forhold til 1990-niveauerne frem til 2020 og med 30 % under forudsætning af, at andre industrilande giver tilsagn om lignende emissionsreduktioner, og at de økonomisk mere udviklede udviklingslande yder et bidrag i overensstemmelse med deres respektive kapaciteter.~~

⇩ nyt

(3) Den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet[17] bygger på en klar ambition: inden midten af århundredet skal drivhusgasemissionerne fra transport være mindst 60 % lavere end i 1990 og være godt på vej mod nul. Emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, som skader vores helbred, skal reduceres drastisk så hurtigt som muligt. Emissionerne fra konventionelle forbrændingsmotorer skal nedbringes yderligere efter 2020. Der skal indføres nul- og lavemissionskøretøjer, og de skal vinde betydelig udbredelse på markedet inden 2030.

(4) I Kommissionens meddelelser "Et mobilt Europa"[18] og "Fremme af lavemissionsmobilitet — En Europæisk Union, der beskytter planeten, styrker forbrugernes rettigheder og forsvarer industrien og arbejdstagerne"[19] fremhæves det, at CO_2-emissionsstandarder for personbiler og lette erhvervskøretøjer er en stærk

---

16 ~~EFT L 33 af 7.2.1994, s. 11.~~

17 Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet (COM(2016) 501 final).

18 Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Et mobilt Europa — En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle (COM(2017) 283 final).

19 Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: […]

drivkraft for innovation og effektivitet og vil bidrage til at styrke bilindustriens konkurrenceevne og bane vejen for nul- og lavemissionskøretøjer på en teknologineutral måde.

(5) Denne forordning udstikker en klar kurs for reduktionen af CO_2-emissioner fra vejtransportsektoren og bidrager til at nå det bindende mål, at der senest i 2030 skal være gennemført en reduktion i Unionens egne drivhusgasemissioner på mindst 40 % i forhold til 1990, således som godkendt i konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde den 23.-24. oktober 2014 samt godkendt som Unionens tilsigtede nationalt bestemte bidrag i henhold til Parisaftalen på rådsmødet (miljøministrene) den 6. marts 2015.

(6) I sine konklusioner af oktober 2014 godkendte Det Europæiske Råd et mål om senest i 2030 at nå en reduktion af drivhusgasemissionerne på 30 % i forhold til 2005 for de sektorer, der ikke indgår i Den Europæiske Unions emissionshandelssystem. Vejtransportsektoren bidrager væsentligt til emissionerne fra disse sektorer, og dens emissioner ligger fortsat betydeligt over niveauet i 1990. Hvis vejtransportsektorens emissioner vokser yderligere, vil det undergrave andre sektorers indsats for at modvirke klimaændringer.

(7) I Det Europæiske Råds konklusioner af oktober 2014 fremhævedes vigtigheden af at reducere drivhusgasemissionerne og risiciene i forbindelse med afhængigheden af fossile brændstoffer i transportsektoren gennem en omfattende og teknologineutral tilgang til fremme af emissionsreduktion og energieffektivitet inden for transport, til elektrisk transport og til vedvarende energikilder inden for transport også efter 2020.

(8) Energieffektivitet, der bidrager til en begrænsning af efterspørgslen, er en af de fem gensidigt understøttende og tæt forbundne dimensioner af strategien for energiunionen, som blev vedtaget den 25. februar 2015, for at give Unionens forbrugere sikker, bæredygtig, konkurrencedygtig og prisoverkommelig energi. Ifølge denne strategi skal alle økonomiske sektorer tage skridt til at øge effektiviteten af deres energiforbrug, men transportsektoren har et særlig stort energieffektivitetspotentiale, der kan udnyttes blandt andet gennem fortsat fokus på en stramning af CO_2-emissionsnormerne for personbiler og lette erhvervskøretøjer med henblik på 2030-målet.

(9) Konklusionen på en evaluering af forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 i 2015 var, at disse forordninger har været relevante og i det store hele sammenhængende og har medført store emissionsbesparelser, samtidig med at de har været mere omkostningseffektive end oprindelig forventet. De har også medført en betydelig merværdi for Unionen, som ikke kunne være nået i samme grad ved hjælp af nationale foranstaltninger.

(10) Derfor bør målene for disse forordninger fortsat forfølges, ved at der fastsættes nye EU-flådedækkende CO_2-reduktionsmål for personbiler og lette erhvervskøretøjer for perioden frem til 2030. Ved fastlæggelsen af reduktionsniveauerne er der taget hensyn til, hvor virkningsfuldt de vil bidrage til en omkostningseffektiv reduktion senest i 2030 af emissionerne i de sektorer, der er omfattet af forordningen om indsatsfordeling [.../...]; endvidere er der taget hensyn til de resulterende omkostninger og besparelser for samfundet, fabrikanterne og køretøjsbrugerne og til de direkte og indirekte virkninger for beskæftigelsen, konkurrenceevnen og innovation samt sidegevinsterne i form af mindre luftforurening og øget energisikkerhed.

(11) En ny prøvningsprocedure til måling af CO_2-emissioner og brændstofforbrug for lette køretøjer, den verdensomspændende prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), der er fastsat i Kommissionens forordning (EU) 2017/1151[20], trådte i kraft i 2017. Denne nye prøvningsprocedure vil give værdier for CO_2-emissioner og brændstofforbrug, som er mere repræsentative for de faktiske forhold. Derfor bør de nye CO_2-emissionsmål baseres på de CO_2-emissioner, der bestemmes på grundlag af denne prøvningsprocedure. Eftersom der vil foreligge WLTP-baserede CO_2-emissioner til brug for vurdering af målopfyldelsen fra 2021, bør de nye præstationsnormer defineres som reduktionsniveauer, der fastsættes i forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021.

↓ 443/2009, betragtning 2 (tilpasset)

~~Ifølge De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, som blev godkendt på Det Europæiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 94/69/EF[21], skal alle parterne opstille og gennemføre nationale og i givet fald regionale programmer for foranstaltninger til at imødegå klimaændringerne. I januar 2007 foreslog Kommissionen, at Den Europæiske Union inden for rammerne af internationale forhandlinger skulle forfølge målsætningen om senest i 2020 at opnå en 30 % reduktion af drivhusgasemissionerne fra de udviklede lande (set i forhold til 1990-niveauet), og at Unionen selv bør påtage sig en fast ensidig forpligtelse til at gennemføre mindst en 20 % reduktion af drivhusgasemissionerne senest i 2020 (set i forhold til 1990-niveauet) uanset reduktioner opnået af andre udviklede lande. Europa-Parlamentet og Rådet gav deres tilslutning til denne målsætning.~~

↓ 443/2009, betragtning 3

~~Disse forpligtelser indebærer bl.a., at alle medlemsstater må nedbringe emissionerne fra personbiler i betydelig grad. For at de nødvendige betydelige emissionsreduktioner kan opnås, bør der gennemføres politikker og foranstaltninger på medlemsstats- og fællesskabsniveau i alle Fællesskabets økonomiske sektorer og ikke kun i industri- og energisektoren. Vejtransportsektoren tegner sig for det næststørste bidrag til forureningen med drivhusgasser i EU, og sektorens emissioner er stadig stigende. Hvis vejtransportsektorens klimapåvirkninger fortsætter med at vokse, vil det i høj grad undergrave andre sektorers reduktioner til bekæmpelse af klimaændringerne.~~

↓ 510/2011, betragtning 3

~~For at de nødvendige emissionsreduktioner kan nås, bør der gennemføres politikker og foranstaltninger på medlemsstats- og EU-plan i alle Unionens økonomiske sektorer og ikke~~

---

[20] ⇨ Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s.1). ⇦

[21] ~~EFT L 33 af 7.2.1994, s. 11.~~

~~kun i industri- og energisektoren. I Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 406/2009/EF af 23. april 2009 om medlemsstaternes indsats for at reducere deres drivhusgasemissioner med henblik på at opfylde Fællesskabets forpligtelser til at reducere drivhusgasemissionerne frem til 2020[22] fastsættes bestemmelser om en gennemsnitlig reduktion på 10 % i forhold til 2005-niveauerne i de sektorer, der ikke er omfattet af Unionens emissionshandelsordning, som blev indført ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet[23], herunder vejtransport. Vejtransportsektoren tegner sig for den næststørste udledning af drivhusgasser i Unionen, og sektorens emissioner, herunder emissionerne fra lette erhvervskøretøjer, er stadig stigende. Hvis vejtransportsektorens emissioner fortsætter med at stige, vil det i høj grad undergrave andre sektorers indsats for at bekæmpe klimaændringerne.~~

↓ 443/2009, betragtning 4

~~Fællesskabsmål for nye personbiler skaber et mere sikkert grundlag for fabrikanternes planlægning og større fleksibilitet med henblik på at opfylde kravet om at nedbringe CO_2-emissioner, end det ville være tilfældet med særskilte nationale reduktionsmål. Ved fastlæggelsen af præstationsnormer for emissioner er det væsentligt at tage hensyn til deres indflydelse på markedet og fabrikanternes konkurrenceevne, de direkte og indirekte omkostninger, som påføres erhvervslivet, og de fordele, der opstår i form af tilskyndelse til at innovere og nedbringe energiforbruget.~~

↓ 443/2009, betragtning 5 (tilpasset)

(12) ~~Denne forordning bygger på en veletableret proces for måling og overvågning af CO_2-emissioner fra biler registreret i Fællesskabet i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1753/2000/EF om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO2-emissioner fra nye personbiler[24].~~ Det er væsentligt, at kravene om nedbringelse af CO_2-emissioner fortsat skaber forudsigelighed i hele ~~Fællesskabet~~ ⌦ Unionen ⌫ og et sikkert grundlag for fabrikanternes planlægning for hele deres ~~bilpark~~ flåde af nye personbiler ⌦ og lette erhvervskøretøjer ⌫ i ~~Fællesskabet~~ ⌦ Unionen ⌫.

↓ 510/2011, betragtning 5

~~For at fremme den europæiske bilindustris konkurrenceevne bør der anvendes tilskyndelsesordninger, såsom modregning af miljøinnovationer og bevilling af superkreditter.~~

---

22 ~~EUT L 140 af 5.6.2009, s. 136.~~

23 ~~EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32.~~

24 ~~EFT L 202 af 10.8.2000, s. 1.~~

⇩ nyt

(13) Der bør derfor fastsættes EU-flådedækkende reduktionsniveauer for nye personbiler og lette erhvervskøretøjer for 2025 og for 2030 under hensyntagen til den tid, det tager at forny køretøjsflåden, og til nødvendigheden af, at vejtransportsektoren bidrager til opfyldelsen af klima- og energimålene for 2030. Denne trinvise tilgang sender også bilindustrien et klart og tidligt signal om ikke at forsinke indførelsen på markedet af energieffektive teknologier og nul- og lavemissionskøretøjer.

(14) Unionen er blandt verdens største producenter af motorkøretøjer og er teknologisk førende i denne sektor, men konkurrencen er tiltagende, og den globale bilindustri udvikler sig hastigt som følge af innovation inden for elektriske fremdriftssystemer og kooperativ, sammenbundet og automatiseret mobilitet. For at bevare konkurrenceevnen og adgangen til markederne på verdensplan må Unionen have en lovramme, herunder et særligt incitament på området nul- og lavemisionskøretøjer, der skaber et stort hjemmemarked og støtter teknologisk udvikling og innovation.

(15) Der bør indføres en særlig incitamentordning for at lette overgangen til emissionsfri mobilitet. Denne kreditordning bør udformes således, at den fremmer indførelsen på EU-markedet af nul- og lavemissionskøretøjer.

(16) Der bør fastsættes et benchmark for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i EU-flåden samt en velgennemtænkt mekanisme til tilpasning af en fabrikants specifikke CO_2-mål på grundlag af andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens egen flåde, så der sendes et stærkt og troværdigt signal, der tilskynder til udvikling og ibrugtagning af sådanne køretøjer; samtidig bør der være mulighed for at forbedre de konventionelle forbrændingsmotorers effektivitet yderligere.

(17) Ved fastsættelsen af kreditterne for nul- og lavemissionskøretøjer bør der tages hensyn til forskellen i CO_2-emissioner mellem køretøjer. Tilpasningsmekanismen bør sikre, at en fabrikant, der overstiger benchmarkniveauet, nyder fordel af et højere specifikt CO_2-mål. For at sikre en afbalanceret tilgang bør der være en grænse for, hvor stor en tilpasning der er mulig inden for denne mekanisme. Dette vil skabe incitamenter, der fremmer en rettidig udbygning med ladestandere og tankstationer og i høj grad gavner forbrugerne, konkurrenceevnen og miljøet.

🡻 443/2009, betragtning 6 (tilpasset)

~~Kommissionen vedtog en fællesskabsstrategi for nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler i 1995. Denne strategi hvilede på tre grundpiller: frivillige tilsagn fra automobilfabrikanterne om at nedbringe emissionerne, bedre forbrugeroplysninger og fremme af biler med god brændstoføkonomi via fiskale foranstaltninger.~~

🡻 443/2009, betragtning 7 (tilpasset)

~~I 1998 påtog Foreningen af Europæiske Automobilfabrikanter (ACEA) sig at nedbringe de gennemsnitlige emissioner fra nye solgte biler til 140 g CO_2/km senest i 2008, og i 1999 påtog~~

~~den japanske forening af automobilfabrikanter (JAMA) og den koreanske forening af automobilfabrikanter (KAMA) sig en forpligtelse til at nedbringe de gennemsnitlige emissioner fra nye solgte biler til 140 g CO_2/km senest i 2009. Disse tilsagn blev anerkendt i Kommissionens henstilling 1999/125/EF af 5. februar 1999 om nedbringelse af CO2-emissioner fra personbiler[25] (ACEA); Kommissionens henstilling 2000/303/EF af 13. april 2000 om nedbringelse af CO2-emissionen fra personbiler (KAMA)[26] og Kommissionens henstilling 2000/304/EF af 13. april 2000 om nedbringelse af CO2-emissionen fra personbiler (JAMA)[27].~~

↓ 443/2009, betragtning 8 (tilpasset)

~~Den 7. februar 2007 vedtog Kommissionen to parallelle meddelelser: en meddelelse om resultaterne af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og en meddelelse om en konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede — CARS21. Det blev i meddelelserne understreget, at selv om der var sket fremskridt med hensyn til opfyldelsen af målet om 140 g CO_2/km i 2008/2009, vil fællesskabsmålet om 120 g CO_2/km ikke opfyldes i 2012, medmindre der vedtages yderligere foranstaltninger.~~

↓ 510/2011, betragtning 8 (tilpasset)

~~Bestemmelserne som gennemfører målsætningen om emissioner fra lette erhvervskøretøjer bør være i overensstemmelse med lovrammen for gennemførelse af målene om emissioner fra bilparken af nye personbiler i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer[28].~~

↓ 443/2009, betragtning 9 (tilpasset)

~~Der blev i meddelelserne foreslået en integreret tilgang for senest i 2012 at nå fællesskabsmålet på 120 g CO_2/km, og det blev bekendtgjort, at Kommissionen vil foreslå en lovramme for at nå fællesskabsmålet ved at fokusere på obligatoriske CO_2-emissionsreduktioner for at opfylde et emissionsmål på gennemsnitligt 130 g CO_2/km for bilparken af nye biler ved hjælp af forbedringer af bilmotorteknologien. På linje med fremgangsmåden, som blev benyttet i forbindelse med fabrikanternes frivillige tilsagn, omfatter denne de elementer, der inddrages ved målingen af personbilers CO_2-emissioner i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om~~

25 ~~EFT L 40 af 13.2.1999, s. 49.~~
26 ~~EFT L 100 af 20.4.2000, s. 55.~~
27 ~~EFT L 100 af 20.4.2000, s. 57.~~
28 ~~EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1.~~

~~køretøjer[29]. En yderligere reduktion på 10 g CO_2/km eller tilsvarende, hvis teknisk nødvendigt, opnås gennem andre teknologiske forbedringer og gennem en øget anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer.~~

↓ 443/2009, betragtning 10 (tilpasset)

(18) Lovrammen for gennemførelsen af de gennemsnitlige emissionsmål for ~~bilparken~~ flåden af nye personbiler ⌦ og lette erhvervskøretøjer ⌫ bør sikre konkurrencemæssigt upartiske og socialt acceptable reduktionsmål, som tager hensyn til alle Europas forskellige automobilfabrikanter, og som gør det muligt at undgå unødig konkurrenceforvridning mellem automobilfabrikanterne. ~~Lovrammen bør kunne forenes med det overordnede mål om at nå Fællesskabets Kyotomål og suppleres af mere brugsrelaterede instrumenter, f.eks. differentierede bil- og energiafgifter.~~

↓ 443/2009, betragtning 11

~~Det bør sikres, at der i Den Europæiske Unions budget afsættes passende støttemidler til at fremme udviklingen af teknologier, der skal nedbringe CO_2-emissioner fra vejkøretøjer radikalt.~~

↓ 443/2009, betragtning 12 (tilpasset)
⇨ nyt

(19) For at opretholde diversiteten på ~~bil~~markedet ⌦ for personbiler og lette erhvervskøretøjer ⌫og dettes evne til at imødekomme forskellige forbrugerbehov bør CO_2-målene ~~for personbiler~~ fastsættes som en lineær funktion af ~~bilernes~~ ⌦ køretøjernes ⌫ nytte. ⇨ At bevare masse som nytteparameteren anses for forenelig med den eksisterende ordning. For bedre at afspejle massen af køretøjer, der er i brug på vejene, bør parameteren med virkning fra 2025 ændres fra masse i køreklar stand til køretøjets prøvningsmasse som fastsat i forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017.⇦ ~~Endvidere er der let adgang til data om masse. Data for alternative nytteparametre som f.eks. fodaftryk (akselafstand gange sporvidde) bør indsamles for at lette mere langsigtede evalueringer af den nyttebaserede tilgang. Kommissionen bør senest i 2014 gennemgå tilgængeligheden af data og, om nødvendigt, fremsætte et forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om at tilpasse nytteparameteren.~~

⇩ nyt

(20) Det bør undgås, at de EU-flådedækkende mål ændres som følge af ændringer i flådens gennemsnitlige masse. Ændringer i den gennemsnitlige masse bør derfor uden forsinkelse afspejles i beregningerne af de specifikke emissionsmål, og justeringen af

---

29 ~~EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.~~

den værdi for den gennemsnitlige masse, der anvendes til dette formål, bør derfor finde sted hvert andet år med virkning fra 2025.

(21) For at fordele emissionsreduktionsindsatsen på en konkurrencemæssigt neutral og retfærdig måde, der afspejler diversiteten på markedet for personbiler og lette erhvervskøretøjer, og med henblik på overgangen i 2021 til WLTP-baserede specifikke emissionsmål bør grænseværdikurvens hældning fastsættes på grundlag af de specifikke emissioner fra samtlige nyregistrerede køretøjer i 2021, og der bør tages hensyn til ændringerne i de EU-flådedækkende mål i henholdsvis 2021, 2025 og 2030 for at sikre, at alle fabrikanter bidrager i lige grad til reduktionsindsatsen. Hvad angår lette erhvervskøretøjer, bør der for fabrikanter af lettere varevogne, som er afledt af personbiler, gælde samme fremgangsmåde som for fabrikanter af personbiler, mens der for fabrikanter af køretøjer i de tungere markedssegmenter bør fastlægges en stejlere, uændret hældning for hele målperioden.

↓ 443/2009, betragtning 13 (tilpasset) ⇨ nyt

~~(22)~~ Sigtet med denne forordning er at skabe incitamenter for ~~automo~~bilindustrien til at investere i nye teknologier. Denne forordning fremmer aktivt miljøinnovation og ⇨ tilvejebringer en mekanisme, der burde være rustet til ⇦ ~~tager hensyn til~~ den fremtidige teknologiske udvikling. ~~Udviklingen af innovative teknologier til fremdrift bør især fremmes, da de forårsager betydeligt lavere emissioner end traditionelle personbiler. Dermed fremmes det europæiske erhvervslivs konkurrenceevne på lang sigt, og der skabes flere arbejdspladser af høj kvalitet. Kommissionen bør overveje muligheden af at medtage foranstaltninger til miljøinnovation i forbindelse med gennemgangen af prøvningsprocedurer, jf. artikel 14, stk. 3, i forordning (EF) nr. 715/2007, under hensyntagen til de tekniske og økonomiske virkninger heraf.~~ ⇨ Erfaringen viser, at miljøinnovation har bidraget betydeligt til omkostningseffektiviteten i forbindelse med forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 og til reduktionen af de faktiske CO_2-emissioner. Denne metode bør derfor videreføres, og anvendelsesområdet bør udvides for at tilskynde til effektivitetsforbedringer i luftkonditioneringsanlæg. ⇦

↓ 510/2011, betragtning 12

~~Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF af 13. december 1999 om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO_2-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler[30] kræver allerede, at reklamemateriale for biler oplyser den endelige forbruger om køretøjets officielle CO_2-emissioner og det officielle brændstofforbrug. Kommissionen har i sin henstilling 2003/217/EF af 26. marts 2003 om anvendelse af bestemmelserne om reklamemateriale i direktiv 1999/94/EF på andre medier[31] fortolket dette på en sådan måde, at det omfatter reklamer. Anvendelsesområdet for direktiv 1999/94/EF bør derfor udvides til at omfatte lette erhvervskøretøjer, således at det af reklamematerialet for enhver form for let erhvervskøretøj bør kræves, at slutbrugeren oplyses om de officielle CO_2-~~

[30] ~~EFT L 12 af 18.1.2000, s. 16.~~

[31] ~~EUT L 82 af 29.3.2003, s. 33.~~

~~emissioner og det officielle brændstofforbrug for det pågældende køretøj, når der forefindes energi- eller prisrelaterede oplysninger, senest i 2014.~~

⇩ nyt

(23) Der bør dog sikres en balance mellem incitamenter til miljøinnovation og de teknologier, for hvilke den emissionsreducerende virkning er påvist ved den officielle prøvningsprocedure. Derfor bør der opretholdes et loft over de besparelser opnået gennem miljøinnovation, som en fabrikant kan medregne med henblik på opfyldelse af sine mål. Kommissionen bør have mulighed for at tage loftets niveau op til revision, navnlig for at tage hensyn til virkningerne af ændringen i den officielle prøvningsprocedure. Det bør også præciseres, hvordan besparelserne skal beregnes med henblik på målopfyldelsen.

🡻 443/2009, betragtning 14

~~I anerkendelse af de høje omkostninger forbundet med forskning og udvikling samt enhedsomkostningerne for de første generationer af køretøjsteknologier med meget lave CO_2-emissioner, der bringes i omsætning som følge af denne forordnings ikrafttræden, sigter forordningen på et midlertidigt grundlag på at køretøjer med ultralave CO_2-emissioner bringes hurtigere og lettere i omsætning på fællesskabsmarkedet allerede på de første stadier af markedsføringen.~~

🡻 443/2009, betragtning 15 (tilpasset)

~~Anvendelsen af visse alternative brændstoffer kan give væsentlige CO_2-reduktioner beregnet på et "well-to-wheel"-grundlag. Denne forordning omfatter derfor specifikke bestemmelser, der har til formål at fremme en udvidet brug på fællesskabsmarkedet af visse køretøjer, der kører på alternative brændstoffer.~~

🡻 510/2011, betragtning 15

~~Senest den 1. januar 2012 bør Kommissionen med henblik på at forbedre dataindsamling om og måling af brændstofforbruget tage stilling til, om den relevante lovgivning bør ændres med henblik på at indføre en forpligtelse for fabrikanter, som ønsker typegodkendelse af køretøjer i klasse N1 som defineret i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer[32], til at udstyre hvert enkelt køretøj med en brændstofforbrugsmåler.~~

---

[32] ~~EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.~~

↓ 443/2009, betragtning 16

~~Af hensyn til sammenhængen med tilgangen inden for Kommissionens strategi for CO_2-og motorkøretøjer, navnlig hvad angår de frivillige aftaler, som bilfabrikanternes sammenslutninger har påtaget sig, bør målene anvendes for nye personbiler, som registreres i Fællesskabet for første gang, og som, bortset fra en begrænset periode med henblik på at undgå misbrug, ikke tidligere er registreret uden for Fællesskabet.~~

↓ 510/2011, betragtning 16

~~Af hensyn til sammenhængen med forordning (EF) nr. 443/2009 og for at undgå misbrug bør målet anvendes på nye lette erhvervskøretøjer, som registreres i Unionen for første gang, og som, bortset fra en begrænset periode, ikke tidligere har været registreret uden for Unionen.~~

↓ 510/2011, betragtning 17

(24) I direktiv 2007/46/EF etableres en harmoniseret ramme med administrative bestemmelser og almene tekniske krav vedrørende godkendelse af alle nye køretøjer inden for direktivets anvendelsesområde. Den enhed, der er ansvarlig for efterlevelsen af denne forordning, bør være den samme som den enhed, der er ansvarlig for alle aspekter af typegodkendelsesprocessen i overensstemmelse med direktiv 2007/46/EF og for sikring af produktionens overensstemmelse.

↓ 443/2009, betragtning 18

(25) Køretøjer til særlig brug som defineret i bilag II ~~i~~ til direktiv 2007/46/EF er underkastet specifikke krav i forbindelse med typegodkendelse, og de bør derfor udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde. ~~Køretøjer, som er klassificeret som klasse M1 inden denne forordnings ikrafttræden, som er udformet specifikt til erhvervsformål til befordring af kørestolsbrugere i køretøjet og som svarer til definitionen af køretøjer til særlig brug i bilag II i direktiv 2007/46/EF, bør også udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde i overensstemmelse med fællesskabets politik om hjælp til handicappede.~~

↓ 510/2011, betragtning 18 (tilpasset)

~~Fabrikanterne bør have fleksibilitet til at beslutte, hvordan de opfylder deres mål i medfør af denne forordning, og de bør kunne udligne emissionerne over deres bilpark af nye køretøjer i stedet for at skulle opfylde CO_2-mål for hvert enkelt køretøj. Fabrikanterne bør derfor pålægges at sikre, at de gennemsnitlige specifikke emissioner for alle nye lette erhvervskøretøjer, som registreres i Unionen, og som de bærer ansvaret for, ikke overstiger gennemsnittet af emissionsmålene for disse køretøjer.~~ ~~Dette krav bør indfases mellem 2014 og 2017 for at lette dets indførelse. Dette er i overensstemmelse med de givne frister og varigheden af den indfasningsperiode, der er fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009.~~

↓ 443/2009, betragtning 19 (tilpasset)

~~Fabrikanter bør have fleksibilitet til at beslutte, hvordan de opfylder deres mål i medfør af denne forordning, og de bør kunne udligne emissionerne over deres bilpark af nye biler i stedet for at skulle opfylde CO_2-mål for hver enkelt bil. Fabrikanter bør derfor pålægges at sikre, at de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner fra alle nye personbiler, som registreres i Fællesskabet, og som de bærer ansvaret for, ikke overstiger gennemsnittet af emissionsmålene for disse biler.~~ ~~Dette krav bør indfases mellem 2012 og 2015 med henblik på at lette overgangen.~~

↓ 510/2011, betragtning 19 (tilpasset)

~~For at sikre, at målene afspejler de særlige omstændigheder hos mindre fabrikanter og nichefabrikanter og er forenelige med fabrikantens reduktionspotentiale, bør der fastsættes alternative emissionsreduktionsmål for sådanne fabrikanter under hensyntagen til de teknologiske muligheder for, at de specifikke CO_2-emissioner for en given fabrikants køretøjer kan reduceres, og i overensstemmelse med de pågældende markedssegmenters særlige træk.~~ ~~Denne undtagelse bør være omfattet af gennemgangen af de specifikke emissionsmål i bilag I, som skal være afsluttet senest i begyndelsen af 2013.~~

↓ 443/2009, betragtning 20 (tilpasset) ⇨ nyt

~~(26)~~ Det er ikke hensigtsmæssigt at anvende den samme metode til at fastlægge emissionsreduktionsmål for fabrikanter med stor produktionsvolumen og fabrikanter med ~~lav~~ lille produktionsvolumen, der betragtes som uafhængige ifølge de kriterier, der er fastsat i denne forordning. Disse fabrikanter med ~~lav~~ lille produktionsvolumen bør have ⇨ mulighed for at søge om ⇦alternative emissionsreduktionsmål, der hænger sammen med det teknologiske potentiale hos en given fabrikants køretøjer til at nedbringe de specifikke CO_2-emissioner og er i overensstemmelse med de pågældende markedssegmenters karakteristika. ~~Denne undtagelse bør medtages i gennemgangen af målene for de specifikke emissioner i bilag I, der skal være afsluttet senest i begyndelsen af 2013.~~

↓ 333/2014, betragtning 7 (tilpasset) ⇨ nyt

~~(27)~~ I erkendelse af de uforholdsmæssig store konsekvenser for de mindste fabrikanter, hvis de skal overholde de specifikke emissionsmål, der fastlægges på grundlag af køretøjets nytte, de store administrative byrder i forbindelse med undtagelsesproceduren og de resulterende marginale fordele i form af lavere CO_2-emissioner fra de køretøjer, som sælges af disse fabrikanter, bør fabrikanter, som årligt

er ansvarlig for mindre end 1 000 nye personbiler ⌦ og nye lette erhvervskøretøjer ⌫, der er registreret i Unionen, undtages fra anvendelsesområdet for de specifikke emissionsmål og fra afgifterne for emissionsoverskridelser. ⇨ En fabrikant, der er omfattet af en fritagelse, men som ikke desto mindre ansøger om og indrømmes en undtagelse, bør dog være forpligtet til at opfylde det fastsatte undtagelsesmål. ⇦ ~~For fra et så tidligt tidspunkt som muligt at sikre retssikkerheden for disse fabrikanter er det af afgørende betydning, at denne undtagelse gælder fra den 1. januar 2012.~~

⇩ 333/2014, betragtning 9 (tilpasset)
⇨ nyt

~~(28)~~ Proceduren for indrømmelse af undtagelser til nichefabrikanter ⇨ fra det flådedækkende mål på 95 g CO_2/km ⇦ ~~bør videreføres efter 2020 .~~ For at sikre, sikrer, at den reduktionsindsats, der kræves af nichefabrikanter, ~~svarer til store fabrikanters indsats~~ står i et rimeligt forhold til den indsats, der kræves af fabrikanter med stor produktionsvolumen, ⇨ for så vidt angår dette mål. ⇦ ~~. bør der dog derfor fra og med 2020 gælde et mål for nichefabrikanter, som er 45 % lavere end deres gennemsnitlige specifikke emissioner i 2007.~~ ⇨ Erfaringen viser imidlertid, at nichefabrikanter har samme potentiale til at opfylde CO_2-målene som store fabrikanter, og for så vidt angår de mål, der gælder fra og med 2025, anses det ikke for hensigtsmæssigt at skelne mellem de to kategorier af fabrikanter.⇦

⇩ 510/2011, betragtning 20

~~I Unionens strategi for nedbringelse af CO_2-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer er der fastsat en integreret tilgang med henblik på at nå EU-målet på 120 g CO_2/km i 2012, samtidig med at der også præsenteres en mere langsigtet vision for yderligere emissionsreduktioner. Forordning (EF) nr. 443/2009 underbygger dette mere langsigtede synspunkt ved at fastsætte et mål på 95 g CO_2/km som gennemsnitlige emissioner for bilparken af nye biler. For at sikre overensstemmelse med denne tilgang og for at skabe et sikkert grundlag for industriens planlægning bør der fastsættes et langsigtet mål for specifikke CO_2-emissioner fra lette erhvervskøretøjer i 2020.~~

⇩ 443/2009, betragtning 21 (tilpasset)

~~Nichefabrikanter bør også have mulighed for at opfylde et alternativt mål, der er 25 % lavere end deres gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner for 2007. Foreligger der ikke oplysninger om en fabrikants gennemsnitlige specifikke emissioner for 2007, fastsættes et tilsvarende mål. Denne undtagelse bør medtages i gennemgangen af målene for de specifikke emissioner i bilag I, der skal være afsluttet senest i begyndelsen af 2013.~~

↓ 443/2009, betragtning 22 (tilpasset)

(29) Ved fastsættelsen af de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner fra alle nye personbiler ⌦ og nye lette erhvervskøretøjer ⌫, som registreres i ~~Fællesskabet~~ ⌦ Unionen ⌫ , og som fabrikanterne bærer ansvaret for, bør der tages hensyn til alle personbiler ⌦ og nye lette erhvervskøretøjer ⌫ uanset deres masse eller andre karakteristika. Selv om forordning (EF) nr. 715/2007 ikke dækker personbiler ⌦ og lette erhvervskøretøjer ⌫ med en referencemasse på over 2 610 kg, for hvilke typegodkendelsen ikke er udvidet efter artikel 2, stk. 2, i nævnte forordning, bør emissionerne fra disse ~~biler~~ ⌦ køretøjer ⌫ måles efter den samme måleprocedure, som er præciseret for ~~personbiler~~ ⌦ lette køretøjer ⌫ i Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008[33] ⌦ og (EU) 2017/1151 samt i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152[34] og (EU) 2017/1153[35] ⌫ . De heraf ~~opnåede~~ følgende CO_2-emissionsværdier bør indføres i køretøjets typeattest, ~~for at de dermed får mulighed for at~~ så de kan indgå i overvågningsordningen.

↓ 510/2011, betragtning 22 (tilpasset)

(30) De specifikke CO_2-emissioner for trinvis færdigopbyggede ⌦ lette erhvervskøretøjer ⌫ ~~køretøjer~~ tildeles fabrikanten af basiskøretøjet.

↓ 510/2011, betragtning 23

~~For at sikre, at værdierne for CO_2-emissioner og brændstofeffektivitet for trinvis færdigopbyggede køretøjer er repræsentative, bør Kommissionen fremlægge en særlig procedure og, hvor det er relevant, overveje at revidere lovgivningen om typegodkendelse.~~

⇩ nyt

(31) Der bør tages hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende for fabrikanter af lette erhvervskøretøjer, der fremstiller delvis opbyggede køretøjer, som typegodkendes i flere etaper. Da disse fabrikanter har ansvaret for at opfylde CO_2-emissionsmålene, bør de have mulighed for med rimelig sikkerhed at forudse CO_2-emissionerne fra de

[33] Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).

[34] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152 af 2. juni 2017 om fastsættelse af en metode til at bestemme de nødvendige korrelationsparametre til at afspejle ændringen i den lovpligtige prøvningsprocedure for lette erhvervskøretøjer og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 293/2012 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 644).

[35] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153 af 2. juni 2017 om fastsættelse af en metode til at bestemme de nødvendige korrelationsparametre til at afspejle ændringen i den lovpligtige testprocedure og om ændring af forordning (EU) nr. 1014/2010 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 679).

trinvis færdigopbyggede køretøjer. Kommissionen bør sikre, at disse behov på passende vis afspejles i forordning (EU) 2017/1151.

↓ 443/2009, betragtning 23 (tilpasset)

(32) Med henblik på at skabe fleksibilitet for fabrikanterne kan de aftale at danne en pool på et åbent, gennemsigtigt og ikke-diskriminerende grundlag for at opfylde deres mål i henhold til denne forordning. En aftale om at danne en pool bør ikke overstige fem år, men den ~~kan~~ bør kunne forlænges. Når fabrikanter danner en pool, anses de for at have opfyldt deres mål i henhold til denne forordning, når poolens gennemsnitlige emissioner under ét ikke overstiger poolens ⌦ specifikke ⌫ emissionsmål.

⇩ nyt

(33) Fabrikanternes mulighed for at danne pools har vist sig at være en omkostningseffektiv måde at opnå overensstemmelse med CO_2-emissionsmålene på, idet den navnlig gør det lettere at opfylde målene for de fabrikanter, der fremstiller et begrænset udvalg af køretøjer. For at forbedre den konkurrencemæssige neutralitet bør Kommissionen have beføjelse til at præcisere, på hvilke betingelser uafhængige fabrikanter må danne en pool, så de kan opnå en position svarende til forbundne virksomheders position.

↓ 443/2009, betragtning 24

(34) Der er behov for en robust overholdelsesmekanisme for at sikre, at målene i denne forordning opfyldes.

⇩ nyt

(35) For at opnå de CO_2-reduktioner, der kræves i henhold til denne forordning, er det også afgørende, at emissionerne fra køretøjer i brug er i overensstemmelse med de CO_2-værdier, der er fastslået ved typegodkendelsen. Ved beregningen af en fabrikants gennemsnitlige specifikke emissioner bør Kommissionen derfor kunne tage enhver systemisk manglende overensstemmelse i betragtning, som typegodkendelsesmyndighederne konstaterer med hensyn til CO_2-emissioner fra køretøjer i brug.

(36) For at være i stand til at træffe sådanne foranstaltninger bør Kommissionen have beføjelser til at tilrettelægge og gennemføre en procedure for kontrol af overensstemmelsen efter ibrugtagning for så vidt angår CO_2-emissioner fra lette køretøjer på markedet. Med henblik herpå bør forordning (EF) nr. 715/2007 ændres.

↓ 443/2009, betragtning 25 (tilpasset)
⇨ nyt

(37) Nye personbilers ⌦ og lette erhvervskøretøjers ⌫ specifikke emissioner af CO_2 måles på et harmoniseret grundlag i ~~Fællesskabet~~ ⌦ Unionen ⌫ efter metoden i forordning (EF) nr. 715/2007. For at minimere den administrative byrde ved denne forordning bør opfyldelsen måles på grundlag af data om registreringer af nye personbiler ⌦ og lette erhvervskøretøjer ⌫ i ~~Fællesskabet~~ ⌦ Unionen ⌫, som medlemsstaterne indsamler og rapporterer til Kommissionen. Af hensyn til sammenhængen i de data, der anvendes til at vurdere opfyldelsen, bør reglerne for indsamling og rapportering af disse data så vidt muligt harmoniseres. ⇨ Det bør derfor klart fastslås, at de kompetente myndigheder er ansvarlige for at fremlægge korrekte og fuldstændige data, og at der skal være et effektivt samarbejde mellem disse myndigheder og Kommissionen om at løse eventuelle datakvalitetsproblemer. ⇦

↓ 443/2009, betragtning 26 (tilpasset)

~~I direktiv 2007/46/EF er det fastsat, at fabrikanten leverer en typeattest, der skal ledsage hver ny personbil, og at medlemsstaterne kun må tillade registrering og ibrugtagning af en ny personbil, hvis den ledsages af en gyldig typeattest. Data, som medlemsstaterne indsamler, bør være i overensstemmelse med den typeattest, som fabrikanten udsteder for personbilen, og bør kun baseres på denne reference. Såfremt en medlemsstat af berettigede årsager ikke anvender typeattesten til fuldførelse af registreringsprocessen og ibrugtagning af en ny personbil, bør den iværksætte de nødvendige foranstaltninger for at sikre tilstrækkelig nøjagtighed i overvågningsproceduren. Der bør udarbejdes en standarddatabase i Fællesskabet over data om typeattester. Databasen bør anvendes som fælles reference for at give medlemsstaterne mulighed for lettere at vedligeholde deres registreringsdata, når nye køretøjer registreres.~~

↓ 510/2011, betragtning 27 (tilpasset)

(38) Fabrikanternes opfyldelse af målene i denne forordning bør vurderes på EU-plan. Fabrikanter, hvis gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner overstiger grænserne i denne forordning, bør pålægges en afgift for emissionsoverskridelsen for hvert kalenderår.. ~~fra den 1. januar 2014. Afgiftens størrelse bør justeres alt efter i hvor høj grad fabrikanterne overskrider deres mål. For at sikre konsekvens bør afgiftsmekanismen svare til den, der er fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009.~~ Afgifterne for emissionsoverskridelser bør betragtes som indtægter, der indgår i ~~Den Europæiske Unions~~ Unionens almindelige budget.

↓ 510/2011, betragtning 28

(39) Nationale foranstaltninger, som medlemsstaterne eventuelt bevarer eller indfører i overensstemmelse med artikel 193 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), bør på baggrund af denne forordnings formål og procedurer ikke indføre yderligere eller højere bøder for fabrikanter, der ikke opfylder deres mål i medfør af denne forordning.

↓ 510/2011, betragtning 29

(40) Denne forordning berører ikke den fulde anvendelse af Unionens konkurrenceregler.

↓ 443/2009, betragtning 30 (tilpasset)

~~Kommissionen bør overveje nye fremgangsmåder til at opnå det langfristede mål, herunder navnlig kurvens hældning, nytteparameteren og ordningen for emissionsoverskridelse.~~

↓ 510/2011, betragtning 31

~~Landevejskøretøjers hastighed har stor indvirkning på deres brændstofforbrug og CO_2-emissioner. Uden hastighedsbegrænsning for lette erhvervskøretøjer er det desuden muligt, at der er et element af konkurrence med hensyn til tophastighed, som kan resultere i overdimensionerede drivaggregater og tilhørende ineffektivitet under langsommere driftsbetingelser. Det er derfor hensigtsmæssigt at undersøge muligheden for at udvide anvendelsesområdet for Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet[36] med det formål at medtage de lette erhvervskøretøjer, som er omfattet af denne forordning.~~

↓ 443/2009, betragtning 31 (tilpasset)

~~De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen[37].~~

⇩ nyt

(41) Hvor effektivt de mål, der er fastsat i denne forordning, medvirker til at reducere de faktiske CO_2-emissioner, afhænger i høj grad af den officielle prøvningsprocedures

[36] ~~EFT L 57 af 2.3.1992, s. 27.~~

[37] ~~EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.~~

repræsentativitet. I overensstemmelse med udtalelsen fra mekanismen for videnskabelig rådgivning (SAM)[38] og Europa-Parlamentets henstilling som følge af dets undersøgelse af emissionsmålinger i bilindustrien[39] bør der iværksættes en mekanisme til vurdering af, om de værdier for køretøjers CO_2-emissioner og energiforbrug, der fastslås i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151, er repræsentative for de faktiske forhold. Kommissionen bør have beføjelser til at sikre, at disse oplysninger er offentligt tilgængelige, og til, om nødvendigt, at tilrettelægge procedurer for kortlægning og indsamling af de data, der er nødvendige for sådanne vurderinger.

(42) I 2024 er det hensigten at evaluere fremskridtene i forbindelse med [forordningen om indsatsfordeling og direktivet om emissionshandelssystemet]. Derfor bør effektiviteten af nærværende forordning vurderes i samme år, så der kan foretages en koordineret og sammenhængende vurdering af de foranstaltninger, der er gennemført i henhold til disse tre retsakter.

(43) Forordning (EF) nr. 443/2009 og (EF) nr. 510/2011 bør ophæves med virkning fra den 1. januar 2020.

↓ 333/2014, betragtning 15 (tilpasset)

(44) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af ⌦ denne ⌫ forordning ~~(EF) nr. 443/2009~~ bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. ~~Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011[40].~~

⇩ nyt

(45) Gennemførelsesbeføjelserne i forbindelse med artikel 6, stk. 8, artikel 7, stk. 7 og 8, artikel 8, stk. 3, artikel 11, stk. 2, artikel 12, stk. 3, og artikel 14, stk. 3, bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011[41].

↓ 443/2009, betragtning 32 (tilpasset)

~~Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelse til at ændre kravene til overvågning og rapportering i lyset af de erfaringer, der opnås ved anvendelsen af denne forordning, fastlægge~~

---

[38] Gruppen af Videnskabelige Rådgivere på Højt Plan, Scientific Opinion 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO_2 emissions and laboratory testing".

[39] Europa-Parlamentets henstilling af 4. april 2017 til Rådet og Kommissionen som følge af undersøgelsen af emissionsmålinger i bilindustrien (2016/2908 (RSP)).

[40] ~~Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).~~

[41] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

~~metoder til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser, vedtage detaljerede bestemmelser vedrørende den særlige undtagelsesbestemmelse for visse fabrikanter, samt tilpasse bilag I med henblik på at tage højde for udviklingen i massen af nye personbiler, der registreres i Fællesskabet og afspejle eventuelle ændringer af de forskriftsmæssige afprøvningsmetoder til måling af specifikke CO2-emissioner. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.~~

↓ 333/2014, betragtning 16 (tilpasset) ⇨ nyt

(46) ⇨ For at ændre eller supplere ikke-væsentlige elementer i bestemmelserne i denne forordning bør ⇦ ~~B~~beføjelsen til at vedtage retsakter ~~bør~~ delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i ~~TEUF~~ ⌦ traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ⌫ ~~for at ændre~~ ⌦ med henblik på ændring af ⌫ bilag II ⌦ og III ⌫ ~~til forordning (EF) nr. 443/2009~~ for så vidt angår datakrav og -parametre, ~~supplere~~ ⌦ supplering af ⌫ reglerne om fortolkningen af kriterierne for indrømmelse af undtagelser fra de specifikke emissionsmål, om indholdet af ansøgninger om undtagelse og om indholdet og vurderingen af programmer for nedbringelse af specifikke CO_2-emissioner, ~~tilpasse~~ ⌦ tilpasning af ⌫ ~~tallet~~ værdien for M_0 ⇨ og TM_0 ⇦, jf. ⌦ artikel 13, ⌫ ~~bilag I til forordning (EF) nr. 443/2009,~~ ⇨ loftet på 7 g CO_2/km, jf. artikel 11, ⇦ ⌦ og tilpasning af formlerne i bilag I, jf. artikel 14, stk. 3 ⌫ ~~til den gennemsnitlige masse af nye personbiler i de tre foregående kalenderår og tilpasse formlerne i bilag I til forordning (EF) nr. 443/2009~~. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau ⌦, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning[42] ⌫. ~~Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af~~ ⌦ For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af ⌫ delegerede retsakter ~~sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til~~ ⌦ modtager ⌫ Europa-Parlamentet og Rådet ⌦ navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter ⌫.

↓ 443/2009, betragtning 33 (tilpasset)

~~Afgørelse nr. 1753/2000/EF bør ophæves af hensyn til forenkling og juridisk klarhed.~~

---

[42] EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

↓ 510/2011, betragtning 34 (tilpasset)

(47) Målet for denne forordning, nemlig ~~fastsættelse af~~ at fastsætte præstationsnormer for nye ⊠ personbilers og nye ⌫ lette erhvervskøretøjers emissioner, kan ikke opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor, på grund af ~~dens~~ omfanget og virkningerne, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

↓ 443/2009 (tilpasset)

Artikel 1

Genstand og mål

1. I Ved denne forordning fastsættes præstationsmål for nye personbilers ⊠ og nye lette erhvervskøretøjers ⌫ CO_2-emissioner med henblik på at sikre et velfungerende indre marked ~~og opfylde Det Europæiske Fællesskabs overordnede mål om, at bilparken af nye biler gennemsnitligt bør opnå emissioner på 120 g CO_2/km~~. ~~I denne forordning fastsættes nye personbilers gennemsnitlige CO2-emissioner til 130 g CO2/km, ved hjælp af forbedringer af bilmotorteknologien, og disse måles i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og gennemførelsesforanstaltninger hertil samt innovative teknologier.~~

↓ 510/2011 (tilpasset)

~~*Artikel 1*~~

~~**Genstand og mål**~~

~~1. I denne forordning fastsættes præstationsmål for nye lette erhvervskøretøjers CO2-emissioner. I denne forordning fastsættes de gennemsnitlige CO2-emissioner for nye lette erhvervskøretøjer til 175 g CO2/km, som skal nås ved hjælp af forbedringer i køretøjsteknologien, målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, samt ved hjælp af innovative teknologier.~~

↓ 333/2014, artikel 1, nr. 1) (tilpasset)

~~Fra og med 2020 fastsættes der i denne forordning et mål på 95 g CO2/km for de gennemsnitlige emissioner fra bilparken af nye biler målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og bilag XII til forordning (EF) nr. 692/2008 og gennemførelsesbestemmelserne hertil samt innovative teknologier.~~

↓ 253/2014, artikel 1, nr. 1) (tilpasset)
⇨ nyt

2. Fra og med ⇨ den 1. januar ⇦ 2020 fastsættes der ~~i~~ ved denne forordning et ⇨ EU-flådedækkende ⇦ ⌦ mål på 95 g CO_2/km for de gennemsnitlige CO_2-emissioner fra nye personbiler og et ⌫ ⇨ EU-flådedækkende ⇦ mål på 147 g CO_2/km for de gennemsnitlige CO_2-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Unionen, målt ⇨ indtil den 31. december 2020 ⇦ i overensstemmelse med forordning (EF) nr. ⇨ 692/2008 samt gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152 og (EU) 2017/1153, og fra den 1. januar 2021 målt i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151 ⇦ ~~715/2007 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil samt innovative teknologier~~.

↓ 443/2009 (tilpasset)
⇨ nyt

3. Denne forordning vil ⇨ indtil den 31. december 2024 ⇦ blive suppleret med foranstaltninger for at opnå en reduktion på 10 g CO_2/km inden for ~~Fællesskabets~~ ⌦ Unionens ⌫ integrerede tilgang ⌦ , jf. meddelelsen af 2007 fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet[43] ⌫ .

⇩ nyt

4. Fra og med den 1. januar 2025 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige CO_2-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % set i forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1

b) for de gennemsnitlige CO_2-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % i set forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1

5. Fra og med 1. januar 2030 gælder følgende mål:

a) for de gennemsnitlige CO_2-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 30 % set i forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.2

b) for de gennemsnitlige CO_2-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 30 % set i forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.2

[43] Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet af 7. februar 2007, Resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (KOM(2007) 19 endelig).

↓ 443/2009 (tilpasset)

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på ⊠ følgende ⊠ motorkøretøjer ~~i~~:

   a) klasse M_1, jf. bilag II til direktiv 2007/46/EF ("personbiler"), som er registreret i ~~Fællesskabet~~ ⊠ Unionen ⊠ for første gang, og som ikke tidligere er registreret uden for ~~Fællesskabet~~ ⊠ Unionen ⊠ ("nye personbiler")~~.~~

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

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

↓ 333/2014, artikel 1, nr. 2) (tilpasset)

~~4. Med virkning fra den 1. januar 2012 finder artikel 4, artikel 8, stk. 4, litra b) og c), artikel 9 og artikel 10, stk. 1, litra a) og c), ikke anvendelse på en fabrikant, som med alle sine sammenhørende virksomheder er ansvarlig for mindre end 1 000 nye personbiler, der er registreret i Unionen i det foregående kalenderår.~~

↓ 510/2011 (tilpasset)

~~*Artikel 2*~~

~~**Anvendelsesområde**~~

~~1. Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer i~~ b) klasse N_1, som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF, med en referencemasse på højst 2 610 kg og ~~på køretøjer i~~ klasse N_1, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 ("lette erhvervskøretøjer"), der er registreret i Unionen for første gang, og som ikke tidligere har været registreret uden for Unionen ("nye lette erhvervskøretøjer").

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

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

↓ 253/2014, artikel 1, nr. 2) (tilpasset)
⇨ nyt

4. Artikel 4, artikel ~~8~~7, stk. 4, litra b) og c), artikel ~~9~~8 og artikel 9~~10~~, stk. 1, litra a) og c) finder ikke anvendelse på en fabrikant, som med alle sine ~~sammenhørende~~ forbundne virksomheder er ansvarlig for ⌦ mindre end 1 000 nye personbiler eller ⌫ mindre end 1 000 nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i Unionen i det foregående kalenderår ⇨ , medmindre fabrikanten ansøger om og indrømmes en undtagelse i overensstemmelse med artikel 10 ⇦.

↓ 443/2009 (tilpasset)

~~*Artikel 3*~~

~~Definitioner~~

~~1. I denne forordning forstås ved:~~

~~a) »gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner« i relation til en fabrikant: de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner fra alle nye personbiler, som fabrikanten har fremstillet~~

~~b) »typeattest« den attest, der er nævnt i artikel 18 i direktiv 2007/46/EF~~

~~c) »fabrikant«: en person eller organisation, som over for den godkendende myndighed er ansvarlig for alle aspekter af EF-typegodkendelsesproceduren, jf. direktiv 2007/46/EF, og for produktionens overensstemmelse~~

~~d) »masse«: massen af bilen med karrosseri i køreklar stand som anført på typeattesten og defineret i punkt 2.6 i bilag I til direktiv 2007/46/EF~~

~~e) »fodaftryk«: en bils sporvidde gange akselafstanden som anført på typeattesten og defineret i punkt 2.1 og 2.3 i bilag I til direktiv 2007/46/EF~~

~~g) »specifikt emissionsmål« i relation til en fabrikant: gennemsnittet af de specifikke CO_2-emissioner, der er tilladt ifølge bilag I, for hver ny personbil, som fabrikanten har fremstillet, eller, hvis fabrikanten har fået tildelt en undtagelsesbestemmelse efter artikel 11, de specifikke emissionsmål, der er fastsat ifølge denne undtagelsesbestemmelse.~~

~~2. I denne forordning forstås ved »en gruppe af sammenhørende fabrikanter« en fabrikant og dennes sammenhørende virksomheder. For så vidt angår fabrikanter forstås ved »sammenhørende virksomheder«:~~

~~a) virksomheder, hvor fabrikanten direkte eller indirekte:~~

↓ 333/2014, artikel 1, nr. 3) (tilpasset)

– ~~kan udøve mere end halvdelen af stemmerettighederne, eller~~

↓ 443/2009 (tilpasset)

– ~~kan udpege mere end halvdelen af medlemmerne i tilsynsorganet, bestyrelsen eller i de organer, som retligt repræsenterer den anden virksomhed, eller~~

– ~~har ret til at lede virksomhedens forretninger~~

~~b) virksomheder, som direkte eller indirekte har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser over for fabrikanten~~

~~c) virksomheder, hvori en virksomhed som omhandlet i litra b) direkte eller indirekte har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser~~

~~d) virksomheder, hvor fabrikanten sammen med en eller flere af de i litra a), b) eller c) omhandlede virksomheder, eller hvori to eller flere af sidstnævnte virksomheder i fællesskab har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser~~

~~e) virksomheder, hvori de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser indehaves i fællesskab af fabrikanten eller en eller flere af dennes sammenhørende virksomheder, jf. litra a) til d), og en eller flere tredjeparter.~~

↓ 510/2011 (tilpasset)
⇨ nyt

Artikel 3

Definitioner

1. I denne forordning forstås ved:

a) "gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner": i relation til en fabrikant de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner fra alle ⌦ nye personbiler eller alle nye ⌫ lette erhvervskøretøjer, som fabrikanten har fremstillet

b) "typeattest": den attest, der er nævnt i artikel 18 i direktiv 2007/46/EF

c) "trinvis færdigopbygget køretøj": et ⌦ let erhvervs ⌫ køretøj, hvor typegodkendelsen er udstedt efter afslutning af en etapevis typegodkendelsesproces i overensstemmelse med direktiv 2007/46/EF

d) "færdigopbygget køretøj": ethvert ⌦ let erhvervs ⌫ køretøj, som ikke skal opbygges yderligere for at opfylde de relevante tekniske krav i direktiv 2007/46/EF

e) "basiskøretøj": ethvert ⌦ let erhvervs ⌫ køretøj, som anvendes på det indledende trin i en etapevis typegodkendelsesprocedure

f) "fabrikant": en person eller organisation, som over for den godkendende myndighed er ansvarlig for alle aspekter af EF-typegodkendelsesproceduren, jf. direktiv 2007/46/EF, og for produktionens overensstemmelse

g) "masse ⇨ i køreklar tilstand ⇦": massen af ⌦ personbilen eller det lette erhvervskøretøj ⌫ ~~køretøjet~~ med karrosseri i køreklar stand som anført på typeattesten og defineret i punkt 2.6 i bilag I til direktiv 2007/46/EF

~~h) »specifikke CO_2-emissioner« et let erhvervskøretøjs emissioner målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og specificeret som CO_2-masseemission (kombineret) på typeattesten for det færdigopbyggede eller trinvis færdigopbyggede køretøj~~

↓ 443/2009 (tilpasset)
⇨ nyt

~~f)~~h) "specifikke CO_2-emissioner": en personbils ⌦ eller et let erhvervskøretøjs ⌫ CO_2-emissioner målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 ⌦ og gennemførelsesforordningerne hertil ⌫ og specificeret som CO_2-⌦ masse ⌫ emission (kombineret) på ⌦ køretøjets ⌫ typeattest~~en~~. For personbiler, ⇨ eller lette erhvervskøretøjer ⇦ som ikke er typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, forstås ved "specifikke CO_2-emissioner" CO_2-emissioner målt i overensstemmelse med den samme måleprocedure, som ⇨ indtil den 31. december 2020 ⇦er præciseret ~~for personbiler~~ i forordning (EF) nr. 692/2008 ⇨ og fra og med 1. januar 2021 i forordning (EU) 2017/1151 ⇦, eller i overensstemmelse med de procedurer, som Kommissionen har vedtaget for at etablere CO_2-emissionerne fra sådanne ~~personbiler~~ ⌦ køretøjer ⌫

↓ 510/2011
⇨ nyt

~~i)~~i) "fodaftryk": den gennemsnitlige sporvidde ganget med akselafstanden som anført i typegodkendelsesattesten og defineret i afsnit 2.1 og 2.3 i bilag I til direktiv 2007/46/EF

~~j)~~j) "specifikt emissionsmål": i relation til en fabrikant ~~gennemsnittet af de vejledende specifikke CO2-emissioner~~ ⇨ det årlige mål ⇦ der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, ~~for hvert nyt let erhvervskøretøj, som fabrikanten har fremstillet,~~ eller, hvis fabrikanten ~~har fået tildelt~~ indrømmes en undtagelse~~sbestemmelse~~ efter artikel 10~~11~~, de specifikke emissionsmål, der er fastsat ifølge denne undtagelse~~sbestemmelse~~

⇩ nyt

k) "EU-flådedækkende mål": de gennemsnitlige CO_2-emissioner, der skal nås inden for en given periode, for alle nye personbiler eller alle nye lette erhvervskøretøjer

l) "prøvningsmasse": en personbils eller et let erhvervskøretøjs prøvningsmasse som anført på typeattesten og som defineret i punkt 3.2.25 i bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151

m) "nul- og lavemissionskøretøj": en personbil eller et let erhvervskøretøj med udstødningsemissioner fra 0 til 50 g CO_2/km, som bestemt i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151.

↓ 510/2011

~~k)~~n) "nyttelast": forskellen mellem den teknisk tilladte totalmasse i henhold til bilag II til direktiv 2007/46/EF og køretøjets masse.

2. I denne forordning forstås ved "en gruppe af forbundne fabrikanter" en fabrikant og dennes forbundne virksomheder. For så vidt angår en fabrikant forstås ved "forbundne virksomheder":

a) virksomheder, hvor fabrikanten direkte eller indirekte:

i) kan udøve mere end halvdelen af stemmerettighederne eller

ii) kan udpege mere end halvdelen af medlemmerne i tilsynsorganet, bestyrelsen eller i de organer, som retligt repræsenterer den anden virksomhed, eller

iii) har ret til at lede virksomhedens forretninger

b) virksomheder, som direkte eller indirekte har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser over for fabrikanten

c) virksomheder, hvori en virksomhed som omhandlet i litra b) direkte eller indirekte har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser

d) virksomheder, hvori fabrikanten sammen med en eller flere af de i litra a), b) eller c) omhandlede virksomheder, eller hvori to eller flere af sidstnævnte virksomheder i fællesskab har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser

e) virksomheder, hvori de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser indehaves i fællesskab af fabrikanten eller en eller flere af dennes forbundne virksomheder, jf. litra a)-d), og en eller flere tredjeparter.

Artikel 4

Specifikke emissionsmål

⇩ nyt

1. Fabrikanten sikrer, at hans gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner ikke overskrider følgende specifikke emissionsmål:

a) for kalenderåret 2020, det specifikke emissionsmål, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 1 og 2, for så vidt angår personbiler, og bilag I, del B, punkt 1 og 2, for så vidt angår lette erhvervskøretøjer, eller hvis fabrikanten indrømmes en undtagelse efter artikel 10, i overensstemmelse med denne undtagelse

↓ 510/2011 (tilpasset)
⇨ nyt

b) ~~F~~for ~~det kalenderår, der begynder den 1. januar 2014, og~~ hvert ~~efterfølgende~~ kalenderår ⇨ fra 2021 til 2024, ⇦ ~~sikrer hver fabrikant af lette~~

~~erhvervskøretøjer, at dennes gennemsnitlige CO_2-emissioner ikke overskrider vedkommendes~~ de specifikke emissionsmål som fastsat i overensstemmelse med bilag I, punkt 3 og 4 i del A eller B, ⌦ alt efter hvad der er relevant, ⌫ eller, såfremt en fabrikant har fået en undtagelse efter artikel ~~11~~10 , i overensstemmelse med denne undtagelse og bilag I, punkt 5 i del A eller B.

⇩ nyt

c) for hvert kalenderår fra og med 2025, de specifikke emissionsmål som fastsat i overensstemmelse med bilag I, punkt 6.3 i del A eller B.

🡻 510/2011 (tilpasset)

⌦ 2. Hvad angår lette erhvervskøretøjer gælder det, at ⌫ hvis der ikke ~~F~~foreligger ~~der ikke~~ specifikke emissioner for det færdigopbyggede køretøj, anvender fabrikanten af basiskøretøjet de specifikke emissioner for basiskøretøjet til fastsættelse af køretøjets gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner.

~~Ved fastsættelsen af den enkelte fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner skal der tages hensyn til følgende procentsatser for hver fabrikants nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i det relevante år:~~

~~– 70 % i 2014~~

~~– 75 % i 2015~~

~~– 80 % i 2016~~

~~– 100 % fra 2017 og fremefter.~~

🡻 443/2009 (tilpasset)

~~*Artikel 4*~~

~~**Specifikke emissionsmål**~~

~~For kalenderåret, der påbegyndes den 1. januar 2012, og hvert efterfølgende kalenderår sikrer hver personbilsfabrikant, at dennes gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner ikke overskrider vedkommendes specifikke emissionsmål, som fastsat i bilag I, eller, hvis fabrikanten har fået tildelt en undtagelsesbestemmelse efter artikel 11, som fastsat i denne undtagelsesbestemmelse.~~

🡻 333/2014, artikel 1, nr. 4) (tilpasset)

3. Med henblik på at fastlægge hver fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner tages følgende procentsatser af hver fabrikants nye personbiler, der er registreret i det relevante år, i betragtning:

~~– 65 % i 2012~~

~~– 75 % i 2013~~

~~– 80 % i 2014~~

~~– 100 % fra 2015-2019~~

– 95 % i 2020

– 100 % ~~fra udgangen af 2020~~⌦ fra 2021 ⌫ og fremefter.

↓ 443/2009 (tilpasset)

~~*Artikel 5*~~

~~Superkreditter~~

~~Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner indgår hver ny personbil med specifikke CO2-emissioner på under 50g CO_2/km som:~~

~~– 3,5 bil i 2012~~

~~– 3,5 bil i 2013~~

~~– 2,5 bil i 2014~~

~~– 1,5 bil i 2015~~

~~– 1 bil fra 2016.~~

↓ 510/2011 (tilpasset)

~~*Artikel 5*~~

~~Superkreditter~~

~~Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner indgår hvert nyt let erhvervskøretøj med specifikke CO_2-emissioner på mindre end 50 g CO_2/km som:~~

~~– 3,5 lette erhvervskøretøjer i 2014~~

~~– 3,5 lette erhvervskøretøjer i 2015~~

~~– 2,5 lette erhvervskøretøjer i 2016~~

~~– 1,5 lette erhvervskøretøjer i 2017~~

~~– 1 let erhvervskøretøj fra 2018.~~

~~Under superkreditordningens gyldighedsperiode må det højeste antal nye lette erhvervskøretøj med specifikke CO_2-emissioner på mindre end 50 g CO_2/km, der kan medtages ved anvendelsen af multiplikationsfaktorer, jf. stk. 1, ikke overstige 25 000 lette erhvervskøretøjer for hver fabrikant.~~

↓ 333/2014, artikel 1, nr. 5)
⇨ nyt

Artikel 5a

Superkreditter for målet om 95 g CO_2/km

Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner indgår hver ny personbil med specifikke CO_2-emissioner på under 50 g CO_2/km som:

– 2 personbiler i 2020

– 1,67 personbiler i 2021

– 1,33 personbiler i 2022

– 1 personbil fra 2023

for dens registreringsår i perioden fra 2020 til 2022, med et loft på 7,5 g CO_2/km pr. år i løbet af denne periode for hver fabrikant ⇨ , jf. dog artikel 5 i gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153 ⇦.

↓ 443/2009 (tilpasset)

~~*Artikel 6*~~

~~**Specifikke emissionsmål for køretøjer, der anvender alternative brændstoffer**~~

~~For at sikre, at en fabrikant overholder de specifikke emissionsmål, som fastsat i artikel 4, reduceres de specifikke CO_2-emissioner for hvert enkelt køretøj, der er udformet til at kunne køre på en blanding af benzin og bioethanol med et bioethanolindhold på 85 % (»E85«), som opfylder den relevante fællesskabslovgivning eller de relevante europæiske tekniske standarder, med 5 % indtil den 31. december 2015 i erkendelse af den større teknologiske og emissionsreducerende kapacitet, der er forbundet med at køre på biobrændstoffer. Denne reduktion finder kun anvendelse, hvis mindst 30 % af tankstationerne i den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret, sælger denne form for alternativt brændstof, som opfylder de bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer, der er opstillet i den relevante fællesskabslovgivning.~~

↓ 510/2011 (tilpasset)

~~*Artikel 6*~~

~~**Specifikke emissionsmål for lette erhvervskøretøjer, der anvender alternative brændstoffer**~~

~~For at sikre, at en fabrikant overholder de specifikke emissionsmål, som er fastsat i artikel 4, reduceres de specifikke $CO2$-emissioner for hvert enkelt let erhvervskøretøj, der er udformet til at kunne køre på en blanding af benzin og bioethanol med et bioethanolindhold på 85 % (»E85«), som opfylder den relevante EU-lovgivning eller de relevante europæiske tekniske standarder, med 5 % indtil den 31. december 2015 i erkendelse af den større teknologiske og~~

~~emissionsreducerende kapacitet, der er forbundet med at køre på biobrændstoffer. Denne reduktion finder kun anvendelse, hvis mindst 30 % af tankstationerne i den medlemsstat, hvor det lette erhvervskøretøj er registreret, sælger denne form for alternativt brændstof, som opfylder de bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer, der er opstillet i den relevante EU-lovgivning.~~

Artikel ~~7~~6

Pooling

1. Fabrikanter ~~af nye lette erhvervskøretøjer~~, som ikke har fået en undtagelse efter artikel ~~11~~10, kan danne en pool med henblik på at opfylde deres forpligtelser i medfør af artikel 4.

2. En aftale om at danne en pool kan gælde for et eller flere kalenderår, når hver aftales samlede varighed ikke overstiger fem kalenderår, og aftalen skal indgås senest den 31. december i det første kalenderår, hvori emissionerne sammenlægges i poolen. Fabrikanter, der danner en pool, forelægger Kommissionen følgende oplysninger:

   a) angivelse af, hvilke fabrikanter der deltager i poolen

   b) angivelse af den fabrikant, der er udpeget som forvalter af poolen, og som er kontaktpunkt for poolen og ansvarlig for at indbetale eventuelle afgifter for emissionsoverskridelser, der måtte blive pålagt i overensstemmelse med artikel ~~9~~8

   c) dokumentation for, at forvalteren af poolen vil være i stand til at opfylde forpligtelserne i litra b)~~.~~

⇩ nyt

d) den klasse af køretøjer registreret som M_1 eller N_1, som poolordningen gælder for.

🡻 510/2011

3. Opfylder den foreslåede forvalter af poolen ikke kravet om betaling af enhver afgift for emissionsoverskridelse, der pålægges poolen i overensstemmelse med artikel ~~9~~8, underretter Kommissionen fabrikanterne herom.

4. Fabrikanterne i en pool informerer i fællesskab Kommissionen om enhver ændring med hensyn til forvalter af poolen eller dens finansielle status, for så vidt ændringen kan påvirke dens evne til at opfylde kravet om betaling af enhver afgift for emissionsoverskridelse, der pålægges poolen i overensstemmelse med artikel ~~9~~8, samt om eventuelle ændringer med hensyn til medlemskab eller om opløsning af poolen.

5. Fabrikanter kan indgå poolordninger, når deres aftaler er i overensstemmelse med artikel 101 og 102 i TEUF, og når aftalerne gør det muligt for fabrikanter, der anmoder om medlemskab af poolen, at deltage på åbne, gennemsigtige, ikke-diskriminerende og forretningsmæssigt rimelige vilkår. Med forbehold af den almene gyldighed af Unionens konkurrenceregler for sådanne pools sikrer alle medlemmer af en pool blandt andet, at der hverken deles andre data eller udveksles andre oplysninger inden for rammerne af deres poolordning end følgende oplysninger:

a) de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner

b) det specifikke emissionsmål

c) det samlede antal registrerede køretøjer.

6. Stk. 5 finder ikke anvendelse, når alle fabrikanter i poolen deltager i samme gruppe af forbundne fabrikanter.

7. Medmindre der foretages en underretning i henhold til stk. 3, anses fabrikanterne i en pool, som Kommissionen har fået forelagt oplysninger om, for at være én fabrikant, for så vidt angår opfyldelse af deres forpligtelser i henhold til artikel 4. Overvågnings- og indberetningsoplysninger med hensyn til individuelle fabrikanter samt alle pooler vil blive registreret, indberettet og stillet til rådighed i det centrale register, der er nævnt i artikel ~~8~~7, stk. 4.

⇩ nyt

8. Kommissionen kan fastsætte nærmere betingelser for poolordninger, der indgås i henhold til stk. 5, ved hjælp af gennemførelsesretsakter, der vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, stk. 2.

🡻 443/2009 (tilpasset)

~~*Artikel 7*~~

~~**Pooling**~~

~~1. Fabrikanter, som ikke har fået tildelt en undtagelsesbestemmelse efter artikel 11, kan danne en pool med henblik på at opfylde deres forpligtelser i medfør af artikel 4.~~

~~2. En aftale om at danne en pool kan gælde for et eller flere kalenderår, når hver aftales samlede varighed ikke overstiger fem kalenderår, og aftalen skal indgås senest den 31. december i det første kalenderår, hvori emissionerne sammenlægges i poolen. Fabrikanter, der danner en pool, forelægger Kommissionen følgende oplysninger:~~

~~a) angivelse af, hvilke fabrikanter der deltager i poolen~~

~~b) angivelse af den fabrikant, der er udpeget som forvalter af poolen, og som er kontaktpunkt for poolen og ansvarlig for at indbetale eventuelle afgifter for emissionsoverskridelser, der måtte blive pålagt i overensstemmelse med artikel 9, og~~

~~c) dokumentation for, at forvalteren af poolen vil være i stand til at opfylde forpligtelserne i litra b).~~

~~3. Opfylder den foreslåede forvalter af poolen ikke kravet om betaling af enhver afgift for emissionsoverskridelse, der pålægges poolen i overensstemmelse med artikel 9, underretter Kommissionen fabrikanterne herom.~~

~~4. Fabrikanterne i en pool informerer i fællesskab Kommissionen om enhver ændring med hensyn til forvalter af poolen eller dens finansielle status, for så vidt ændringen kan påvirke dens evne til at opfylde kravene om betaling af enhver afgift for~~

~~emissionsoverskridelse, der pålægges poolen i overensstemmelse med artikel 9 samt eventuelle ændringer med hensyn til medlemskab eller opløsning af poolen.~~

~~5. Fabrikanter kan indgå poolordninger, når deres aftaler er i overensstemmelse med traktatens artikel 81 og 82, og når aftalerne gør det muligt for fabrikanter, der anmoder om medlemskab af poolen, at deltage på åbne, gennemsigtige, ikke-diskriminerende og forretningsmæssigt rimelige vilkår. Med forbehold af den almene gyldighed af Fællesskabets konkurrenceregler for sådanne pools sikrer alle medlemmer af en pool blandt andet, at der hverken deles andre data eller udveksles andre oplysninger inden for rammerne af deres poolordning end følgende oplysninger:~~

~~a) de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner~~

~~b) det specifikke emissionsmål~~

~~c) det samlede antal registrerede køretøjer.~~

~~6. Stk. 5 finder ikke anvendelse, når alle fabrikanter i poolen er en del af samme gruppe sammenhørende fabrikanter.~~

~~7. Medmindre der foretages en underretning i henhold til stk. 3, anses fabrikanterne i en pool, som Kommissionen har fået forelagt oplysninger om, for at være én fabrikant, for så vidt angår opfyldelse af deres forpligtelser i henhold til artikel 4. Overvågnings- og rapporteringsoplysninger med hensyn til individuelle fabrikanter samt alle pooler vil blive registreret, rapporteret og stillet til rådighed i det centrale register, der er nævnt i artikel 8, stk. 4.~~

Artikel ~~8~~ 7

Overvågning og rapportering af gennemsnitlige emissioner

1. For ~~det kalenderår, der påbegyndes den 1. januar 2010, og~~ hvert ~~efterfølgende~~ kalenderår registrerer hver medlemsstat oplysninger om hver ny personbil ⊠ og hvert nyt let erhvervskøretøj ⊠, som registreres på dens område, jf. del A i bilag II ⊠ og III⊠. Disse oplysninger stilles til rådighed for fabrikanterne og deres udpegede importører eller repræsentanter i de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne gør alt for at sikre, at rapporteringsorganerne arbejder på en gennemskuelig måde. Hver medlemsstat sikrer, at de specifikke CO_2-emissioner fra personbiler, som ikke er typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, måles og registreres i typeattesten.

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

3. Efter Kommissionens anmodning forelægger en medlemsstat også det fulde datamateriale, der er indsamlet i medfør af stk. 1.

4. Kommissionen fører et centralt register over de data, som medlemsstaterne har rapporteret i medfør af denne artikel, og senest den 30. juni ~~2011 og~~ hvert ~~efterfølgende~~ år foretager den følgende foreløbige beregning for hver fabrikant:

   a) de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i det foregående kalenderår

   b) de specifikke emissionsmål i det foregående kalenderår ~~og~~

c) forskellen mellem de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i det foregående kalenderår og det specifikke emissionsmål for samme år.

Kommissionen underretter hver fabrikant om sin foreløbige beregning for denne fabrikant. Underretningen skal indeholde data for hver medlemsstat om antallet af registrerede nye personbiler og deres specifikke CO_2-emissioner.

Registeret skal være offentligt tilgængeligt.

5. Fabrikanterne kan inden tre måneder efter underretningen om den foreløbige beregning, jf. stk. 4, underrette Kommissionen om eventuelle fejl i dataene med angivelse af, i hvilken medlemsstat fejlen efter fabrikantens mening er sket.

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

~~6. Skønner Kommissionen på grundlag af beregningerne i stk. 5, at en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i kalenderåret 2010 eller 2011 overskrider dennes specifikke emissionsmål for samme år, underretter Kommissionen fabrikanten herom.~~

↓ 443/2009 (tilpasset)

~~7~~6. Medlemsstaterne udpeger en kompetent myndighed, som står for indsamlingen og meddelelsen af overvågningsdata i overensstemmelse med denne forordning, og oplyser Kommissionen om den udpegede kompetente myndighed ~~senest 8. december 2009~~. ~~Kommissionen underretter efterfølgende Europa-Parlamentet og Rådet herom.~~

↓ 510/2011 (tilpasset)

~~8. I hver medlemsstat er den kompetente myndighed, der står for indsamling og meddelelse af overvågningsdata i overensstemmelse med denne forordning, den myndighed, der er udpeget i overensstemmelse med artikel 8, stk. 7, i forordning (EF) nr. 443/2009.~~

⇩ nyt

De kompetente myndigheder sikrer, at de data, der indberettes til Kommissionen, er korrekte og komplette, og udpeger en kontaktperson, der er til rådighed til at svare hurtigt på anmodninger fra Kommissionen om afhjælpning af fejl og mangler i de indberettede datasæt.

↓ 443/2009 (tilpasset)

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

↓ 333/2014, artikel 1, nr. 6) (tilpasset)

~~9.~~7. Kommissionen vedtager nærmere regler om procedurerne for overvågning og rapportering af data i medfør af ~~denne artikel~~ ⊠ stk. 1-7 ⊠og om anvendelsen af bilag II ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel ~~14~~15, stk. 2.

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel ~~14a~~16 for at ændre datakravene og -parametrene i bilag II ⊠ og III ⊠ .

⇩ nyt

8. Typegodkendelsesmyndighederne underretter uden ophold Kommissionen om afvigelser fra værdierne i typeattesten, der konstateres i CO_2-emissionerne fra ibrugtagne køretøjer som led i den kontrol, der foretages efter proceduren i [artikel 11a] i forordning (EF) nr. 715/2007.

Kommissionen tager disse afvigelser i betragtning ved beregningen af en fabrikants gennemsnitlige specifikke emissioner.

Kommissionen kan vedtage nærmere bestemmelser om procedurerne for indberetning af sådanne afvigelser og for, hvordan de tages i betragtning ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke emissioner. Disse procedurer vedtages ved gennemførelsesretsakter efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, stk. 2.

↓ 510/2011 (tilpasset)

~~*Artikel 8*~~

~~**Overvågning og indberetning af gennemsnitlige emissioner**~~

~~1. For det kalenderår, der begynder den 1. januar 2012, og hvert efterfølgende kalenderår registrerer hver medlemsstat oplysninger om hvert nyt let erhvervskøretøj, som registreres på dens område, jf. bilag II, del A. Disse oplysninger stilles til rådighed for fabrikanterne og deres udpegede importører eller repræsentanter i de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne gør alt for at sikre, at indberetningsorganerne arbejder på en gennemskuelig måde.~~

~~2. Senest den 28. februar 2013 og hvert efterfølgende år fastlægger hver medlemsstat de oplysninger, der er specificeret i bilag II, del B, for det foregående kalenderår og forelægger Kommissionen disse. Data skal forelægges i overensstemmelse med det format, der er specificeret i bilag II, del C.~~

~~3. Efter Kommissionens anmodning forelægger en medlemsstat også det fulde datamateriale, der er indsamlet i medfør af stk. 1.~~

~~4. Kommissionen fører et centralt register over de data, som medlemsstaterne har indberettet i medfør af denne artikel, og dette register skal være offentligt tilgængeligt. Senest den 30. juni 2013 og hvert efterfølgende år beregner Kommissionen foreløbigt for hver fabrikant:~~

~~a) de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i det foregående kalenderår~~

~~b) de specifikke emissionsmål i det foregående kalenderår~~

~~c) forskellen mellem de gennemsnitlige specifikke CO2-emissioner i det foregående kalenderår og det specifikke emissionsmål for samme år.~~

~~Kommissionen underretter hver fabrikant om sin foreløbige beregning for denne fabrikant. Underretningen skal indeholde data for hver medlemsstat om antallet af registrerede nye lette erhvervskøretøjer og deres specifikke CO_2-emissioner.~~

~~5. Fabrikanterne kan inden tre måneder efter underretningen om den foreløbige beregning, jf. stk. 4, underrette Kommissionen om eventuelle fejl i dataene med angivelse af, i hvilken medlemsstat fejlen efter fabrikantens mening er sket.~~

~~6. Kommissionen ser nærmere på eventuelle underretninger fra fabrikanterne og stadfæster eller ændrer senest den 31. oktober de foreløbige beregninger, jf. stk. 4.~~

~~7. Skønner Kommissionen på grundlag af de beregninger, der er foretaget i henhold til stk. 5, at fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i relation til kalenderåret 2012 og 2013 overskrider dennes specifikke emissionsmål, underretter Kommissionen fabrikanten herom.~~

~~8. I hver medlemsstat er den kompetente myndighed, der står for indsamling og meddelelse af overvågningsdata i overensstemmelse med denne forordning, den myndighed, der er udpeget i overensstemmelse med artikel 8, stk. 7, i forordning (EF) nr. 443/2009.~~

~~9. Kommissionen vedtager nærmere regler om overvågning og indberetning af data i medfør af denne artikel og om anvendelsen af bilag II. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.~~

~~Kommissionen kan, for at tage hensyn til den erfaring, der er høstet gennem anvendelsen af denne forordning, ændre bilag II ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15 og med forbehold af betingelserne i artikel 16 og 17.~~

~~10~~. Medlemsstaterne skal også indsamle og indberette data i overensstemmelse med denne artikel om registreringer af køretøjer i klasse M_2 og N_2 som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF med en referencemasse på højst 2610 kg og køretøjer, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007.

↓ 510/2011 (tilpasset)
⇨ nyt

Artikel ~~8~~9

Afgift for emissionsoverskridelse

1. Overstiger en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner for ~~perioden fra 1. januar til 31. december 2014 og hvert~~ et givet kalenderår ~~derefter~~ dennes specifikke emissionsmål, pålægger Kommissionen fabrikanten eller eventuelt forvalteren af poolen en afgift for emissionsoverskridelsen.

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

~~a) Fra 2014 til 2018:~~

~~i) Ved emissionsoverskridelser på over 3 g CO_2/km:~~

~~((emissionsoverskridelse – 3 g CO_2/km) × 95 EUR + 45 EUR) × antal nye lette erhvervskøretøjer.~~

~~ii) Ved emissionsoverskridelser på over 2 g CO_2/km, men ikke over 3 g CO_2/km:~~

~~((emissionsoverskridelse – 2 g CO_2/km) × 25 EUR + 20 EUR) × antal nye lette erhvervskøretøjer~~

~~iii) Ved emisssionsoverskridelser på over 1 g CO_2/km, men ikke over 2 g CO_2/km:~~

~~((emissionsoverskridelse – 1 g CO_2/km) × 15 EUR + 5 EUR) × antal nye lette erhvervskøretøjer~~

~~iv) Ved emissionsoverskridelser på ikke over 1 g CO_2/km~~

~~emissionsoverskridelse × 5 EUR × antal nye lette erhvervskøretøjer.~~

~~b) Fra 2019:~~

(emissionsoverskridelse × 95 EUR) × antal ~~nye lette erhvervskøretøjer~~ ⌦ nyregistrerede køretøjer ⌫.

I denne artikel forstås ved:

– "emissionsoverskridelse": det positive antal g/km, med hvilket fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner — under hensyntagen til CO_2-emissionsreduktioner som følge af innovative teknologier, der er godkendt i overensstemmelse med artikel ~~12~~11 — oversteg dennes specifikke emissionsmål i det kalenderår eller en del heraf, som forpligtelsen i artikel 4 gælder for, afrundet til nærmeste tre decimaler, og

– "antal ~~nye lette erhvervskøretøjer~~⌦ nyregistrerede køretøjer ⌫ ": det antal ⌦ nye personbiler eller ⌫ nye lette erhvervskøretøjer, ⇨ opgjort særskilt ⇦ som fabrikanten har fremstillet, og som er registreret i det pågældende tidsrum, jf. indfasningskriteriet i artikel 4, stk. 3.

~~3. Kommissionen vedtager nærmere regler for opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser i henhold til denne artikels stk. 1. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.~~

~~4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget.~~

🡻 443/2009 (tilpasset)

~~*Artikel 9*~~

~~**Afgift for emissionsoverskridelse**~~

~~1. Overstiger en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner for hvert kalenderår fra og med 2012 dennes specifikke emissionsmål for samme år, pålægger Kommissionen fabrikanten, eller forvalteren af poolen, hvis det drejer sig om en pool, en afgift for emissionsoverskridelsen.~~

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

~~a) Fra 2012 til 2018:~~

~~i) Hvor fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner overskrider dennes specifikke emissionsmål med mere end 3 g CO_2/km:~~

~~((emissionsoverskridelse – 3 g CO_2/km) × 95 EUR/g CO2/km + 1 g CO_2/km × 25 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 15 EUR/g CO2/km) + 1 g CO_2/km × 5 EUR/g CO_2/km) × antal nye personbiler.~~

~~ii) Hvor fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner overskrider dennes specifikke emissionsmål med mere end 2 g CO_2/km, men ikke mere end 3 g CO_2/km:~~

~~((emissionsoverskridelse – 2 g CO_2/km) × 25 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 15 EUR/g CO_2/km) + 1 g CO_2/km × 5 EUR/g CO_2/km) × antal nye personbiler.~~

~~iii) Hvor fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner overskrider dennes specifikke emissionsmål med mere end 1 g CO_2/km, men ikke mere end 2 g CO_2/km:~~

~~((emissionsoverskridelse – 1 g CO_2/km) × 15 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 5 EUR/g CO_2/km) × antal nye personbiler.~~

~~iv) Hvor fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner overskrider dennes specifikke emissionsmål med mindre end 1 g CO_2/km:~~

~~(emissionsoverskridelse × 5 EUR/g CO_2/km) × antal nye personbiler.~~

~~b) Fra 2019:~~

~~(emissionsoverskridelse × 95 EUR/g CO_2/km) x antal nye personbiler.~~

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

↓ 333/2014, artikel 1, nr. 7)

3. Kommissionen fastsætter metoderne til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser i henhold til stk. 1 ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel ~~14~~15, stk. 2.

↓ 443/2009 (tilpasset)

4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i ~~Den Europæiske Unions~~ Unionens almindelige budget.

~~*Artikel 10*~~

~~**Offentliggørelse af fabrikanternes præstationer**~~

~~1. Senest den 31. oktober 2011 og hvert efterfølgende år offentliggør Kommissionen en liste, hvor følgende angives for hver fabrikant:~~

~~a) fabrikantens specifikke emissionsmål for det foregående kalenderår~~

~~b) fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i det foregående kalenderår~~

~~c) forskellen mellem fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i det foregående kalenderår og dennes specifikke emissionsmål i samme år~~

~~d) de gennemsnitlige specifikke CO2-emissioner for alle nye personbiler i Fællesskabet i det foregående kalenderår, og~~

~~e) den gennemsnitlige masse for alle nye personbiler i Fællesskabet i det foregående kalenderår.~~

~~2. Fra den 31. oktober 2013 anføres det også i den liste, som offentliggøres i henhold til stk. 1, hvorvidt fabrikanten har levet op til kravene i artikel 4 for så vidt angår det foregående kalenderår.~~

🡻 510/2011 (tilpasset)
⇨ nyt

Artikel ~~10~~9

Offentliggørelse af fabrikanternes præstationer

1. Senest den 31. oktober ~~2013 og den 31. oktober~~ hvert ~~efterfølgende~~ år offentliggør Kommissionen ⌦ ved hjælp af gennemførelsesretsakter ⌫ en liste, hvor følgende angives ~~for hver fabrikant~~:

   a) ⌦ for hver fabrikant, ⌫ ~~fabrikantens~~ de specifikke emissionsmål for det foregående kalenderår

   b) ⌦ for hver fabrikant, ⌫ ~~fabrikantens~~ de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i det foregående kalenderår

   c) forskellen mellem fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i det foregående kalenderår og dennes specifikke emissionsmål i samme år

   d) de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner for alle nye lette erhvervskøretøjer registreret i Unionen i det foregående kalenderår

   e) den gennemsnitlige masse ⇨ i køreklar tilstand ⇦ for alle ⌦ nye personbiler og ⌫ nye lette erhvervskøretøjer registreret i Unionen i det foregående kalenderår ⇨ indtil den 31. december 2020 ⇦ .

⇩ nyt

   f) den gennemsnitlige prøvningsmasse for alle nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer registreret i Unionen i det foregående kalenderår .

↓ 510/2011 (tilpasset)

2. ~~Fra den 31. oktober 2015~~ ~~anføres det også i~~ I den liste, som offentliggøres i henhold til stk. 1, anføres det også, hvorvidt fabrikanten har levet op til kravene i artikel 4 for så vidt angår det foregående kalenderår.

⇩ nyt

3. Den i stk. 1 omhandlede liste skal, for så vidt angår offentliggørelsen senest den 31. oktober 2022, indeholde følgende:

   a) de EU-flådedækkende mål for 2025 og 2030, jf. artikel 1, stk. 4, og 5, som fastsat af Kommissionen i overensstemmelse med bilag I, del A og B, punkt 6.1.1 og 6.1.2

   b) værdierne for a_{2021}, a_{2025} og a_{2030} som fastsat af Kommissionen i overensstemmelse med bilag I, del A og B, punkt 6.2.

↓ 510/2011 (tilpasset)
⇨ nyt

Artikel ~~11~~10

Undtagelser for visse fabrikanter

1. En ansøgning om undtagelse fra det specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, kan indgives af en fabrikant af færre end ⌦ 10 000 nye personbiler eller ⌫ 22 000 nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Unionen for hvert kalenderår, og som:

   a) ikke er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, eller

   b) er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, der i alt er ansvarlig for færre end ⌦ 10 000 nye personbiler eller ⌫ 22 000 nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Unionen for hvert kalenderår, eller

   c) er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, men driver sit eget produktionsanlæg og sin egen udviklingsafdeling.

2. En undtagelse, der er ansøgt om i henhold til stk. 1, kan gives ~~i~~ for en periode på højst fem kalenderår ⇨ ad gangen ⇦ . Ansøgningen, der forelægges Kommissionen, skal indeholde:

   a) fabrikantens navn og navnet på en kontaktperson

   b) dokumentation for, at fabrikanten kan komme i betragtning til en undtagelse i henhold til stk. 1

   c) nærmere oplysninger om de ⌦ personbiler eller ⌫ lette erhvervskøretøjer, som fabrikanten fremstiller, herunder disse ⌦ personbilers eller ⌫ lette erhvervskøretøjers ⇨ prøvnings ⇦ masse og specifikke CO_2-emissioner, og

d) et specifikt emissionsmål, der er i overensstemmelse med reduktionspotentialet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO_2-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type ⌦ personbil eller ⌫ let erhvervskøretøj, der fremstilles.

3. Finder Kommissionen det godtgjort, at fabrikanten er berettiget til en undtagelse, der er ansøgt om efter stk. 1, og at fabrikantens forslag til specifikt emissionsmål er i overensstemmelse med reduktionspotentialet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO_2-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type let erhvervskøretøj, der fremstilles, indrømmer Kommissionen fabrikanten en undtagelse. ⇨ Ansøgningen forelægges senest den 31. oktober i det første år, som undtagelsen skal gælde for. ⇦

~~4. En fabrikant, der har opnået en undtagelse i overensstemmelse med denne artikel, underretter øjeblikkeligt Kommissionen om ændringer, som påvirker eller kunne påvirke fabrikantens berettigelse til en undtagelse.~~

~~5. Finder Kommissionen på grundlag af en underretning efter stk. 4 eller på anden måde, at en fabrikant ikke længere er berettiget til undtagelsen, tilbagekalder Kommissionen undtagelsen med virkning fra den 1. januar i det følgende kalenderår og underretter fabrikanten herom.~~

~~6. Hvis fabrikanten ikke når sit specifikke emissionsmål, pålægger Kommissionen fabrikanten en afgift for emissionsoverskridelse, jf. artikel 9.~~

~~7. Kommissionen vedtager bestemmelser til supplering af denne artikels stk. 1-6, herunder om fortolkningen af kriterierne for indrømmelse af undtagelser, om indholdet af ansøgninger og om indholdet og vurderingen af programmer til nedbringelse af de specifikke CO_2-emissioner, ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15 og med forbehold af betingelserne i artikel 16 og 17.~~

~~8. Ansøgninger om en undtagelse, med ledsagende oplysninger, underretninger efter stk. 4, tilbagekaldelser efter stk. 5 og enhver pålæggelse af en afgift for emissionsoverskridelse efter stk. 6 samt retsakter vedtaget i overensstemmelse med stk. 7 gøres tilgængelige for offentligheden i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 af 30. maj 2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter[44].~~

🡻 443/2009 (tilpasset)
⇨ nyt

~~*Artikel 11*~~

~~Dispensationer for visse fabrikanter~~

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

~~a) ikke er en del af en gruppe sammenhørende fabrikanter, eller~~

---

44 ~~EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.~~

~~b) er en del af en gruppe af sammenhørende fabrikanter, der i alt er ansvarlig for færre end 10 000 nye personbiler, der registreres i Fællesskabet, for hvert kalenderår, eller~~

~~c) er en del af en gruppe af sammenhørende fabrikanter, men driver sit eget produktionsanlæg og sin egen udviklingsafdeling.~~

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

~~a) fabrikantens navn og navnet på en kontaktperson~~

~~b) dokumentation for, at fabrikanten kan komme i betragtning til en undtagelse i henhold til stk. 1~~

~~c) nærmere oplysninger om de personbiler, som fabrikanten fremstiller, herunder disse personbilers masse og specifikke CO2-emissioner, og~~

~~d) et specifikt emissionsmål, der er i overensstemmelse med reduktionspotentialet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO_2-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type biler, der fabrikeres.~~

~~3. Finder Kommissionen det godtgjort, at fabrikanten er berettiget til dispensation efter stk. 1, og at fabrikantens forslag til specifikt emissionsmål er i overensstemmelse med reduktionspotentialet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO_2-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type biler, der fabrikeres, indrømmer Kommissionen fabrikanten dispensation.~~

4. En ansøgning om ~~dispensation~~ undtagelse fra det specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, ⇨ del A, punkt 1-4, ⇦ kan indgives af en fabrikant, som med alle sine ~~sammenhørende~~ forbundne virksomheder er ansvarlig for mellem 10 000 og 300 000 nye personbiler, der registreres i ~~Fællesskabet~~ ⌦ Unionen ⌫ hvert kalenderår.

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

a) alle de i stk. 2, litra a) og c), anførte oplysninger, herunder ~~i givet fald~~ , hvis relevant, oplysninger om enhver ~~sammenhørende~~ forbunden virksomhed

---

↓ 333/2014, artikel 1, nr. 8), litra b) (tilpasset)

~~b) hvis anvendelsen vedrører bilag I, punkt 1, litra a) og b), et mål, som udgør en reduktion på 25 % i forhold til de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i 2007, eller når flere sammenhørende virksomheder indgiver en enkelt ansøgning, udgør en gennemsnitlig reduktion på 25 % i forhold til disse virksomheders gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i 2007~~

↓ 333/2014, artikel 1, nr. 8), litra c)

b~~e~~) ~~hvis anvendelsen vedrører bilag I, punkt 1, litra c),~~ et mål, som udgør en reduktion på 45 % i forhold til de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i 2007, eller når flere ~~sammenhørende~~ forbundne virksomheder indgiver en enkelt ansøgning, udgør en gennemsnitlig reduktion på 45 % i forhold til disse virksomheders gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i 2007.

↓ 443/2009

Hvis der ikke foreligger oplysninger om fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner for 2007, fastsætter Kommissionen et tilsvarende reduktionsmål på grundlag af de bedste tilgængelige teknologier til reduktion af CO_2-emissioner, der anvendes i personbiler med tilsvarende masse, og i betragtning af de særlige forhold på markedet for den type biler, der fabrikeres. Dette mål anvendes af ansøgeren til det i litra b) anførte formål.

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

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

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

7. Hvis fabrikanten ikke når ~~op på~~ sit specifikke emissionsmål, pålægger Kommissionen fabrikanten en afgift for emissionsoverskridelse, jf. artikel ~~9~~8.

↓ 333/2014, artikel 1, nr. 8), litra d)

8. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel ~~14a~~16 om fastsættelse af regler for at supplere stk. 1-7 i nærværende artikel for så vidt angår fortolkningen af kriterierne for indrømmelse af ~~dispensationer~~ undtagelser, indholdet af ansøgningerne og indholdet og vurderingen af programmer til nedbringelse af de specifikke CO_2-emissioner.

↓ 443/2009

9. Ansøgninger om en undtagelse, med ledsagende oplysninger, underretninger, jf. stk. 5, tilbagekaldelser, jf. stk. 6 eller enhver pålæggelse af en afgift for emissionsoverskridelse jf. stk. 7, og foranstaltninger vedtaget i overensstemmelse

med stk. 8, gøres tilgængelige for offentligheden i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 ~~af 30. maj 2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter~~[45].

Artikel 11~~12~~

Miljøinnovationer

↓ 333/2014, artikel 1, nr. 9), litra a) (tilpasset)
⇨ nyt

1. Efter anmodning fra en leverandør eller en fabrikant tages der hensyn til CO_2-besparelser opnået ved anvendelse af innovative teknologier eller en kombination af innovative teknologier ("innovative teknologipakker").

   Der tages kun hensyn til disse teknologier, hvis den metodologi, der bruges til at vurdere dem, er i stand til at tilvejebringe resultater, som kan verificeres, gentages og sammenlignes.

   Det samlede bidrag fra disse teknologier til reduktion af en fabrikants ~~det~~ gennemsnitlige specifikke emissioner ~~små~~ ~~for en fabrikant~~ kan være op til 7 g CO_2/km.

⇩ nyt

Kommissionen kan tilpasse loftet med virkning fra og med 2025. Sådanne tilpasninger foretages ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16.

↓ 443/2009 (tilpasset)
→1 333/2014, artikel 1, nr. 9), litra b)
⇨ nyt

2. →1 Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede bestemmelser om en procedure til godkendelse af de i stk. 1 omhandlede innovative teknologier eller innovative teknologipakker. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 15~~14~~, stk. 2, i nærværende forordning. ← Disse detaljerede bestemmelser skal være baseret på følgende kriterier for innovative teknologier:

   a) Leverandøren eller fabrikanten skal holdes ansvarlig for de CO_2-besparelser, der er opnået ved anvendelse af innovative teknologier.

   b) De innovative teknologier skal yde et verificeret bidrag til CO_2-reduktionen.

---

[45] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 af 30. maj 2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter (EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43).

c) De innovative teknologier må ikke være omfattet af CO_2-målingerne i standardprøvecyklussen~~.~~

d) ~~eller~~ ⌦ De innovative teknologier må ikke være omfattet ⌫ af obligatoriske bestemmelser som følge af supplerende foranstaltninger gennemført for at opnå en reduktion på 10 g CO_2/km, jf. artikel 1, eller være obligatoriske i henhold til andre ~~fællesskabs~~⌦ EU- ⌫ retlige bestemmelser. ⇨ Fra og med den 1. januar 2025 finder dette kriterium ikke anvendelse på effektivitetsforbedringer af luftkonditioneringsanlæg. ⇦

↓ 333/2014, artikel 1, nr. 9), litra c)

3. En leverandør eller en fabrikant, der anmoder om, at en foranstaltning godkendes som en innovativ teknologi eller en innovativ teknologipakke, forelægger Kommissionen en rapport, som bl.a. skal omfatte en verifikationsrapport udarbejdet af et uafhængigt og godkendt organ. I tilfælde af en mulig interaktion mellem den pågældende foranstaltning og en anden innovativ teknologi eller en anden innovativ teknologipakke, der allerede er anerkendt, nævnes denne interaktion i rapporten, og verifikationsrapporten skal indeholde en evaluering af, i hvilket omfang denne interaktion ændrer den reduktion, der opnås ved hver foranstaltning.

↓ 443/2009

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

↓ 510/2011 (tilpasset)

~~*Artikel 12*~~

~~**Miljøinnovationer**~~

↓ 253/2014, artikel 1, nr. 4), litra a) (tilpasset)

~~1. Efter anmodning fra en leverandør eller en fabrikant skal der tages hensyn til CO_2-besparelser opnået ved anvendelse af innovative teknologier eller en kombination af innovative teknologier (»innovative teknologipakker«).~~

~~Det samlede bidrag fra disse teknologier til nedbringelse af det gennemsnitlige specifikke emissionsmål for en fabrikant kan være op til 7 g CO_2/km.~~

↓ 253/2014, artikel 1, nr. 4), litra b) (tilpasset)

~~2. Kommissionen vedtager senest den 31. december 2012 ved gennemførelsesretsakter nærmere bestemmelser om en procedure til godkendelse af de i stk. 1 omhandlede innovative teknologier eller innovative teknologipakker. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2, i denne forordning. Disse nærmere bestemmelser skal være i overensstemmelse med bestemmelserne fastsat i henhold til artikel 12, stk. 2, i forordning (EF) nr. 443/2009 og være baseret på følgende kriterier for innovative teknologier:~~

↓ 510/2011 (tilpasset)

~~a) leverandøren eller fabrikanten skal være ansvarlig for de CO_2-besparelser, der er opnået ved anvendelse af de innovative teknologier~~

~~b) de innovative teknologier skal yde et verificeret bidrag til CO_2-reduktionen~~

~~c) de innovative teknologier må ikke være omfattet af CO_2-målingen i standardprøvecyklussen eller af obligatoriske bestemmelser som følge af supplerende foranstaltninger, der er gennemført for at opnå den reduktion på 10 g CO_2/km, der er omhandlet i artikel 1 i forordning (EF) nr. 443/2009, eller være obligatoriske i henhold til andre bestemmelser i EU-retten.~~

~~3. En leverandør eller en fabrikant, der anmoder om, at en foranstaltning godkendes som en innovativ teknologi, forelægger Kommissionen en rapport, som bl.a. skal omfatte en verifikationsrapport udarbejdet af et uafhængigt og godkendt organ. I tilfælde af en mulig interaktion mellem den pågældende foranstaltning og en anden innovativ teknologi, der allerede er anerkendt, nævnes denne interaktion i rapporten, og verifikationsrapporten skal indeholde en evaluering af, i hvilket omfang denne interaktion ændrer den reduktion, der opnås ved hver foranstaltning.~~

~~4. Kommissionen attesterer den opnåede reduktion på grundlag af de kriterier, der er opstillet i stk. 2.~~

⇩ nyt

Artikel 12

CO_2-emissioner og energiforbrug under faktiske forhold

1. Kommissionen overvåger og vurderer, om de værdier for CO_2-emissioner og energiforbrug, der bestemmes i henhold til forordning (EU) 2017/1151, er repræsentative for de faktiske forhold. Den sikrer, at offentligheden informeres om, hvordan denne repræsentativitet udvikler sig med tiden.

2. Til dette formål sørger Kommissionen for, at den råder over robuste anonymiserede data fra fabrikanterne eller, alt efter omstændighederne, de nationale myndigheder om personbilers og lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner og energiforbrug under faktiske forhold.

3. Kommissionen kan vedtage de foranstaltninger, der er omhandlet i denne artikel, ved hjælp af gennemførelsesretsakter efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, stk. 2.

↓ 443/2009 (tilpasset)

Artikel 13

~~Gennemgang og rapportering~~ ⌦ Tilpasning af M_0 og TM_0 ⌫

~~1. I 2010 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med en gennemgang af fremskridtene for så vidt angår gennemførelsen af Fællesskabets integrerede tilgang for at nedbringe personbilers og lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner.~~

⇩ nyt

1. Værdierne M_0 og TM_0, der er omhandlet i bilag I, del A og B, tilpasses som følger:

↓ 443/2009 (tilpasset)
⇨ nyt

~~2.~~ a) ~~S~~senest den 31. oktober ~~2014~~ ⌦ 2020 ⌫ ~~og derefter hvert tredje år vedtages foranstaltninger til ændring af bilag I for at justere~~ tilpasses værdien M_0 ~~som nævnt heri,~~ ⌦ i bilag I, del A, punkt 1-5, ⌫ til nye personbilers gennemsnitlige masse ⇨ i køreklar stand ⇦ i de foregående tre kalenderår ⇨ , 2017, 2018 og 2019. Den nye værdi for M_0 finder anvendelse fra den 1. januar 2022 til den 31. december 2024 ⇦

⇩ nyt

b) senest den 31. oktober 2022 tilpasses værdien M_0 i bilag I, del B, punkt 1-5, til nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige masse i køreklar stand i de foregående tre kalenderår, 2019, 2020 og 2021. Den nye værdi for M_0 finder anvendelse i 2024

c) senest den 31. oktober 2022 fastsættes den vejledende værdi TM_0 for 2025 som henholdsvis nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige prøvningsmasse i 2021

d) senest den 31. oktober 2024 og hvert andet år derefter tilpasses værdierne for TM_0 i bilag I, del A og B, til henholdsvis nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige prøvningsmasse i de to foregående kalenderår, dvs. første gang 2022 og 2023. De nye værdier for TM_0 finder anvendelse fra den 1. januar i det kalenderår, der følger efter datoen for tilpasningen.

↓ 443/2009

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

↓ 333/2014, artikel 1, nr. 10), litra a) (tilpasset)

2. Kommissionen vedtager ~~disse~~⌦ de i stk. 1 nævnte ⌫ foranstaltninger ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16~~14a~~.

↓ 510/2011

Artikel ~~13~~14

~~Revision og indberetning~~Revision og rapportering

⇩ nyt

1. Kommissionen forelægger i 2024 en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om denne forordnings effektivitet, eventuelt ledsaget af et forslag om ændring af forordningen. Rapporten skal bl.a. indeholde oplysninger om, hvorvidt de værdier for CO_2-emissioner og energiforbrug, der er fastlagt i henhold til forordning (EU) 2017/1151, er repræsentative for de faktiske forhold, om indførelsen på EU-markedet af nul- og lavemissionskøretøjer og om udbygningen med ladestandere og tankstationer som indberettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU[46].

↓ 253/2014, artikel 1, nr. 5), litra a) (tilpasset)

~~1. Senest den 31. december 2015 reviderer Kommissionen denne forordning, navnlig de specifikke emissionsmål og de nærmere bestemmelser fastsat i denne forordning for at fastlægge mål for CO2-emissionerne fra nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter 2020. Vurderingen af den nødvendige reduktionstakt skal i den forbindelse være i overensstemmelse med Unionens langsigtede klimamål og konsekvenserne for udviklingen af omkostningseffektiv CO2-reducerende teknologi til lette erhvervskøretøjer. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med resultatet af denne vurdering. Den nævnte rapport skal, hvor det er hensigtsmæssigt, omfatte forslag til ændring af denne forordning, herunder en eventuel fastsættelse af et realistisk og opnåeligt mål, baseret på en samlet konsekvensanalyse, der tager hensyn til den fortsatte konkurrenceevne i industrien for lette erhvervskøretøjer og de heraf afhængige erhvervsgrene. Kommissionen sikrer, når den udarbejder sådanne forslag, at de er så neutrale som muligt ud fra et konkurrencesynspunkt og er socialt retfærdige og bæredygtige.~~

[46] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1)

↓ 510/2011 (tilpasset)

~~2. Kommissionen forelægger om nødvendigt og senest i 2014 Europa-Parlamentet og Rådet et forslag om i denne forordning at medtage køretøjer i klasse N2 og M2 som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF med en referencemasse på højst 2610 kg og køretøjer, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007, for at nå det langsigtede mål fra 2020.~~

~~3. Kommissionen offentliggør senest i 2014 efter en konsekvensanalyse en rapport om tilgængeligheden af data om fodaftryk og nyttelast og deres anvendelse som nytteparametre til at fastsætte specifikke emissionsmål og forelægger om nødvendigt et forslag om ændring af bilag I for Europa-Parlamentet og Rådet efter den almindelige lovgivningsprocedure.~~

~~5. Senest den 31. oktober 2016 og derefter hvert tredje år ændrer Kommissionen, ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15 og med forbehold af betingelserne i artikel 16 og 17, bilag I for at tilpasse værdien M0, som nævnt heri, til nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige masse i de foregående tre kalenderår.~~

~~Disse tilpasninger får virkning første gang den 1. januar 2018 og derefter hvert tredje år.~~

~~4. Senest den 31. december 2011 fastlægger Kommissionen en procedure for at opnå repræsentative værdier for CO_2-emissioner, brændstofeffektivitet og masse for trinvis færdigopbyggede køretøjer, idet det sikres, at fabrikanten af basiskøretøjet får rettidig adgang til oplysninger om massen og de specifikke CO_2-emissioner for det færdigbyggede køretøj.~~

~~6. Kommissionen medtager lette erhvervskøretøjer i revisionen af procedurerne for måling af CO_2-emissioner i overensstemmelse med artikel 13, stk. 3, i forordning (EF) nr. 443/2009.~~

~~Kommissionen medtager lette erhvervskøretøjer i revisionen af direktiv 2007/46/EF i overensstemmelse med artikel 13, stk. 4, i forordning (EF) nr. 443/2009.~~

↓ 443/2009 (tilpasset)
⇨ nyt

~~3~~2. ~~Fra 2012 gennemfører~~ Kommissionen ⇨ tager den vurdering, der er foretaget i henhold til artikel 12, i betragtning og kan, hvor det er hensigtsmæssigt, ⇦ ~~en konsekvensevaluering med det formål inden 2014, som anført i artikel 14, stk. 3, i forordning (EF) nr. 715/2007, at~~ revidere de procedurer for måling af CO_2-emissioner, der er angivet i ~~nævnte~~ forordning ⌦ (EF) nr. 715/2007 ⌫. Navnlig fremsætter Kommissionen forslag, der kan sikre en tilpasning af procedurerne, så de på passende vis afspejler ~~bilernes~~ personbilers ⌦ og lette erhvervskøretøjers ⌫ faktiske CO_2-emissioner~~smønster, og forslag om medtagelse af godkendte innovative teknologier, jf. artikel 12, der kan afspejles i prøvecyklussen~~. ~~Kommissionen sikrer, at disse procedurer efterfølgende revideres regelmæssigt~~ .

↓ 443/2009 (tilpasset)

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

↓ 333/2014, artikel 1, nr. 10), litra c) (tilpasset)

~~5. Senest den 31. december 2015 reviderer Kommissionen de specifikke emissionsmål og de nærmere bestemmelser fastsat i denne forordning og andre aspekter i forbindelse hermed, herunder om der stadig er behov for et nytteparameter, og om masse- eller fodaftryk er det mest bæredygtige nytteparameter, for at fastlægge mål for CO_2-emissionerne fra nye personbiler for perioden efter 2020. Vurderingen af den nødvendige reduktionstakt skal i den forbindelse være i overensstemmelse med Unionens langsigtede klimamål og konsekvenserne for udviklingen af omkostningseffektiv CO_2-reducerende teknologi til biler. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med resultatet af denne vurdering. Den nævnte rapport skal omfatte eventuelle passende forslag til ændring af denne forordning, herunder en eventuel fastsættelse af et realistisk og opnåeligt mål, baseret på en samlet konsekvensanalyse, der tager hensyn til den fortsatte konkurrenceevne i bilindustrien og de heraf afhængige erhvervsgrene. Kommissionen sikrer, når den udarbejder sådanne forslag, at de er så neutrale som muligt ud fra et konkurrencesynspunkt og er socialt retfærdige og bæredygtige.~~

↓ 443/2009 (tilpasset)

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

↓ 333/2014, artikel 1, nr. 10), litra d) (tilpasset) ⇨ nyt

~~7~~3. Kommissionen fastsætter ved hjælp af gennemførelsesretsakter de nødvendige sammenligningsparametre for at afspejle eventuelle ændringer af de ~~forskriftsmæssige afprøvningsprocedurer~~ lovpligtige prøvningsprocedurer til måling af specifikke CO_2-emissioner, der er omhandlet i forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 692/2008 ⇨ samt, hvis relevant, forordning (EU) 2017/1151 ⇦. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren ~~i~~ , jf. artikel ~~14~~15, stk. 2, i nærværende forordning.

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel ~~14a~~ 16 med henblik på tilpasning af formlerne i bilag I, under anvendelse af den metode, der fastlægges i medfør af første afsnit, samtidig med at det sikres, at der fastsættes reduktionskrav af tilsvarende strenghed for fabrikanter og køretøjer af forskellig nytte under de gamle og de nye afprøvningsprocedurer.

↓ 253/2014, artikel 1, nr. 5), litra b)

~~Kommissionen fastsætter ved gennemførelsesretsakter de nødvendige sammenligningsparametre for at afspejle eventuelle ændringer af den forskriftsmæssige~~

~~afprøvningsprocedure til måling af specifikke CO_2-emissioner, der er omhandlet i forordning (EF) nr. 715/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008[47]. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2, i denne forordning.~~

~~Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15 og med forbehold af de i artikel 16 og 17 fastsatte betingelser med henblik på tilpasning af formlerne i bilag I, under anvendelse af den metode, der fastlægges i medfør af første afsnit, samtidig med at det sikres, at der fastsættes reduktionskrav af tilsvarende strenghed for fabrikanter og køretøjer af forskellig nytte under de gamle og de nye afprøvningsprocedurer.~~

↓ 333/2014, artikel 1, nr. 11) (tilpasset)
⇨ nyt

Artikel 15~~14~~

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget ~~for Klimaændringer~~⌦ om Energiunionen ⌫ , der er nedsat ved [artikel ~~9~~37] i Europa-Parlamentets og Rådets ~~beslutning nr. 280/2004/EF~~ ⌦ [forordning (EU) […]]⌫ ~~[48]~~ ⇨ [49] ⇦ . Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011[50].

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

3. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes.

↓ 510/2011 (tilpasset)

~~*Artikel 14*~~

~~**Udvalgsprocedure**~~

~~1. Kommissionen bistås af udvalget for klimaændringer, der er nedsat ved artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 280/2004/EF af 11. februar 2004 om en mekanisme til overvågning af emissioner af drivhusgasser i Fællesskabet og til gennemførelse~~

~~47~~ ~~Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).~~

~~48~~ ~~Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 280/2004/EF af 11. februar 2004 om en mekanisme til overvågning af emissioner af drivhusgasser i Fællesskabet og til gennemførelse af Kyoto-protokollen (EUT L 49 af 19.2.2004, s. 1).~~

49 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) […/…] om forvaltning af energiunionen (EUT L … af …).

50 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

~~af Kyoto-protokollen[51]. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.~~

~~2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.~~

↓ 253/2014, artikel 1, nr. 6) (tilpasset)

~~2a. Afgiver det i stk. 1 omhandlede udvalg ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes.~~

↓ 333/2014, artikel 1, nr. 12) (tilpasset)
⇨ nyt

Artikel ~~14a~~16

Udøvelse af de delegerede beføjelser

~~1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.~~

~~2~~1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 7, stk. 7, ~~8, stk. 9,~~ andet afsnit, artikel ~~11~~ 10, stk. 8, ⇨ artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, ⇦ artikel 13, stk. 2, ~~tredje afsnit,~~ og artikel ~~13, stk. 7,~~ 14, stk. 3, andet afsnit, tillægges Kommissionen for ~~en periode på fem år fra den 8. april 2014~~ ⇨ en ubegrænset periode fra [datoen for denne forordnings ikrafttræden] ⇦ . ~~Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.~~

~~3~~2. Den i artikel ~~8, stk. 9,~~ artikel 7, stk. 7, andet afsnit, artikel ~~11~~ 10, stk. 8, ⇨ artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, ⇦artikel 13, stk. 2, ~~tredje afsnit,~~ og artikel ~~13, stk. 7,~~ 14, stk. 3, andet afsnit, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

~~4~~3. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

~~5~~4. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel ~~8, stk. 9,~~ artikel 7, stk. 7, andet afsnit, artikel ~~11~~ 10, stk. 8, ⇨ artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, ⇦artikel 13, stk. 2, ~~tredje afsnit,~~ og artikel ~~13, stk. 7,~~ 14, stk. 3, andet afsnit, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet,

---

51 ~~EUT L 49 af 19.2.2004, s. 1.~~

eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

↓ 510/2011 (tilpasset)

~~1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 8, stk. 9, andet afsnit, artikel 11, stk. 7, artikel 13, stk. 5, og artikel 13, stk. 6, fjerde afsnit, i en periode på fem år fra den 3. juni 2011. Kommissionen aflægger rapport vedrørende de delegerede beføjelser senest seks måneder inden afslutningen af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges automatisk for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet tilbagekalder delegationen i henhold til artikel 16.~~

~~2. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.~~

~~3. Beføjelserne til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i artikel 16 og 17 anførte betingelser.~~

~~*Artikel 16*~~

~~**Tilbagekaldelse af delegationen**~~

~~1. Den i artikel 8, stk. 9, andet afsnit, artikel 11, stk. 7, artikel 13, stk. 5, og artikel 13, stk. 6, fjerde afsnit, omhandlede delegation af beføjelser kan når som helst tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet.~~

~~2. Den institution, der har indledt en intern procedure med henblik på at afgøre, om delegationen af beføjelser skal tilbagekaldes, bestræber den sig på at give den anden institution og Kommissionen meddelelse herom i rimelig tid, inden den endelige afgørelse træffes, med angivelse af hvilke delegerede beføjelser der kunne være genstand for tilbagekaldelse, samt den mulige begrundelse herfor.~~

~~3. Afgørelsen om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning øjeblikkeligt eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er i kraft. Den offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende.~~

~~*Artikel 17*~~

~~**Indsigelser mod delegerede retsakter**~~

~~1. Europa-Parlamentet eller Rådet kan gøre indsigelse mod den delegerede retsakt inden for en frist på to måneder fra datoen for meddelelsen.~~

~~Fristen forlænges med to måneder på foranledning af Europa-Parlamentet eller Rådet.~~

~~2. Har hverken Europa-Parlamentet eller Rådet ved udløbet af den i stk. 1 nævnte frist gjort indsigelser mod den delegerede retsakt, offentliggøres den i *Den Europæiske Unions Tidende* og træder i kraft på den dato, der er angivet heri.~~

~~Den delegerede retsakt kan offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* og træde i kraft inden fristens udløb, hvis både Europa-Parlamentet og Rådet har meddelt Kommissionen, at de ikke agter at gøre indsigelse.~~

~~3. Gør hverken Europa-Parlamentet eller Rådet indsigelse mod en delegeret retsakt inden for den i stk. 1 nævnte frist, træder den ikke i kraft. Den institution, der gør indsigelse mod den delegerede retsakt, anfører begrundelsen herfor.~~

⇩ nyt

Artikel 17

Ændring af forordning (EF) nr. 715/2007

I forordning (EF) nr. 715/2007 indsættes som artikel 11a:

"Artikel 11a

Overensstemmelse efter ibrugtagning med værdierne for CO_2-emissioner og brændstofforbrug i typeattesten

1. Uden at det berører vedtagelsen og ikrafttrædelsen af de i stk. 2 omhandlede procedurer, kontrollerer typegodkendelsesmyndighederne på grundlag af passende og repræsentative prøver, at køretøjer, der er taget i brug, og som de har meddelt typegodkendelse, overholder de værdier for CO_2-emission og brændstofforbrug, der fremgår af typeattesten.

2. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 15 for at fastlægge procedurerne for kontrol af lette køretøjers overensstemmelse efter ibrugtagning med værdierne for CO_2-emissioner og brændstofforbrug i typeattesten."

🡻 443/2009 (tilpasset)

Artikel ~~15~~18

Ophævelse

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

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

⇩ nyt

Forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 ophæves med virkning fra den 1. januar 2020.

Henvisninger til de ophævede forordninger gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag V.

↓ 443/2009 (tilpasset) ⇨ nyt

Artikel ~~16~~19

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på ~~tredjedagen~~ ⌦ tyvendedagen ⌫ efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

⇨ Den anvendes fra den 1. januar 2020. ⇦

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

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAG, SOM ALENE INDVIRKER PÅ BUDGETTETS INDTÆGTSSIDE

1. FORSLAGETS BETEGNELSE:

Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (omarbejdning).

2. BUDGETPOSTER:

Kapitel og artikel: Kapitel 71 – Bøder og tvangsbøder, Budgetpost 7 1 9 1 – Andre bøder og tvangsbøder, der ikke er formålsbestemte

Budgetteret beløb for det pågældende år: p. m. (se afsnit 5)

3. FINANSIELLE VIRKNINGER

☐ Forslaget har ingen finansielle virkninger

☑ Forslaget har ingen finansielle virkninger for udgifterne, men har følgende finansielle virkninger for indtægterne:

(i mio. EUR, 1 decimal)

Budgetpost:	Indtægt[52]
Kapitel 71 – Bøder og tvangsbøder, Budgetpost 7 1 9 1 – Andre bøder og tvangsbøder, der ikke er formålsbestemte	p.m. (se afsnit 5)

4. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Ud over anvendelsen af finansforordningen for at forebygge svig og uregelmæssigheder vil der blive foretaget kvalitetskontrol og verifikation de indberettede data som led i den årlige overvågnings- og rapporteringsprocedure.

5. ANDRE BEMÆRKNINGER

Hvis en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner overstiger fabrikantens specifikke emissionsmål, pålægger Kommissionen i henhold til forslagets artikel 8 fabrikanten, eller forvalteren af poolen, hvis det drejer sig om en pool, en afgift for

[52] Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (landbrugsafgifter, sukkerafgifter, told) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.

emissionsoverskridelsen. Denne procedure er i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, i den gældende forordning (EF) nr. 443/2009[53] og med artikel 9, stk. 1, i den gældende forordning (EU) nr. 510/2011[54], der ifølge forslaget slås sammen og erstattes af den nye lovgivning. Metoderne til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser er fastsat i Kommissionens afgørelse 2012/100/EU[55] og Kommissionens afgørelse 2012/99/EU[56].

Da der kun vil opstå indtægter, hvis en fabrikant overskrider sit specifikke emissionsmål, er det ikke muligt at forudsige, om der bliver nogen indtægt, og hvor stor indtægten i givet fald vil være.

53 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127

54 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514

55 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100

56 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099