Denne tekst tjener udelukkende som dokumentationsværktøj og har ingen retsvirkning. EU's institutioner påtager sig intet ansvar for dens indhold. De autentiske udgaver af de relevante retsakter, inklusive deres betragtninger, er offentliggjort i den Europæiske Unions Tidende og kan findes i EUR-Lex. Disse officielle tekster er tilgængelige direkte via linkene i dette dokument

►B

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

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►M1	Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 205/2012 af 6. januar 2012	L 72	2	10.3.2012
►M2	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 253/2014 af 26. februar 2014	L 84	38	20.3.2014
►M3	Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 404/2014 af 17. februar 2014	L 121	1	24.4.2014
►M4	Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/748 af 14. december 2016	L 113	9	29.4.2017

▼B

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

(EØS-relevant tekst)

Artikel 1

Genstand og mål

1. I denne forordning fastsættes præstationsmål for nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner. I denne forordning fastsættes de gennemsnitlige CO_2-emissioner for nye lette erhvervskøretøjer til 175 g CO_2/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.

▼M2

2. Fra og med 2020 fastsættes der i denne forordning et mål på 147 g CO_2/km for de gennemsnitlige CO_2-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Unionen, målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil samt innovative teknologier.

▼B

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer i 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.

▼M2

4. Artikel 4, artikel 8, stk. 4, litra b) og c), artikel 9 og artikel 10, stk. 1, litra a) og c), finder ikke anvendelse på en fabrikant, som med alle sine sammenhørende virksomheder er ansvarlig for mindre end 1 000 nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i Unionen i det foregående kalenderår.

▼B

Artikel 3

Definitioner

1. I denne forordning forstås ved:

▼B

a) »gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner« i relation til en fabrikant: de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner fra alle 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 køretøj, hvor typegodkendelsen er udstedt efter afslutning af en etapevis typegodkendelsesproces i overensstemmelse med direktiv 2007/46/EF

d) »færdigopbygget køretøj«: ethvert køretøj, som ikke skal opbygges yderligere for at opfylde de relevante tekniske krav i direktiv 2007/46/EF

e) »basiskøretøj«: ethvert 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«: massen af 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

i) »specifikt emissionsmål« i relation til en fabrikant: gennemsnittet af de vejledende specifikke CO_2-emissioner, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, for hvert nyt let erhvervskøretøj, som fabrikanten har fremstillet, eller, hvis fabrikanten har fået tildelt en undtagelsesbestemmelse efter artikel 11, de specifikke emissionsmål, der er fastsat ifølge denne undtagelsesbestemmelse

j) »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

k) »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

▼B

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

For det kalenderår, der begynder den 1. januar 2014, og hvert efterfølgende kalenderår sikrer hver fabrikant af lette erhvervskøretøjer, at dennes gennemsnitlige CO_2-emissioner ikke overskrider vedkommendes specifikke emissionsmål som fastsat i overensstemmelse med bilag I eller, såfremt en fabrikant har fået en undtagelse efter artikel 11, i overensstemmelse med den undtagelse.

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.

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

▼B

— 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.

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 CO_2-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

Pooling

1. Fabrikanter af nye lette erhvervskøretøjer, som ikke har fået en undtagelse 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

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.

▼B

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, 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, stk. 4.

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:

▼B

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 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 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 2 610 kg og køretøjer, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007.

Artikel 9

Afgift for emissionsoverskridelse

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

▼B

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

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.

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 — 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«: det antal nye lette erhvervskøretøjer, som fabrikanten har fremstillet, og som er registreret i det pågældende tidsrum, jf. indfasningskriteriet i artikel 4.

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.

Artikel 10

Offentliggørelse af fabrikanternes præstationer

1. Senest den 31. oktober 2013 og den 31. oktober hvert efterfølgende år offentliggør Kommissionen en liste, hvor følgende angives for hver fabrikant:

▼B

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 CO_2-emissioner for alle nye lette erhvervskøretøjer registreret i Unionen i det foregående kalenderår

e) den gennemsnitlige masse for alle nye lette erhvervskøretøjer registreret i Unionen i det foregående kalenderår.

2. Fra den 31. oktober 2015 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 undtagelse fra det specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, kan indgives af en fabrikant af færre end 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 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 en periode på højst fem kalenderår. 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 lette erhvervskøretøjer, som fabrikanten fremstiller, herunder disse lette erhvervskøretøjers 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 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

▼B

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. ►M2 ———— ◄

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 ([1]).

Artikel 12

Miljøinnovationer

▼M2

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.

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:

([1]) EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

▼B

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.

Artikel 13

Revision og indberetning

▼M2

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 CO_2-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 CO_2-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.

▼B

2. Kommissionen forelægger om nødvendigt og senest i 2014 Europa-Parlamentet og Rådet et forslag om i denne forordning at medtage køretøjer i klasse N_2 og M_2 som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF med en referencemasse på højst 2 610 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.

▼B

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.

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.

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 M_0, 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.

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.

▼M2

_____

▼B

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

▼M2

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 ([1]). 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.

([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).

▼B

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 af Kyoto-protokollen ([1]). 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.

▼M2

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.

▼B

Artikel 15

Udøvelse af delegationen

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.

([1]) EUT L 49 af 19.2.2004, s. 1.

▼B

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.

Artikel 18

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.

▼B

BILAG I

SPECIFIKKE CO_2-EMISSIONSMÅL

1. De vejledende specifikke CO_2-emissionsmål for hvert let erhvervskøretøj målt i gram pr. km fastsættes i overensstemmelse med følgende formel:

   a) Fra 2014 til 2017:

   Vejledende specifikke CO_2-emissioner = 175 + a × (M – M_0)

   hvor:

   M = køretøjets masse i kilogram (kg)

   M_0 = 1 706,0

   a = 0,093.

   b) ►**M4** Fra 2018:

   Specifik CO_2-emission = 175 + a × (M – M_0)

   hvor:

   M = køretøjets masse i kilogram (kg)

   M_0 = 1 766,4

   a = 0,093. ◄

▼M2

   c) Fra 2020:

   Vejledende specifikke CO_2-emissioner = 147 + a · (M − M_0)

   hvor

   M = køretøjets masse i kilogram (kg)

   M_0 = værdien fastlagt i henhold til artikel 13, stk. 5

   a = 0,096.

▼B

2. Det specifikke emissionsmål for en fabrikant i et kalenderår beregnes som gennemsnittet af de vejledende specifikke CO_2-emissioner for hvert nyt let erhvervskøretøj, der er registreret i kalenderåret, og som fabrikanten har fremstillet.

▼B

BILAG II

OVERVÅGNING OG INDBERETNING AF EMISSIONER

A. Indsamling af data om lette erhvervskøretøjer og fastsættelse af oplysninger om overvågning af CO_2

▼M3

1. Detaljerede data

1.1. Færdigopbyggede køretøjer registreret som N_1

For EF-godkendte færdigopbyggede køretøjer registreret som N_1 registrerer medlemsstaterne for hvert kalenderår følgende detaljerede data om hvert nyt let erhvervskøretøj første gang, det registreres på deres område:

a) fabrikant

b) typegodkendelsesnummer med udvidelsesnummer

c) type, variant og version

d) mærke

e) kategori for godkendt køretøjstype

f) kategori for registreret køretøj

g) de specifikke CO_2-emissioner

h) masse i køreklar stand

i) teknisk tilladt totalmasse

j) fodaftryk: akselafstand, sporvidde for styreaksel og sporvidde for anden aksel

k) brændstoftype og brændstofdriftsmåde

l) slagvolumen

m) elektrisk energiforbrug

n) koden for den innovative teknologi eller gruppe af innovative teknologier og den CO_2-emissionsreduktion, som denne teknologi har medført

o) køretøjets identifikationsnummer.

Det format, der er angivet i afsnit 2 i del C, anvendes.

1.2. Køretøjer, der er godkendt i en etapevis typegodkendelsesproces og registreret som N_1-køretøjer

For etapevise køretøjer, der er registreret som N_1-køretøjer, registrerer medlemsstaterne for hvert kalenderår følgende detaljerede oplysninger om:

a) basiskøretøjet (delvist opbygget): de data, der er angivet i punkt 1.1, litra a), b), c), d), e), g), h), i), n) og o), eller, i stedet for de data, der er angivet i litra h) og i), den tilføjede standardmasse, som er angivet som en del af de typegodkendelsesdata, der er omhandlet i punkt 2.17.2 i bilag I til direktiv 2007/46/EF

▼M3

b) basiskøretøjet (færdigopbygget): de data, der er angivet i punkt 1.1, litra a), b), c), d), e), g), h), i), n) og o)

c) det trinvist færdigopbyggede køretøj: de data, der er angivet i punkt 1.1, litra a), f), g), h), j), k), l), m) og o).

Hvis nogen af de data, der er nævnt i litra a) og b) i dette punkt, ikke kan angives for basiskøretøjet, fremsender medlemsstaten i stedet data om det trinvist færdigopbyggede køretøj.

Det format, der er angivet i afsnit 2 i del C, anvendes til trinvist færdigopbyggede N_1-køretøjer.

Køretøjets identifikationsnummer som omhandlet i punkt 1.1, litra o), må ikke offentliggøres.

▼B

2. ►M1 De i punkt 1 nævnte oplysninger skal tages fra eller være i overensstemmelse med den typeattest, som fabrikanten udsteder for det pågældende lette erhvervskøretøj. Hvor typeattesten ikke anvendes, iværksætter medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger for at sikre tilstrækkelig nøjagtighed i overvågningsproceduren. ◄ Hvis der på typeattesten er specificeret både en mindste og største masse for et let erhvervskøretøj, anvender medlemsstaterne alene den største masse med henblik på anvendelsen af denne forordning. I tilfælde af køretøjer med dual-fuel motor (benzin/gas), hvor typeattesterne angiver specifikke CO_2-emissionstal for begge typer brændstof, anvender medlemsstaterne kun den værdi, der måles for gas.

▼M3

3. Medlemsstaterne fastlægger for hvert kalenderår:

a) de kilder, som anvendes til at indsamle de detaljerede data, der omtales i punkt 1

b) det samlede antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der omfattes af EF-typegodkendelse

c) det samlede antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der omfattes af etapevis typegodkendelse, hvis de foreligger

d) det samlede antal nye registreringer af nye individuelt godkendte lette erhvervskøretøjer

e) det samlede antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der er godkendt nationalt i små serier.

B. Metode til fastsættelse af oplysninger om overvågning af CO_2 for nye lette erhvervskøretøjer

Overvågningsoplysninger, som medlemsstaterne skal tilvejebringe i henhold til punkt 1 og 3 i del A i dette bilag, skal fastlægges i overensstemmelse med metoden i denne del.

1. Antal registrerede nye lette erhvervskøretøjer

Medlemsstaterne fastslår antallet af nye lette erhvervskøretøjer, som er registreret på deres område i det pågældende overvågningsår, inddelt efter, om køretøjerne er omfattet af EF-typegodkendelse, individuel godkendelse eller national godkendelse af små serier samt eventuelt antallet af etapevise køretøjer.

▼M1

_____

▼M3

_____

▼M1

_____

▼B

7. Færdigopbyggede køretøjer

For trinvis opbyggede køretøjer tildeles fabrikanten af basiskøretøjet de specifikke CO_2-emissioner.

For at sikre, at værdierne for CO_2-emissioner, brændstofeffektivitet og massen for trinvis færdigopbyggede køretøjer er repræsentative, fremlægger Kommissionen uden at påføre fabrikanten af basiskøretøjet for store byrder en særlig overvågningsprocedure samt reviderer og foretager de nødvendige ændringer af den relevante lovgivning om typegodkendelse senest den 31. december 2011.

Ved fastlæggelsen af en sådan procedure fastsætter Kommissionen om nødvendigt, hvorledes massen og CO_2-værdien overvåges med udgangspunkt i en oversigt over CO_2-værdier svarende til forskellige endelige inertivægtklasser, eller med udgangspunkt i kun én CO_2-værdi afledt af basiskøretøjets masse plus en standardmasse afhængig af klasse N_1. I sidstnævnte tilfælde anvendes denne masse også for del C i dette bilag.

Kommissionen sikrer ligeledes, at fabrikanten af basiskøretøjet får rettidig adgang til oplysninger om massen og de specifikke CO_2-emissioner for det færdigbyggede køretøj.

▼M3

Til trods for at den tilføjede standardmasse anvendes til del C i dette bilag, kan det trinvist færdigopbyggede køretøjs masse i køreklar stand anvendes til en foreløbig beregning af de specifikke emissionsmål, der er omhandlet i artikel 8, stk. 4, hvis denne masseværdi ikke kan bestemmes.

Hvis basiskøretøjet er et færdigopbygget køretøj, anvendes dette køretøjs masse i køreklar stand ved beregningen af det specifikke emissionsmål. Hvis denne masseværdi imidlertid ikke kan bestemmes, kan det trinvist færdigopbyggede køretøjs masse i køreklar stand anvendes til en foreløbig beregning af de specifikke emissionsmål.

C. Formater til brug ved indsendelse af data

For hvert år indberetter medlemsstaterne de i punkt 1 og 3 i del A nævnte oplysninger i følgende format.

Afsnit 1 — Aggregerede overvågningsdata

Medlemsstat ([1])	
År	

▼M3

Datakilde	
Samlet antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer omfattet af EF-typegodkendelse	
Samlet antal nye registreringer af individuelt godkendte nye lette erhvervskøretøjer	
Samlet antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der er godkendt nationalt i små serier	
Samlet antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der er omfattet af typegodkendelse i flere etaper (hvis de foreligger)	

([1]) ISO 3166 alpha-2 koder med undtagelse af Grækenland og Det Forenede Kongerige, hvis kode er henholdsvis »EL« og »UK«.

Afsnit 2 — Detaljerede overvågningsdata — registrering af ét køretøj

Henvisning til punkt 1.1 i del A	Detaljerede data pr. registreret køretøj ([1])
a)	Fabrikantens navn EU-standardbenævnelse ([2])
	Fabrikantens navn OEM-erklæring FÆRDIGOPBYGGET KØRETØJ/BASISKØRETØJ ([3])
	Fabrikantens navn OEM-erklæring TRINVIST FÆRDIGOPBYGGET KØRETØJ ([3])
	Fabrikantens navn i medlemsstatens register ([2])
b)	Typegodkendelsesnummer og udvidelsesnummer
c)	Type
	Variant
	Version
d)	Mærke
e)	Kategori for godkendt køretøjstype
f)	Kategori for registreret køretøj
g)	Specifikke CO_2-emissioner
h)	Masse i køreklar stand BASISKØRETØJ
	Masse i køreklar stand TRINVIST FÆRDIGOPBYGGET KØRETØJ
i) ([4])	Teknisk tilladt totalmasse
j)	Akselafstand
	Sporvidde for styreaksel (aksel 1)
	Sporvidde for anden aksel (aksel 2)

▼**M3**

Henvisning til punkt 1.1 i del A	Detaljerede data pr. registreret køretøj (1)
k)	Brændstoftype
	Brændstofdriftsmåde
l)	Slagvolumen (cm^3)
m)	Elektrisk energiforbrug (Wh/km)
n)	Kode for innovativ teknologi eller gruppe af innovative teknologier
	Emissionsreduktion gennem innovativ(e) teknologi(er)
o)	Køretøjets identifikationsnummer
Punkt 2.17.2 i bilag I til direktiv 2007/46/EF (5)	Tilføjet standardmasse (hvis relevant for etapevise køretøjer)

Bemærkninger:

(1) Hvis der i forbindelse med etapevise køretøjer ikke kan fremlægges data for basiskøretøjet, indhenter medlemsstaten som minimum de data, der er angives i dette format for det trinvist færdigbyggede køretøj. Hvis køretøjets identifikationsnummer ikke kan fremlægges, oplyses alle de detaljerede data for det færdigopbyggede køretøj, det trinvist færdigopbyggede køretøj samt for basiskøretøjet i overensstemmelse med punkt 1.2, litra a), b) og c), i del A i dette bilag.

(2) I forbindelse med nationale godkendelser i små serier (NSS) eller individuelle godkendelser (IVA) anføres fabrikantens navn i kolonnen »fabrikantens navn i medlemsstatens register«, hvorimod der i kolonnen »fabrikantens navn EU-standardbenævnelse« anføres følgende: henholdsvis »AA-NSS« eller »AA-IVA«.

(3) For etapevise køretøjer angives fabrikanten af basiskøretøjet (delvis opbygget/færdigopbygget). Hvis fabrikanten af basiskøretøjet ikke er kendt, anføres kun fabrikanten af det trinvist færdigopbyggede køretøj.

(4) For etapevise køretøjer angives den teknisk tilladte totalmasse af basiskøretøjet.

(5) For etapevise køretøjer kan basiskøretøjets masse i køreklar stand og teknisk tilladte totalmasse erstattes af den tilføjede standardmasse, der er angivet i typegodkendelsesdataene i overensstemmelse med punkt 2.17.2 i bilag I til direktiv 2007/46/EF.