

Præstationsnormer for nye personbilers emissioner *I**

Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 17. december 2008 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (KOM(2007)0856 - C6-0022/2008 - 2007/0297(COD))

(Fælles beslutningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2007)0856),
 - der henviser til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 95, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget (C6-0022/2008),
 - der henviser til udtalelse fra Retsudvalget om retsgrundlaget,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 51 og 35,
 - der henviser til betænkning fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed og udtalelse fra Udvalget om Industri, Forskning og Energi (A6-0419/2008),
1. godkender Kommissionens forslag som ændret;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre dette forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
 3. tager Kommissionens erklæring, som er vedføjet denne beslutning, til efterretning;
 4. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

Europa-Parlamentets holdning fastlagt ved førstebehandlingen den 17. december 2008 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig *artikel 175*,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ||,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter proceduren i traktatens artikel 251³, og

ud fra følgende betragtninger:

- (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 CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer *og samtidig sikre et velfungerende indre marked.***
- (2) ***Nationale foranstaltninger, som medlemsstaterne eventuelt bevarer eller indfører i henhold til EF-traktatens artikel 176, bør på baggrund af den nuværende forordnings formål og strukturer undgå at indføre yderligere eller højere bøder for fabrikanter, der ikke opfylder deres mål i medfør af denne forordning.***
- (3) Ifølge De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, som blev godkendt på Det Europæiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 94/69/EF af 15. december 1994 om indgåelse af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer⁴, 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 EU inden for rammerne af internationale forhandlinger forfølger målsætningen om senest i 2020 at opnå en 30 % reduktion af drivhusgasemissionerne fra de udviklede lande (set i forhold til 1990-niveauet), og at EU bør påtage sig en fast

¹ EUT C ...

² EUT C ...

³ *Europa-Parlamentets holdning af 17.12.2008.*

⁴ EFT L 33 af 7.2.1994, s. 11.

ensidig forpligtelse til at gennemføre mindst en 20 % reduktion af drivhusgasemissionerne senest i 2020 (set i forhold til 1990-niveauet)¹. Rådet og Europa-Parlamentet gav deres tilslutning til denne målsætning.

- (4) 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 sektorets reduktioner til bekæmpelse af klimaændringerne.
- (5) Med **■** fællesskabsmål **for nye personbiler** skabes der et mere sikkert grundlag for fabrikanternes planlægning og større fleksibilitet med henblik på at opfylde kravet om at nedbringe CO₂-emissioner, end det ville være tilfældet med særskilte nationale reduktionsmål. Ved fastlæggelsen af emissionsnormer 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.
- (6) Denne forordning bygger på en veletableret proces for måling og overvågning af automobilfabrikanternes CO₂-emissioner på europæisk plan i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1753/2000/EF om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler², og det er væsentligt, at kravene om nedbringelse af CO₂-emissioner fortsat skaber forudsigelighed i hele Fællesskabet og et sikkert grundlag for fabrikanternes planlægning for hele deres bilpark af nye biler i Fællesskabet.
- (7) Kommissionen vedtog en fællesskabsstrategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler i 1995³. Denne strategi hviler på tre grundpiller: frivillige tilsagn fra automobilfabrikanterne om at nedbringe emissionerne, bedre forbrugeroplysninger og fremme af biler med god brændstofføkonomi via fiskale foranstaltninger.
- (8) I 1998 påtog Foreningen af Europæiske Automobilfabrikanter (ACEA) sig at nedbringe de gennemsnitlige emissioner fra nye solgte biler til 140 g CO₂/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 CO₂/km senest i 2009. Disse tilsagn blev anerkendt i Kommissionens henstilling 1999/125/EF om nedbringelse af CO₂-emissioner fra personbiler⁴ (ACEA); Kommissionens henstilling 2000/303/EF om nedbringelse af CO₂-emissionen fra personbiler (KAMA)⁵ og Kommissionens henstilling 2000/304/EF om nedbringelse af CO₂-emissionen fra personbiler (JAMA)⁶.

¹ KOM(2007)0002.

² EFT L 202 af 10.8.2000, s. 1.

³ KOM(95)0689 ||.

⁴ || EFT L 40 af 13.2.1999, s. 49.

⁵ || EFT L 100 af 20.4.2000, s. 55.

⁶ || EFT L 100 af 20.4.2000, s. 57.

- (9) Den 7. februar 2007 vedtog Kommissionen to parallelle meddelelser: en meddelelse om resultaterne af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer¹ og en meddelelse om en konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede - CARS 21². Det blev i meddelelserne understreget, at selvom der var sket fremskridt med hensyn til opfyldelsen af målet om 140 g CO₂/km i 2008/2009, vil fællesskabsmålet om 120 g CO₂/km ikke opfyldes i 2012, medmindre der vedtages yderligere foranstaltninger.
- (10) Der blev i meddelelserne foreslået en integreret tilgang for senest i 2012 at nå fællesskabsmålet på 120 g CO₂/km, og det blev bekendtgjort, at Kommissionen vil foreslå en lovramme for at nå fællesskabsmålet ved at fokusere på obligatoriske CO₂-emissionsreduktioner for at opfylde emissionsmålet på gennemsnitligt 130 g CO₂/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 CO₂-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 køretøjer³. En yderligere reduktion på 10 g CO₂/km eller tilsvarende, hvis teknisk nødvendigt, opnås gennem andre teknologiske forbedringer og gennem en øget anvendelse af **bæredygtige** biobrændstoffer. ■
- (11) Lovrammen for gennemførelsen af de gennemsnitlige emissionsmål for bilparken af nye biler bør sikre konkurrencemæssigt upartiske og socialt acceptable reduktionsmål, som er rimelige for alle Europas forskellige automobilfabrikanter, og som gør det muligt at undgå unødige konkurrenceforvridning mellem automobilfabrikanterne. Lovrammen bør kunne forenes med det overordnede mål om at nå EU's Kyoto-mål og suppleres af mere brugsrelaterede instrumenter, f.eks. differentierede bil- og energiafgifter.
- (12) ***Det bør sikres, at der i Fællesskabets budget afsættes passende støttemidler til at fremme udviklingen af teknologier, der skal nedbringe CO₂-emissioner fra vejkøretøjer radikalt.***
- (13) For at opretholde diversiteten på bilmarkedet og dets evne til at imødekomme forskellige forbrugerbehov bør CO₂-målene for personbiler fastsættes som en lineær funktion af bilernes nytte. ***En egnet*** parameter til at beskrive denne nytte er massen, ***der*** skaber en ■ sammenhæng med de nuværende emissioner og || derfor ***fører*** til mere realistiske og konkurrencemæssigt upartiske mål, ***samtidig med at*** der er 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.***

¹ KOM(2007)0019 ||.

² KOM(2007)0022 ||.

³ EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

- (14) *Der bør vedtages foranstaltninger for at tilpasse denne lovgivning med henblik på at tage højde for udviklingen i massen af nye køretøjer, der registreres i Den Europæiske Union.*
- (15) Sigtet med denne forordning er at skabe incitamenter for automobilindustrien til at investere i nye teknologier. Forordningen fremmer aktivt miljøinnovation og 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.*
- (16) *I anerkendelse af de høje omkostninger forbundet med forskning og udvikling samt enhedsomkostningerne for de første generationer af køretøjsteknologier med meget lave CO₂-emissioner, der bringes i omsætning som følge af denne forordnings ikrafttræden, omfatter forordningen på et midlertidigt grundlag også specifikke bestemmelser, hvis sigte er, at køretøjer med ultralave CO₂-emissioner bringes hurtigere i omsætning på det europæiske marked allerede på de første stadier af markedsføringen.*
- (17) *Anvendelsen af visse alternative brændstoffer kan give væsentlige CO₂-reduktioner beregnet på et "well-to-wheels"-grundlag. Denne forordning omfatter derfor specifikke bestemmelser, der har til formål at fremme en udvidet brug på det europæiske marked af visse køretøjer, der kører på alternative brændstoffer.*
- (18) Af hensyn til sammenhængen med tilgangen inden for Kommissionens strategi for CO₂ 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.
- (19) I 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 køretøjer¹ etableres en harmoniseret ramme med administrative bestemmelser og almene tekniske krav vedrørende godkendelse af alle nye køretøjer inden for dets 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 denne forordning og for sikring af produktionens overensstemmelse.
- (20) Køretøjer til særlig brug *som defineret i bilag II i direktiv 2007/46/EF*, der er underkastet specifikke krav i forbindelse med typegodkendelse, *bør udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde. Der henvises til, at køretøjer, som er godkendt som klasse M1 inden denne forordnings ikrafttræden og* udformet specifikt til erhvervsformål til befordring af kørestolsbrugere i køretøjet, *og som svarer til definitionen af køretøjer til*

¹ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

særlig brug i bilag II i direktiv 2007/46/EF, bør også udelukkes i overensstemmelse med fællesskabets politik om hjælp til handicappede ■ .

- (21) 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 biler i stedet for at skulle opfylde CO₂-mål for hver enkelt bil. Fabrikanterne bør derfor pålægges at sikre, at de gennemsnitlige specifikke CO₂-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 indføres mellem 2012 og 2015 med henblik på at lette overgangen.***
- (22) ***Det er ikke hensigtsmæssigt at anvende den samme metode til at fastlægge emissionsreduktionsmål for store fabrikker og fabrikker med lav produktionsvolumen, der betragtes som uafhængige ifølge de kriterier, der er fastsat i denne forordning. Disse fabrikker med lav produktionsvolumen bør have alternative emissionsreduktionsmål, der hænger sammen med det teknologiske potentiale hos en given fabrikants køretøjer til at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner og er i overensstemmelse med de pågældende markedssegmenters karakteristika. Denne undtagelse bør medtages i gennemgangen af de specifikke CO₂-emissionsmål i bilag I, der skal være afsluttet senest i begyndelsen af 2013.***
- (23) ***Nichefabrikker bør også have mulighed for at opfylde et alternativt mål, der er 25 % lavere end deres gennemsnitlige specifikke emissioner for 2007. Hvis der ikke foreligger oplysninger om en fabrikants gennemsnitlige specifikke emissioner for 2007, fastsættes et tilsvarende mål. Denne undtagelse bør medtages i gennemgangen af målene for de specifikke CO₂-emissioner i bilag I, der skal være afsluttet senest i begyndelsen af 2013.***
- (24) ***Ved fastsættelsen af de gennemsnitlige specifikke emissioner fra alle nye biler, som registreres i Fællesskabet, og som fabrikanterne bærer ansvaret for, bør der tages hensyn til alle biler uanset deres masse eller andre karakteristika. Eftersom forordning (EF) nr. 715/2007 ikke dækker personbiler 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 måles efter den samme måleprocedure, som er præciseret for personbiler i forordning (EF) nr. 692/2008¹. De heraf opnåede CO₂-emissionsværdier bør indføres i køretøjets typeattest, for at de dermed får mulighed for at indgå i overvågningsordningen.***
- (25) 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 dette forslag. En aftale om at danne en pool bør ikke overstige fem år, men den kan 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 emissionsmål.

¹ ***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).***

- (26) Der er behov for en robust overholdelsesmekanisme for at sikre, at målene i denne forordning opfyldes.
- (27) Nye personbilers specifikke emissioner af kuldioxid måles på et harmoniseret grundlag i Fællesskabet efter metoden i forordning (EF) nr. 715/2007. For at minimere den administrative byrde ved ordningen bør opfyldelsen af ordningen måles på grundlag af data om registreringer af nye biler i Fællesskabet, 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.
- (28) 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 fælles europæisk standarddatabase over data om typeattester. Databaseen bør anvendes som fælles reference for at give medlemsstaterne mulighed for lettere at vedligeholde deres registreringsdata, når nye køretøjer registreres.**
- (29) Fabrikantens opfyldelse af målene i denne forordning bør vurderes på fællesskabsniveau. Fabrikanter, hvis gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overstiger grænserne i denne forordning, bør pålægges en afgift for emissionsoverskridelsen for hvert kalenderår fra og med 2012. Afgiftens størrelse bør afhænge af, i hvor høj grad fabrikanterne overskrider deres mål. Den bør vokse med tiden. For at skabe et tilstrækkeligt incitament til at træffe foranstaltninger for at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner fra personbiler bør afgiften afspejle de teknologiske omkostninger. Afgifterne for emissionsoverskridelser bør betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget.
- (30) Denne forordning *berører* ikke den fulde anvendelse af Fællesskabets konkurrenceregler.
- (31) **Med henblik på at opfylde det langfristede mål bør Kommissionen overveje nye fremgangsmåder til at opnå dette, herunder navnlig kurvens hældning, nytteparameteren og ordningen for emissionsoverskridelse.**



- (32) 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 Kommissionen¹.
- (33) 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,

¹ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. ||

fastlægge metoder til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser og vedtage detaljerede bestemmelser til forbedring af den særlige undtagelsesbestemmelse for uafhængige fabrikker med lav produktionsvolumen. 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.

- (34) Afgørelse 1753/2000/EF bør ophæves af hensyn til forenkling og juridisk klarhed.
- (35) Målet for *denne forordning* kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor, på grund af den påtænkte handlings omfang og virkninger, bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet i traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Emne og mål

I denne forordning fastsættes præstationsmål for nye personbilers CO₂-emissioner med henblik på at sikre et velfungerende indre marked og opfylde EU's overordnede mål om, at bilparken af nye biler gennemsnitligt bør opnå emissioner på 120 g CO₂/km. I forordningen 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*.

I denne forordning fastsættes som mål fra 2020, at bilparken af nye personbiler gennemsnitligt skal opnå CO₂-emissioner på højst 95 g CO₂/km i overensstemmelse med artikel 13, stk. 5.

Denne forordning vil blive suppleret med foranstaltninger for at opnå en reduktion på 10 g CO₂/km inden for Fællesskabets integrerede tilgang.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer i klasse M1, jf. bilag II til direktiv 2007/46/EF ("personbiler"), som er registreret i Fællesskabet for første gang, og som ikke tidligere er registreret uden for Fællesskabet ("nye personbiler").
2. En tidligere registrering uden for Fællesskabet mindre end tre måneder før registreringen i Fællesskabet tages ikke i betragtning.

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

Artikel 3

Definitioner

1. I denne forordning forstås ved:

- a) "gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner" i relation til en fabrikant: de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra alle nye personbiler, som fabrikanten har fremstillet
- b) "typeattest": den attest, der er nævnt i artikel 18 i direktiv 2007/46/EF¹
- 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*
- f) "specifikke CO₂-emissioner": en personbils CO₂-emissioner målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og specificeret som CO₂-emission (kombineret) på typeattesten. ***For personbiler, som ikke er typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, forstås herved CO₂-emissioner målt i overensstemmelse med den samme måleprocedure, som er præciseret for personbiler i forordning (EF) nr. 692/2008 eller i overensstemmelse med de procedurer, som Kommissionen har vedtaget for at etablere CO₂-emissionerne fra sådanne personbiler***
- g) "specifikt emissionsmål" i relation til en fabrikant: gennemsnittet af de specifikke CO₂-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 CO₂-emissioner, der er tilladt ifølge denne undtagelsesbestemmelse.

2. I denne forordning **forstås ved "gruppe af sammenhørende fabrikanter": en fabrikant og dennes sammenhørende virksomheder**. Fabrikanter *anses* for at være sammenhørende, hvis de er sammenhørende virksomheder. Ved "sammenhørende virksomheder" forstås:

- a) virksomheder, hvor **fabrikanten** direkte eller indirekte:

¹ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

- 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, 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 deres sammenhørende virksomheder, jf. litra a) til d), og en eller flere tredjeparter.

Artikel 4

Specifikke emissionsmål

For kalenderåret, der påbegyndes den 1. januar 2012, og hvert efterfølgende kalenderår sikrer hver personbilfabrikant, at dennes gennemsnitlige specifikke CO₂-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. **De gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner beregnes under anvendelse af følgende andele af nye personbiler, der registreres i det pågældende år:**

- **65 % i 2012**
- **75 % i 2013**
- **80 % i 2014**
- **100 % fra 2015 og fremefter.**

Artikel 5

Superkreditter

Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner indgår hver ny personbil med specifikke CO₂-emissioner på under 50g CO₂/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.

Artikel 6

Specifikke emissionsmål for køretøjer, der anvender alternative brændstoffer

For at sikre, at hver enkelt personbilsfabrikant overholder de specifikke emissionsmål, som fastsat i artikel 4, reduceres CO₂-emissionerne som anført på typeattesten 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, og som er registreret i Den Europæiske Union, 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 fællesskabslovgivningen.

Artikel 7

Pool-dannelse

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) det angives, hvilke fabrikanter der deltager i poolen
 - b) en af fabrikanterne udpeges som forvalter af poolen, og forvalteren er kontaktpunkt for poolen og vil være ansvarlig for at indbetale eventuelle afgifter for emissionsoverskridelser, der måtte blive pålagt i overensstemmelse med *artikel 9*, og
 - c) det dokumenteres, at forvalteren af poolen vil være i stand til at opfylde forpligtelserne i litra b).

3. Opfylder den foreslåede forvalter af poolen ikke kravene i stk. 2, litra c), underretter Kommissionen fabrikkerne herom.
4. Fabrikkerne 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 i stk. 2, litra c), samt eventuelle ændringer med hensyn til medlemskab eller opløsning af poolen.
5. Fabrikker kan indgå pool-ordninger, når deres aftaler er i overensstemmelse med traktatens artikel 81 og 82, og når aftalerne gør det muligt for fabrikker, der anmoder om medlemskab af poolen, at deltage på åbne, gennemsigtige, ikke-diskriminerende og forretningsmæssigt rimelige vilkår. Uden at indskrænke den almene gyldighed af EU's konkurrenceregler for sådanne pools sikrer alle medlemmer af en pool blandt andet, at der ikke deles andre data eller udveksles andre oplysninger inden for rammerne af deres pool-ordning end følgende oplysninger:
 - i) de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner
 - ii) det specifikke emissionsmål
 - iii) det samlede antal registrerede køretøjer.
6. Stk. 5 finder ikke anvendelse, når alle fabrikker i poolen er *en del af samme gruppe* sammenhørende *fabrikker*.
7. Medmindre der foretages en underretning i henhold til stk. 3, anses fabrikkerne 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 vil blive registreret, rapporteret og stillet til rådighed i det centrale register, der er nævnt i artikel 8, stk. 4, for individuelle fabrikker samt for alle pooler.*

Artikel 8

Overvågning og rapportering af gennemsnitlige emissioner

1. For det år, der påbegyndes den 1. januar 2010, og hvert efterfølgende år registrerer hver medlemsstat oplysninger om hver ny personbil, som registreres på dens område, jf. del A i bilag II. *Disse oplysninger stilles til rådighed for fabrikkerne og deres udpegede importører eller repræsentanter i de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne gør alt for at sikre, at rapporteringsorganerne arbejder på en gennemskelig måde. Hver medlemsstat sikrer, at de specifikke CO₂-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 medlemsstaten de oplysninger, der er specificeret i del B i bilag II, for det foregående kalenderår og forelægger Kommissionen disse. Data skal forelægges i overensstemmelse med det format, der er specificeret i del C i bilag II.

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 CO₂-emissioner i Fællesskabet i det foregående kalenderår
 - b) de specifikke emissionsmål i det foregående kalenderår og
 - c) forskellen mellem de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i det foregående kalenderår og de 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 CO₂-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 senest den **31. oktober** enten stadfæster, eller ændrer og stadfæster, den de foreløbige beregninger, jf. stk. 4.

6. Skønner Kommissionen på grundlag af beregningerne i stk. 5, at en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i kalenderåret 2010 eller 2011 overskrider dennes specifikke emissionsmål for samme år, underretter Kommissionen fabrikanten herom.
7. 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 *seks* måneder efter denne forordnings ikrafttræden. **Kommissionen underretter efterfølgende Europa-Parlamentet og Rådet herom.**
8. ***Medlemsstaterne forelægger for hvert kalenderår, hvor artikel 6 finder anvendelse, Kommissionen oplysninger vedrørende andelen af tankstationer og bæredygtighedskriterier for E85-brændstoffet i overensstemmelse med nævnte artikel.***
9. Kommissionen kan efter proceduren i *artikel 14, stk. 2*, vedtage detaljerede regler om overvågning og rapportering af data i medfør af denne artikel og om anvendelsen af bilag II.

Kommissionen kan ændre bilag II i lyset af de erfaringer, der gøres i forbindelse med anvendelsen af denne forordning. Fastsættelsen af disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i forordningen, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i *artikel 14, stk. 3*.

Artikel 9

Afgift for emissionsoverskridelse

1. Overstiger en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-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:

Fra 2012 til 2018:

Hvor den pågældendes gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overskrider dennes specifikke emissionsmål med mere end 3 g CO₂/km:

$((\text{emissionsoverskridelse} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ €/gCO}_2/\text{km} + 1 \text{ gCO}_2/\text{km} \times 25 \text{ €/gCO}_2/\text{km} + 1 \text{ gCO}_2/\text{km} \times 15 \text{ €/gCO}_2/\text{km}) + 1 \text{ gCO}_2/\text{km} \times 5 \text{ €/gCO}_2/\text{km}) \times \text{antal nye personbiler.}$

Hvor den pågældendes gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overskrider dennes specifikke emissionsmål med mere end 2 g CO₂/km, men ikke mere end 3 g CO₂/km:

$((\text{emissionsoverskridelse} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ €/gCO}_2/\text{km} + 1 \text{ gCO}_2/\text{km} \times 15 \text{ €/gCO}_2/\text{km}) + 1 \text{ gCO}_2/\text{km} \times 5 \text{ €/gCO}_2/\text{km}) \times \text{antal nye personbiler.}$

Hvor den pågældendes gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overskrider dennes specifikke emissionsmål med mere end 1 g CO₂/km, men ikke mere end 2 g CO₂/km:

$((\text{emissionsoverskridelse} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ €/gCO}_2/\text{km} + 1 \text{ gCO}_2/\text{km} \times 5 \text{ €/gCO}_2/\text{km}) \times \text{antal nye personbiler.}$

Hvor den pågældendes gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overskrider dennes specifikke emissionsmål med mindre end 1 g CO₂/km:

$(\text{emissionsoverskridelse} \times 5 \text{ €/gCO}_2/\text{km}) \times \text{antal nye personbiler.}$

Fra 2019:

$(\text{emissionsoverskridelse} \times 95 \text{ €/gCO}_2/\text{km}) \times \text{antal nye personbiler.}$

hvor:

"emissionsoverskridelse" *vurderet som angivet i artikel 4 betegner* 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**.

3. Kommissionen fastsætter metoder til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser i henhold til stk. 1.

Fastsættelsen af disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i forordningen ved at supplere denne, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i *artikel 14, stk. 3*.

4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions 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 CO₂-emissioner i det foregående kalenderår
 - c) forskellen mellem fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-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.

Artikel 11

Undtagelser for visse fabrikanter

1. En ansøgning om en undtagelsesbestemmelse fra det specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, kan indgives af en fabrikant, som:
 - a) er ansvarlig for færre end 10 000 nye personbiler, der registreres i Fællesskabet, for hvert kalenderår ||
 - b) *er en del af en gruppe sammenhørende fabrikanter eller har sammenhørende virksomheder, og disse virksomheder i alt er ansvarlige 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. Der kan ansøges om en undtagelsesbestemmelse, jf. stk. 1, 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 undtagelsesbestemmelse, jf. 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 reduktionspotentialiet, herunder det **økonomiske og** teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO₂-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 en *undtagelse* efter stk. 1, og at fabrikantens forslag til specifikt emissionsmål er i overensstemmelse med reduktionspotentialiet, herunder det **økonomiske og** teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner, **i betragtning af de særlige forhold på markedet for den type biler, der fabrikeres**, indrømmer Kommissionen fabrikanten en *undtagelse*. *Undtagelsen* gælder fra den 1. januar i det år, der følger ansøgningen.
4. **En ansøgning om en undtagelse fra det specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, kan indgives af en fabrikant, som med alle sine sammenhørende virksomheder er ansvarlig for mellem 10 000 og 300 000 nye personbiler, der registreres i Den Europæiske Union hvert år.**

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

- a) *alle de i stk. 2, litra a) og c) anførte oplysninger, herunder i givet fald oplysninger om enhver sammenhørende virksomhed*
- b) *et mål, som i) udgør en reduktion på 25 % i forhold til de gennemsnitlige specifikke emissioner i 2007, eller ii) når flere sammenhørende virksomheder*

indgiver en enkelt ansøgning, udgør en gennemsnitlig reduktion på 25 % i forhold til disse virksomheders gennemsnitlige specifikke emissioner i 2007.

Hvis der ikke foreligger oplysninger om fabrikantens gennemsnitlige specifikke emissioner for 2007, fastsætter Kommissionen et tilsvarende reduktionsmål på grundlag af de bedste tilgængelige teknologier til reduktion af CO₂-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.

5. En fabrikant, der har opnået en undtagelsesbestemmelse i overensstemmelse med denne artikel, underretter øjeblikkeligt Kommissionen om ændringer, som påvirker eller kunne påvirke fabrikantens berettigelse til en undtagelsesbestemmelse.
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 undtagelsesbestemmelsen, tilbagekalder Kommissionen undtagelsesbestemmelsen med virkning fra den 1. januar i det følgende kalenderår, og den underretter fabrikanten herom.
7. Hvis fabrikanten efter Kommissionens opfattelse ikke efterlever sit program til nedbringelse af de specifikke CO₂-emissioner, jf. dennes ansøgning, **pålægger** Kommissionen **fabrikanten en afgift for emissionsoverskridelse, jf. artikel 9.**
8. Kommissionen kan vedtage nærmere bestemmelser om gennemførelsen af stk. 1-7, herunder fortolkningen af kriterierne for indrømmelse af en undtagelsesbestemmelse, indholdet af ansøgninger og om indholdet og vurderingen af programmer til nedbringelse af de specifikke CO₂-emissioner.

Fastsættelsen af disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i forordningen ved at supplere denne, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 14, stk. 3.

9. **En ansøgning om en undtagelse, med ledsagende oplysninger samt en eventuel underretning, jf. stk. 5, en eventuel tilbagekaldelse, jf. stk. 6 eller 7, eller foranstaltninger som omhandlet i stk. 8, gøres tilgængelig 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 dokumenter¹.**

Artikel 12

Miljøinnovationer

1. **Efter anmodning fra en leverandør eller en fabrikant skal der tages hensyn til CO₂-besparelser opnået ved anvendelse af innovative teknologier. Det samlede bidrag fra disse teknologier kan være op til 7 g CO₂-reduktion af det gennemsnitlige specifikke emissionsmål for hver enkelt fabrikant.**

¹ EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

2. **Kommissionen vedtager i 2010 detaljerede bestemmelser om godkendelse af sådanne innovative teknologier. Disse bestemmelser skal være baseret på følgende kriterier. Innovative teknologier:**
- a) **skal være ansvarlige**
 - b) **skal yde et verificeret bidrag til CO₂-reduktionen**
 - c) **må ikke være omfattet af CO₂-målingerne i standardprøvecyklussen eller af obligatoriske bestemmelser som følge af supplerende foranstaltninger gennemført for at opnå en reduktion på 10 g CO₂/km, jf. artikel 1, eller være obligatoriske i henhold til andre fællesskabsretlige bestemmelser.**

Disse bestemmelser vedtages i overensstemmelse med proceduren i artikel 14, stk. 2.

3. **En fabrikant eller en leverandør, der ønsker en foranstaltning godkendt 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 er 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. **Den opnåede reduktion godkendes af Kommissionen på grundlag af de opstillede kriterier.**

Artikel 13

Gennemgang og rapportering

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 CO₂-emissioner.
2. **I slutningen af oktober 2014 og derefter hvert tredje år vedtages foranstaltninger til ændring af bilag I for at sikre, at værdien M₀ er lig med nye personbilers gennemsnitlige masse i de foregående tre kalenderår.**

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

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 14, stk. 3.

3. **Fra 2012 gennemfører Kommissionen 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 CO₂-emissioner, der er angivet i forordning (EF) nr. 715/2007. Navnlig fremsætter Kommissionen forslag, der kan sikre en tilpasning af**

procedurerne, så de på passende vis afspejler bilernes faktiske CO₂-emissionsmønster, og i særdeleshed forslag om medtagelse af godkendte innovative teknologier, jf. artikel 4, der kan afspejles i prøvecyklussen. Kommissionen sikrer, at disse procedurer efterfølgende revideres regelmæssigt.

Fra datoen for den reviderede CO₂-emissionsmålingsprocedures ikrafttræden godkendes innovative teknologier ikke længere i henhold til den i artikel 12 anførte procedure.

4. *Senest i 2010 reviderer Kommissionen direktiv 2007/46/EF, således at hver type/version/variant svarer til et unikt sæt innovative teknologier.*
5. *Kommissionen afslutter senest i begyndelsen af 2013 en revision af de specifikke CO₂-emissionsmål i bilag I og undtagelsesbestemmelserne i artikel 11 med det formål:*
 - *at fastsætte de nærmere bestemmelser for inden 2020 at nå et langsigtet mål om 95 g CO₂/km på en omkostningseffektiv måde og*
 - *at definere de forskellige aspekter af gennemførelsen, herunder afgifterne for emissionsoverskridelser.*

På grundlag af en sådan revision og en konsekvensanalyse heraf, herunder en samlet analyse af konsekvenserne for bilindustrien og de afhængige erhvervsgrøner, forelægger Kommissionen på en måde, der ud fra et konkurrencesynspunkt er så upartisk som muligt, og som er socialt retfærdig og bæredygtig, et forslag til ændring af denne forordning.

6. *Kommissionen offentliggør senest i 2014 efter en konsekvensanalyse en rapport om tilgængeligheden af data om fodaftryk som et nytteparameter til at fastsætte specifikke emissionsmål og forelægger om nødvendigt et forslag om ændring af bilag I for Europa-Parlamentet og Rådet.*
7. *Der vedtages foranstaltninger, der kan sikre den nødvendige tilpasning af formlerne i bilag I, så de afspejler eventuelle ændringer af de forskriftsmæssige afprøvningsmetoder til måling af specifikke CO₂-emissioner.*

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 14, stk. 3.

I

Artikel 14

Udvalg

1. *Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 9 i beslutning nr. 280/2004/EF.*

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

■

Artikel 15

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.

Artikel 16

Ikrafttræden

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

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

Udfærdiget i ||

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

BILAG I

SPECIFIKKE CO₂-EMISSIONSMÅL

1. *Med henblik på beregningerne i dette bilag* fastsættes de **█** specifikke CO₂-emissioner målt i g/km *for hver ny personbil* i overensstemmelse med følgende formel:

Fra 2012 til 2015:

$$\text{Specifik CO}_2\text{-emission} = 130 + a \times (M - M_0)$$

hvor:

M = køretøjets masse i kilogram (kg)

M_0 = 1372.0

█

a = 0,0457

Fra 2016:

$$\text{Specifik CO}_2\text{-emission} = 130 + a \times (M - M_0)$$

hvor:

M = køretøjets masse i kilogram (kg)

M_0 = værdien tilpasset i henhold til artikel 10

a = 0,0457.

2. Det specifikke *CO₂-emissionsmål* for en fabrikant i et kalenderår beregnes som gennemsnittet af de tilladte specifikke emissioner for hver ny personbil, som vedkommende har fremstillet i dette kalenderår.

BILAG II

OVERVÅGNING OG RAPPORTERING AF EMISSIONER

DEL A

Indsamling af data om nye personbiler og fastsættelse af oplysninger om overvågning af CO₂

1. For det år, der påbegyndes den 1. januar 2010, og hvert efterfølgende år registrerer medlemsstaterne følgende oplysninger om hver ny personbil, der registreres på deres område:
 - a) fabrikanten
 - b) dens type, variant og version
 - c) dens specifikke CO₂-emissioner (g/km)
 - d) dens masse (kg)
 - e) dens akselafstand (mm) og
 - f) dens sporvidde (mm).
2. De i stk. 1 nævnte oplysninger tages fra den pågældende personbils typeattest. Hvis der på typeattesten er specificeret både en mindste og største masse for en personbil, anvender medlemsstaterne alene den største masse med henblik på anvendelsen af denne forordning. ***For så vidt angår køretøjer med dual-fuel-motor (benzin-gas), hvis overensstemmelsescertifikater anfører de specifikke CO₂-emissioner både for benzin og gas, anvender medlemsstaterne kun den værdi, der måles for gas.***
3. For det år, der påbegyndes den 1. januar 2010, og hvert efterfølgende år fastlægger medlemsstaterne efter metoderne i del B opdelt på fabrikant:
 - a) det samlede antal nye personbiler, der registreres på deres område
 - b) de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner, jf. **stk. 3** i del B i dette bilag
 - c) den gennemsnitlige masse, jf. **stk. 4** i del B i dette bilag
 - d) for hver variant af hver version af hver type ny personbil:
 - i) det samlede antal nye personbiler, der er registreret på deres område, jf. **stk. 2** i del B i dette bilag
 - ii) de specifikke CO₂-emissioner **og andelen af emissionsreduktioner gennem innovative teknologier eller blandingsbrændstøfkøretøjer**
 - iii) massen

- iv) bilens fodaftryk, jf. **stk. 6** i del B til dette bilag.

DEL B

Metode til fastsættelse af oplysninger om overvågning af CO₂ for nye personbiler

1. Overvågningsoplysninger, som medlemsstaterne skal tilvejebringe i henhold til stk. 3 i del A, skal fastlægges i overensstemmelse med metoden i denne del.

Antal registrerede nye personbiler (N).

2. Medlemsstaterne skal fastslå antallet af registrerede nye personbiler på deres område i det pågældende overvågningsår, N .

Nye personbilers gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner (S_{ave})

3. De gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for alle nye personbiler, som er registreret for første gang inden for en medlemsstats område i overvågningsåret (S_{ave}), beregnes ved at dividere summen af hver enkelt ny personbils specifikke CO₂-emissioner, S , med antallet af nye personbiler, N .

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

Nye personbilers gennemsnitlige masse

4. Den gennemsnitlige masse for alle personbiler, som er registreret for første gang inden for en medlemsstats område i overvågningsåret (M_{ave}), beregnes ved at dividere summen af hver enkelt ny personbils masse, M , med antallet af nye personbiler, N .

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

Nye personbilers fordeling på varianter

5. For hver variant af hver version af hver type af ny personbil registreres antallet af nyregistrerede personbiler, køretøjernes masse, de specifikke CO₂-emissioner og bilens fodaftryk.

Fodaftryk

6. En bils fodaftryk beregnes ved at multiplicere bilens akselafstand med dens sporvidde.

DEL C

Format til brug ved indsendelse af data

|| For hver fabrikant og hvert år rapporterer medlemsstaterne de data, der er beskrevet i stk. 3 i del A, i de følgende formater:

- Aggregerede data:

År:				
Fabrikant	Samlet antal registrerede nye personbiler	Gennemsnitlige specifikke CO ₂ -emissioner (g/km)	Gennemsnitlig masse (kg)	Gennemsnitligt fodaftryk (m ²)
(Fabrikant 1)
(Fabrikant 2)
...
I alt for alle fabrikanter

- Udførlige data opdelt på fabrikanter:

År	Fabrikant	Type bil	Version	Variant	<i>Innovativ teknologi eller gruppe af innovative teknologier eller blandingsbrændstof køretøj</i>	Fabrikat	Handelsnavn	Registreringer i alt	Specifikke CO ₂ -emissioner (g/km)	Masse (kg)	Fodaftryk (m ³)	<i>Emissionsreduktioner gennem innovative teknologier eller blandingsbrændstof kapacitet*</i>
År	(Navn på fabrikant 1)	(navn på type 1)	(navn på version 1)	(navn på variant 1)	...	...	...	...	...	...	...
År	(Navn på fabrikant 1)	(navn på type 1)	(navn på version 1)	(navn på variant 2)	...	...	...	...	...	...	...
År	(Navn på fabrikant 1)	(navn på type 1)	(navn på version 2)	(navn på variant 1)	...	...	...	...	...	...	...
År	(Navn på fabrikant 1)	(navn på type 1)	(navn på version 2)	(navn på variant 2)	...	...	...	...	...	...	...
År	(Navn på fabrikant 1)	(navn på type 2)	(navn på version 1)	(navn på variant 1)	...	...	...	...	...	...	...
År	(Navn på fabrikant 1)	(navn på type 1)	(navn på version 1)	(navn på variant 2)	...	...	...	...	...	...	...
År	(Navn på fabrikant 1)	(navn på type 1)	(navn på version 2)	(navn på variant 1)	...	...	...	...	...	...	...

* *Jf. artikel 6.*

		2)		1)							
År	(Navn på fabrikant 1)	(navn på type 2)	(navn på version 2)	(navn på variant 2)	...	...	...	...	...	...
År	(Navn på fabrikant 1)	...		...	...	...	...	...	...	...
År	(Navn på fabrikant 1)		
År	(Navn på fabrikant 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
År	(Navn på fabrikant 1)		
År	(Navn på fabrikant 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

ERKLÆRING FRA KOMMISSIONEN

The Commission confirms that in 2009 it intends to propose a revision of Directive 1999/94/EC relating to the availability of consumer information on fuel economy and CO₂ emissions in respect of the marketing of new passenger cars. This is to ensure that consumers receive appropriate information about the CO₂ emissions of new passenger cars.

The Commission will by 2010 review Directive 2007/46/EC so that the presence of innovative technologies (“eco-innovations”) in a vehicle and their impact on the vehicle's specific emissions of CO₂ can be communicated to the Member State authorities responsible for monitoring and reporting in accordance with the Regulation.

The Commission will also consider preparing and implementing requirements for cars to be fitted with fuel economy meters as a means to encourage more fuel-efficient driving. In this context, the Commission will consider modifying the framework type approval legislation and adopting the necessary technical standards by 2010.

The Commission is, however, committed to the aims of its Better Regulation initiative and the need for proposals to be underpinned by a comprehensive assessment of the impacts and benefits. In this regard and in accordance with the Treaty establishing the European Community, the Commission will continue to evaluate the need to bring forward new legislative proposals but reserves its right to decide if and when it would be appropriate to present any such proposal.