



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 19.12.2007
KOM(2007) 856 endelig

2007/0297 (COD)

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

(forelagt af Kommissionen)

DA

DA

BEGRUNDELSE

1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- Begrundelse og formål

Det indre marked omfatter et område uden indre grænser, hvor den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital bør sikres.

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 klimaændringer¹, 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 ensidig forpligtelse til at gennemføre mindst en 20 % reduktion af drivhusgasemissionerne senest i 2020 (set i forhold til 1990-niveauet)². Rådet og Europa-Parlamentet gav deres tilslutning til denne målsætning.

Disse forpligtelser indebærer bl.a., at alle medlemsstater må nedbringe emissionerne fra personbiler i betydelig grad. Biler spiller en vigtig rolle i mange europæeres hverdag, og bilindustrien er en betydelig kilde til beskæftigelse og vækst i mange EU-regioner. Biltrafikken påvirker også klimaændringerne i betydelig grad. Personbiltrafikken tegner sig for ca. 12 % af alle EU-emissioner af kuldioxid (CO₂), som er den væsentligste drivhusgas. Forbedringer af bilmotorteknologien, især hvad angår brændstoføkonomien, har resulteret i en forbedring af brændstoføkonomien på 12,4 % mellem 1995 og 2004. Forbedringerne af brændstoføkonomien er imidlertid udlignet - hovedsageligt af stigningen i efterspørgslen efter transport og større motorkøretøjer. Selv om EU som helhed har nedbragt sine emissioner af drivhusgasser med ca. 5 % i perioden 1990-2004, og emissionerne er faldet i andre sektorer end transport, er CO₂-emissioner fra vejtransport øget med 26 %. Trods betydelige forbedringer i køretøjsteknologi, navnlig hvad angår brændstoføkonomi, der også indebærer lavere CO₂-emissioner, er efterspørgslen efter transport og større køretøjer steget, og fremskridtene er utilstrækkelige til at opfylde fællesskabsmålet om gennemsnitlige emissioner på 120 g CO₂/km for bilparken af nye personbiler.

Formålet med dette forslag er at sikre et velfungerende indre marked for personbiler ved at fastsætte harmoniserede regler for at begrænse bilparken af nye bilers gennemsnitlige emissioner til 130 g CO₂/km i 2012. Uden en sådan harmonisering er der risiko for, at det indre marked vil fungere dårligere som følge af unilaterale tiltag fra medlemsstaternes side med henblik på at forbedre personbilens brændstoføkonomi og nedbringe CO₂-emissionerne. Dette udgør en del af en integreret tilgang og vil blive suppleret med foranstaltninger for at opnå en yderligere reduktion på 10 g CO₂/km og derigennem opfylde fællesskabsmålet om 120 g CO₂/km, således som det er fastlagt i

¹ EFT L 33 af 7.2.1994, s. 11.

² KOM(2007) 2.

meddelelsen KOM(2007) 19.

Med vedtagelsen af fællesskabsmål for CO₂-emissioner fra nye personbiler forebygges en fragmentering af det indre marked, der kunne opstå med vedtagelsen af uensartede foranstaltninger på medlemsstatsniveau. Med fællesskabsmål 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 indflydelsen på markedet og fabrikanternes konkurrenceevne, tilskyndelsen til at innovere og nedbringe energiforbruget. Det er ved fastsættelsen af sådanne normer også væsentligt at give automobilfabrikanterne et sikkert grundlag for deres planlægning.

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. Dermed forbedres det europæiske erhvervslivs konkurrenceevne, og der skabes flere arbejdspladser af høj kvalitet.

- **Generel baggrund**

Kommissionen vedtog sin første fællesskabsstrategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler i 1995. Denne strategi hviler på tre grundpiller: frivillige tilsagn fra automobilfabrikanterne om at nedbringe emissionerne, bedre forbrugeroplysninger og fremme af biler med god brændstoføkonomi via fiskale foranstaltninger. I 1998 påtog Foreningen af Europæiske Automobilfabrikanter sig at nedbringe de gennemsnitlige emissioner fra nye solgte biler til 140 g CO₂/km senest i 2008, og i 1999 påtog den japanske og den koreanske forening af automobilfabrikanter sig en lignende forpligtelse til at nedbringe de gennemsnitlige emissioner fra nye solgte biler til 140 g CO₂/km senest i 2009.

Den 7. februar 2007 vedtog Kommissionen to parallelle meddelelser: en meddelelse om resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og en meddelelse om en konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede - CARS 21 ("meddelelserne"). Det blev i meddelelserne understreget, at selvom der var sket fremskridt med hensyn til opfyldelsen af målet om 140 g CO₂/km i 2008/9, vil fællesskabsmålet om gennemsnitlige emissioner fra bilparken af nye biler på 120 g CO₂/km ikke opfyldes i 2012, medmindre der indføres yderligere foranstaltninger. I meddelelserne blev det derfor foreslået at vedtage en integreret tilgang for at opfylde fællesskabsmålet og bekendtgjort, at Kommissionen vil foreslå en lovramme for at opfylde fællesskabsmålet ved at fokusere på obligatoriske CO₂-emissionsreduktioner for at nå målet på 130 g CO₂/km for den nye gennemsnitsbil ved hjælp af forbedringer af bilmotorteknologien og en yderligere reduktion på 10 g CO₂/km eller tilsvarende, hvis teknisk nødvendigt, gennem andre teknologiske forbedringer og gennem en øget anvendelse af biobrændstoffer.

I meddelelserne blev det understreget, at 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 konkurrenceforvriddning mellem automobilfabrikanterne. Lovrammen skal være forenelig med det

overordnede mål om at nå EU's Kyoto-mål.

In maj 2007 støttede Rådet (konkurrenceevne) "en integreret strategi som foreslået af Kommissionen for begrænsning af CO₂-udslippet fra motorkøretøjer" og understregede, "at alle aktører må yde en indsats for at reducere emissioner, der skader klimaet," og at "muligheden for en reguleringsmæssig ramme, der er omkostningseffektiv, sikrer mobilitet til en overkommelig pris og bevarer bilindustriens konkurrenceevne på globalt plan". I juni 2007 henstillede Rådet (Miljø) "indtrængende til Kommissionen, at den så hurtigt som muligt og inden udgangen af 2007 forelægger en lovgivningsramme til nedbringelse af CO₂-emissioner fra biler (...)"

Disse to rådssammensætninger opfordrede i lighed med Rådet (Transport) i juni 2007 "Kommissionen til at udforme de planlagte rammer for opnåelse af målet for gennemsnitlige CO₂-emissioner fra bilparken af nye biler solgt i EU på grundlag af en omhyggelig konsekvensvurdering på en måde, der ud fra et konkurrencesynspunkt er så upartisk som muligt, og som er socialt retfærdig og bæredygtig. Disse rammer bør kunne sikre, at alle fabrikanter intensiverer deres indsats for at gøre hele deres produktion mere miljøvenlig på en omkostningseffektiv måde".

Europa-Parlamentet så i sin beslutning af 24. oktober 2007 med tilfredshed på Kommissionens plan om at fremsætte forslag til lovgivning, og det foreslog, at der med virkning fra 2011 fastsættes bindende emissionsmål, så det alene ved hjælp af tekniske forbedringer af køretøjerne sikres, at den gennemsnitlige emission for bilparken af nye biler ikke overstiger 125 g CO₂/km i 2015. Europa-Parlamentet anbefalede, at reduktionsmålene skulle defineres ved en grænseværdi, som bygger på et fodaftryk (akselafstand gange sporvidde). Europa-Parlamentet insisterede også på, at der bør tages skridt til at opfylde mere langsigtede mål: bilparken af nye biler bør gennemsnitligt ikke overstige 95 g CO₂/km fra 2020 og muligvis 70 g CO₂/km fra 2025 med forbehold af, at Kommissionen senest i 2016 bekræfter målene eller tager dem op til fornyet behandling.

Forbrugernes adfærd påvirker de samlede emissioner fra personbiler. Der bør tilvejebringes oplysninger til forbrugerne om, hvorvidt nye personbiler opfylder de emissionsmål, der er fastsat ved denne forordning. Kommissionen vil vedtage et ændringsforslag for at gøre direktiv 1999/94/EF om brændstoføkonomimærkning mere effektivt. Afgifter på personbiler er også et virkningsfuldt instrument, hvormed forbrugernes købsbeslutninger kan påvirkes. Differentierede afgifter som støtte til indførelsen på markedet af brændstoføkonomiske biler med lav CO₂-udledning kunne fremme opfyldelsen af Fællesskabets mål. Kommissionen har fremsat et forslag til Rådets direktiv om afgifter på personbiler (KOM(2005) 261 endelig), der åbner for denne mulighed med et krav om, at afgiften skal differentieres på grundlag af den enkelte bils CO₂-emissioner, idet det CO₂-baserede element i provenuet stiger fra femogtyve til halvtreds procent.

I midtvejsevalueringen af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken (KOM(2006) 314) stadfæstedes målene vedrørende miljøbeskyttelse og energiforsyningsikkerhed, og CO₂-emissioner blev fremhævet som en af udfordringerne.

- Gældende bestemmelser på det område, forslaget vedrører

Kommissionens henstilling 1999/125/EF om nedbringelse af CO₂-emissioner fra personbiler, <http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/da.pdf>.

Kommissionens henstilling 2000/303/EF om nedbringelse af CO₂-emissionen fra personbiler (KAMA), <http://ec.europa.eu/environment/co2/00303/da.pdf>.

Kommissionens henstilling 2000/304/EF om nedbringelse af CO₂-emissionen fra personbiler (JAMA), <http://ec.europa.eu/environment/co2/00304/da.pdf>.

Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1753/2000/EF om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler http://ec.europa.eu/environment/co2/001753/001753_da.pdf.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Forslaget er i overensstemmelse med Lissabon-strategiens tre søjler, idet strengere krav til CO₂-emissioner og brændstoføkonomi bør fremme udviklingen og anvendelsen af nye miljøteknologier, som på sigt forventes at fremme teknologier med høj merværdi, eksport af teknologier og køretøjer til nye markeder med olieknaphed og højt kvalificerede arbejdspladser i Europa.

Med forslaget bidrages der også til den nye strategi for bæredygtig udvikling, som Det Europæiske Råd vedtog i juni 2006, idet den bidrager til en mere bæredygtig mobilitet. En mere bæredygtig transport gør det lettere at opfylde andre mål i relation til en bæredygtig udvikling. Denne sammenhæng er særlig udtalt mellem transportrelaterede klimaændringer, folkesundhed, bevarelse af naturressourcer og energiforbrug.

2) HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

- **Høring af interesserede parter**

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Til støtte for de tidligere meddelelser tilrettelagde Kommissionen en første offentlig høringsrunde i 2005-2006 via en internethøring. Denne blev suppleret af en særlig arbejdsgruppe, som blev nedsat under det europæiske klimaændringsprogram. Derudover granskede CARS 21-ekspertgruppen miljøpolitikken og CO₂-emissionernes rolle som led i opstillingen af en integreret politisk helhedsramme for automobilektoren.

På grundlag af dette arbejde blev de følgende yderligere høringer foretaget sammen med en ekstern undersøgelse af mulige lovinitiativer med henblik på at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer:

- I perioden 5. maj - 15. juli 2007 er der gennemført en online offentlig høring på Internettet med henblik på at indsamle synspunkter fra alle interessenter og offentligheden angående gennemførelsen af den reviderede strategi for CO₂ og motorkøretøjer.

- Som supplement til denne internethøring tilrettelagde Kommissionen en offentlig høring den 11. juli 2007, hvor de interessenter, som berøres direkte af den kommende lovgivning (automobilindustrien, leverandører, ikke-statslige organisationer på miljøområdet, arbejdsmarkedets parter og forbrugere) havde mulighed for at

fremlægge deres holdninger.

Sammenfatning af svarene, og hvordan de indgår i gennemgangen

De oplysninger, der er indsamlet som led i interessenthøringen, er taget i betragtning ved udformningen af den foreslåede ordning. Nærmere oplysninger om, hvordan dette er gjort, er anført i konsekvensanalyserapporten, der ledsager dette forslag.

Kommissionen modtog 2 390 svar på den internethøring, som er udført mellem maj og juli 2007. Resultaterne findes på adressen: http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_da.htm, og de er sammen med den fulde rapport om den offentlige høring sammenfattet i bilaget til den konsekvensanalyse, der ledsager forslaget.

• **Ekspertbistand**

Relevante videnskabelige områder/eksperter

(1) Ekspertise fra automobilindustrien, herunder fabrikanten og (2) modellerings-ekspertise fra eksterne konsulenter (bilag I til konsekvensanalysen, som ledsager dette forslag, indeholder nærmere oplysninger om referencedokumenter og betragtninger over modelleringsrammen).

Metodologi

Modellering med formelle matematiske modeller og beregninger baseret på statistiske data.

De vigtigste organisationer/eksperter, der er blevet hørt

Offentlige myndigheder, erhvervs- og handelssammenslutninger, miljøorganisationer, forbrugerorganisationer og eksterne konsulenter.

Sammendrag af den rådgivning, der er modtaget og anvendt

De eksterne konsulents rådgivning er anvendt til at vurdere følgerne af de forskellige politiske valgmuligheder med hensyn til opfyldelsen af målene i forslaget. Disse muligheder og deres følger beskrives i konsekvensanalysen, som ledsager dette forslag.

Midler til at gøre eksperternes resultater offentligt tilgængelige

Resultatet af den undersøgelse, der er udført til støtte for konsekvensanalysen, og andet tidligere arbejde i den sammenhæng vil blive offentliggjort på følgende websteder:

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

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm

• **Konsekvensanalyse**

I forbindelse med konsekvensanalysen blev følgende tre hovedmuligheder overvejet:

Som første mulighed blev det overvejet at fastsætte samme grænseværdi for CO₂

emissioner for hver fabrikant for gennemsnittet af dennes bilpark af nye personbiler i 2012, dvs. det gennemsnitlige mål for emissioner på 130 g CO₂/km.

Som en anden mulighed blev det overvejet at definere den CO₂-værdi, et givet motorkøretøj skal opfylde, som en lineær afbildning af dens "nytteværdi" (masse eller fodaftryk = akselafstand gange sporvidde) således at gennemsnittet af nye personbiler i 2012 opfylder målet på 130 g CO₂/km.

Den tredje og sidste mulighed, der blev overvejet, gik ud på at pålægge fabrikanter at levere en samling af procentvise reduktioner svarende til den reduktion, der skal til for at opfylde målet på 130 g CO₂/km i 2012 sammenlignet med situationen i 2006.

For alle tre muligheder er der set nærmere på fleksibilitetsmekanismer, herunder en gennemsnitsberegning af bilparken, sammenlægning i pooler og handel internt mellem fabrikterne. Der er også set nærmere på forskellige overholdelsesmekanismer. De potentielle økonomiske, sociale og miljømæssige konsekvenser er gransket udførligt.

En grundig evaluering af mulighederne er foretaget i den konsekvensanalyse, som ledsager forslaget, og som vil blive offentliggjort på følgende internetadresser: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm og http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm.

3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

• Resumé af forslaget

Med forslaget tilsigtes det at sikre et velfungerende indre marked for personbiler ved at sikre, at nye personbilers gennemsnitlige specifikke emissioner i Fællesskabet ikke overstiger 130 g CO₂/km fra og med 2012.

Forslaget rummer følgende centrale aspekter:

- Forslaget finder anvendelse på M1-motorkøretøjer (personbiler).
- I forslaget fastsættes mål for specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler i Fællesskabet som funktion af deres masse.
- I forslaget fastsættes bindende mål for specifikke CO₂-emissioner fra personbiler fra og med 2012. Målene gælder for de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i g/km for nye personbiler for hver fabrikant, der er registreret i EU, i hvert kalenderår. Fabrikterne kan danne en pool med henblik på at opfylde deres mål. Når to eller flere fabrikter danner en pool, behandles denne, som om den var én fabrikant ved konstateringen af, om målene er opfyldt.
- Medlemsstaterne pålægges at indsamle data om de nye biler, der registreres på deres område, og rapportere disse data til Kommissionen, så denne kan bedømme, om målene er opfyldt.
- Opfylder en fabrikant ikke sit mål, pålægges vedkommende at betale en afgift for emissionsoverskridelsen for hvert kalenderår fra og med 2012. Afgiften beregnes ved at multiplicere det antal g CO₂/km, som fabrikanten har overskredet sit mål med, med antallet af registrerede nye biler og med det pågældende års afgift for emissions-

overskridelse. Afgiften for emissionsoverskridelse fastsættes til 20 EUR for emissioner i 2012, 35 EUR for emissioner i 2013, 60 EUR for emissioner i 2014 og 95 EUR for emissioner i 2015 og hvert efterfølgende år.

- Målene i forordningen er opstillet på grundlag af den aktuelt bedste tilgængelige viden bl.a. om bilparkens sandsynlige udvikling fra nu af og frem til 2012 med hensyn til autonom vægtforøgelse.

- **Retsgrundlag**

EF-traktatens artikel 95 er det hensigtsmæssige retsgrundlag, fordi der er behov for at sikre lige konkurrencevilkår for alle økonomiske aktører i det indre marked og samtidig sikre et højt sundheds- og miljøbeskyttelsesniveau.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, da forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Forslagets mål kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende grunde:

Det må undgås, at der opstår nye hindringer for det indre marked, klimaændringerne er i sagens natur grænseoverskridende, og der er betydelige forskelle i de nationale gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler: overvågningen af nye bilers gennemsnitlige CO₂-emissioner viser, at emissionerne fra de nationale bilparker af nye biler varierer fra medlemsstat til medlemsstat (i 2006 udledte den gennemsnitlige nye bil solgt i Portugal 144 g CO₂/km, sammenlignet med 187 g CO₂/km i Sverige), og deraf følger, at medlemsstaterne ikke er i stand til at gennemføre nationale foranstaltninger således, at det bliver muligt at nå et EU-gennemsnit på 130 g CO₂/km.

Målene i forslaget vil bedre kunne opfyldes med en indsats på fællesskabsniveau af følgende årsager:

Harmonisering af indsatsen til reduktion af personbilers klimapåvirkning kan bedst opnås gennem lovgivning på fællesskabsniveau. Med vedtagelsen af mål for CO₂-emissioner fra biler på fællesskabsniveau forebygges en fragmentering af det indre marked, og fabrikanterne gives mere fleksibilitet til at gennemføre den påkrævede CO₂-reduktion for hele deres nye bilpark i Fællesskabet, i stedet for at der fastsættes specifikke strategier for specifikke nationale reduktionsmål.

Fællesskabet har længe haft et mål om at nedbringe de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye biler i Fællesskabet, og Rådet og Europa-Parlamentet har opfordret Kommissionen til at forelægge lovforslag til dette formål.

Dette forslags anvendelsesområde er begrænset til at fastsætte fabrikanternes mål for at begrænse nye bilers gennemsnitlige emissioner til 130 g CO₂/km uden at pålægge supplerende foranstaltninger (krav til reklame og fiskale incitament), som medlemsstaterne kunne indføre, og som kunne bidrage til det overordnede mål om at nedbringe CO₂-emissioner fra biler, skønt de ikke i sig selv ville være tilstrækkelige til at opfylde målet på 130 g CO₂/km.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

Det går ikke længere end nødvendigt for at opfylde målsætningerne om at sikre et velfungerende indre marked og garantere et højt miljøbeskyttelsesniveau.

Forslaget står i et rimeligt forhold til EU's overordnede mål om at nå EU's Kyoto-mål og indeholder konkurrenceneutrale og socialt acceptable reduktionsmål, som er rimelige for alle Europas forskellige automobilfabrikanter, og som gør det muligt at undgå unødigt konkurrenceforvridning mellem automobilfabrikanterne.

Forslaget vil bygge på en allerede eksisterende overvågningsordning, som tidligere er oprettet for at følge op på gennemførelsen af strategien for CO₂ og motorkøretøjer.

- **Reguleringsmiddel**

Foreslået reguleringsmiddel: forordning.

Andre retlige instrumenter ville ikke være hensigtsmæssige af følgende grunde:

Forordningen indføres, efter at de frivillige forpligtelser, som erhvervslivet påtog sig, er blevet vurderet som utilstrækkelige til at skabe yderligere fremskridt inden for den reviderede strategi for CO₂ og motorkøretøjer (en lovramme til gennemførelse af den integrerede tilgang).

Anvendelsen af en forordning anses for hensigtsmæssig med hensyn til at skabe sikkerhed for overholdelse, samtidig med at den ikke kræver gennemførelse i medlemsstaternes lovgivning. Fællesskabsmålet gælder Fællesskabet som helhed. Det er derfor nødvendigt at sikre, at der anvendes en ensartet tilgang i alle medlemsstater. Der er desuden behov for en harmoniseret tilgang for at undgå konkurrenceforvridning, som kunne påvirke det indre marked.

4) BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Efter vedtagelsen vil gennemførelse af forslaget kræve ressourcer på EU-niveau til at sikre en passende overvågning af fabrikanternes præstationer i forhold til deres CO₂-reduktionsmål og om nødvendigt pålægge en afgift, som vil indgå i EU's almindelige budget, for emissionsoverskridelsen i henhold til lovgivningen.

5) YDERLIGERE OPLYSNINGER

- **Ophævelse af gældende retsfor skrifter**

Vedtagelse af forslaget vil indebære ophævelse af eksisterende lovgivning.

- **Forny et gennemgang/revision/udløbsklausul**

Der indgår en revisionsklausul i forslaget.

- Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

Den foreslåede retsakt vedrører et EØS-anliggende og bør derfor omfatte hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,
under henvisning til forslag fra Kommissionen³,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁴,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁵,
efter proceduren i traktatens artikel 251⁶, 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 sikre et velfungerende indre marked og tilvejebringe en del af Fællesskabets integrerede tilgang med henblik på at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer.
- (2) Det indre marked omfatter et område uden indre grænser, hvor den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital må sikres. Fællesskabet har etableret et velfungerende indre marked for automobilektoren, hvilket har skabt et solidt grundlag for en uhindret samhandel med automobilprodukter inden for Fællesskabet. Målene for CO₂-emissioner bør harmoniseres for at undgå uensartede krav i de forskellige medlemsstater, bevare resultaterne med hensyn til det indre marked, sikre personbilers frie bevægelighed inden for Fællesskabet og sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau.
- (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 klimaændringer⁷, skal alle parterne opstille og gennemføre nationale og i givet fald

³ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁴ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁵ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁶ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁷ EFT L 33 af 7.2.1994, s. 11.

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 ensidig forpligtelse til at gennemføre mindst en 20 % reduktion af drivhusgasemissionerne senest i 2020 (set i forhold til 1990-niveauet)⁸. 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 sektors reduktioner til bekæmpelse af klimaændringerne.
- (5) Med vedtagelsen af fællesskabsmål for nye personbilers CO₂-emissioner forebygges en fragmentering af det indre marked, der kunne opstå med vedtagelsen af uensartede foranstaltninger på medlemsstatsniveau. Med fællesskabsmål 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 personbiler⁹, 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 1995¹⁰. 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

⁸ KOM(2007) 2.

⁹ EFT L 202 af 10.8.2000, s. 1.

¹⁰ KOM(95) 689 endelig.

2009. Disse tilsagn blev anerkendt i Kommissionens henstilling 1999/125/EF om nedbringelse af CO₂-emissioner fra personbiler¹¹ (ACEA); Kommissionens henstilling 2000/303/EF om nedbringelse af CO₂-emissionen fra personbiler (KAMA)¹² og Kommissionens henstilling 2000/304/EF om nedbringelse af CO₂-emissionen fra personbiler (JAMA)¹³.

- (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 erhvervskøretøjer¹⁴ og en meddelelse om en konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede - CARS 21¹⁵. 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 køretøjer¹⁶. En yderligere reduktion på 10 g CO₂/km eller tilsvarende, hvis teknisk nødvendigt, opnås gennem andre teknologiske forbedringer og gennem en øget anvendelse af biobrændstoffer. Dertil kommer, at forbrugernes adfærd påvirker personbilers samlede emissioner, og der bør derfor tilvejebringes oplysninger til forbrugerne om, hvorvidt nye personbiler opfylder de emissionsmål, der er fastsat ved denne forordning.
- (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) For at opretholde diversiteten på bilmarkedet og dettes evne til at imødekomme forskellige forbrugerbehov bør CO₂-målene for personbiler fastsættes som en lineær funktion af bilernes nytte. Den mest egnede parameter til at beskrive denne nytte er massen, dels fordi den skaber en tilfredsstillende sammenhæng med de nuværende emissioner, og den vil derfor føre til mere realistiske og konkurrencemæssigt upartiske

¹¹ K(1999) 107, EFT L 40 af 13.2.1999, s. 49.

¹² K(2000) 803, EFT L 100 af 20.4.2000, s. 55.

¹³ K(2000) 801, EFT L 100 af 20.4.2000, s. 57.

¹⁴ KOM(2007) 19 endelig.

¹⁵ KOM(2007) 22 endelig.

¹⁶ EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

mål, og dels fordi der er let adgang til data om masse. Data for den alternative nytteparameter fodaftryk (akselafstand gange sporvidde) bør dog indsamles for at lette mere langsigtede evalueringer af den nyttebaserede tilgang. Ved opstillingen af målene bør der tages hensyn til den fremskrevne udvikling mht. nye bilers masse frem til 2012, og det bør undgås at skabe potentielt u hensigtsmæssige incitamenter til at øge motorkøretøjernes masse for at opnå et deraf følgende lempeligere CO₂-reduktionsmål. Den mulige fremtidige udvikling med hensyn til autonome masseforøgelser af køretøjer, der fremstilles af fabrikanterne og sælges på EU-markedet, bør derfor tages i betragtning ved fastsættelsen af målene for 2012. Endelig bør differentiering af målene tilskynde til emissionsreduktioner i alle bilkategorier, men dog anerkendes det, at der kan opnås relativt større reduktioner for tungere køretøjer.

- (13) 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. Dermed forbedres det europæiske erhvervslivs konkurrenceevne, og der skabes flere arbejdspladser af høj kvalitet.
- (14) 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.
- (15) 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 køretøjer¹⁷ 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.
- (16) Køretøjer til særlig brug, der er underkastet specifikke krav i forbindelse med typegodkendelse, herunder visse specialbyggede køretøjer, som er udformet specifikt til erhvervsformål til befordring af kørestolsbrugere i køretøjet i overensstemmelse med fællesskabets politik om hjælp til handicappede, bør udelukkes fra forordningens anvendelsesområde.
- (17) 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.
- (18) 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

¹⁷ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

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.

- (19) Der er behov for en robust overholdelsesmekanisme for at sikre, at målene i denne forordning opfyldes.
- (20) 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.
- (21) 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.
- (22) 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.
- (23) Denne forordning anfægter ikke den fulde anvendelse af Fællesskabets konkurrenceregler.
- (24) I betragtning af den prioritet, der tillægges nedbringelsen af CO₂-emissioner, bør gennemførelsen af forordningen på Fællesskabsniveau støttes af Fællesskabets eksisterende finansielle instrument for miljøet (Life+) i overensstemmelse med de gældende regler og betingelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 614/2007 af 23. maj 2007 om det finansielle instrument for miljøet (Life+)¹⁸.
- (25) 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 Kommissionen¹⁹.
- (26) Kommissionen bør bl.a. have beføjelse til at ændre kravene til overvågning og rapportering i lyset af de erfaringer, der opnås ved anvendelsen af denne forordning,

¹⁸ EUT L 149 af 9.6.2007, s. 1.

¹⁹ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

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 forordningen eller at supplere den ved at tilføje nye, ikke-væsentlige bestemmelser, bør de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

- (27) Afgørelse 1753/2000/EF bør ophæves af hensyn til forenkling og juridisk klarhed.
- (28) Da målet for den påtænkte handling ikke kan opfyldes af medlemsstaterne hver for sig og derfor, på grund af den påtænkte handlingens omfang og virkninger, bedre kan gennemføres på fællesskabsplan, kan Fællesskabet 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. 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, med en referencemasse på højst 2 610 kg og køretøjer, for hvilke typegodkendelsen er udvidet efter artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 ("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/EF²⁰
 - 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) "specifikke CO₂-emissioner": en personbils CO₂-emissioner målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og specificeret som CO₂-emission (kombineret) på typeattesten
 - f) "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 9, de specifikke CO₂-emissioner, der er tilladt ifølge denne undtagelsesbestemmelse.

2. I denne forordning anses fabrikanter for at være sammenhørende, hvis de er sammenhørende virksomheder. Ved "sammenhørende virksomheder" forstås:
 - a) virksomheder, hvor en part i en aftale mellem en eller flere virksomheder direkte eller indirekte:
 - i) kan udøve mere end halvdelen af stemmerettighederne eller
 - ii) kan udpege mere end halvdelen af medlemmerne i tilsynsorganet, bestyrelsen eller i de organer, som retligt repræsenterer den anden virksomhed eller
 - iii) har ret til at lede virksomhedens forretninger
 - b) virksomheder, som direkte eller indirekte har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser over for en part i en sådan aftale
 - c) virksomheder, hvori en virksomhed som omhandlet i litra b) direkte eller indirekte har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser

²⁰ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

- d) virksomheder, hvor en part i en sådan aftale 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:
 - i) parter i en sådan aftale eller deres respektive sammenhørende virksomheder, jf. litra a) til d), eller
 - ii) en eller flere parter i en sådan aftale 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 personbilsfabrikant, 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 9, som fastsat i denne undtagelsesbestemmelse.

Artikel 5

Pool-dannelse

1. Fabrikanter, som ikke har fået tildelt en undtagelsesbestemmelse efter artikel 9, 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 7, 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 fabrikanterne herom.
4. Fabrikanterne i en pool informerer i fællesskab Kommissionen om enhver ændring med hensyn til forvalter af poolen eller dens finansielle status, for så vidt ændringen

kan påvirke dens evne til at opfylde kravene i stk. 2, litra c), samt eventuelle ændringer med hensyn til medlemskab eller opløsning af poolen.

5. Fabrikanter kan indgå pool-ordninger, når deres aftaler er i overensstemmelse med traktatens artikel 81 og 82, og når aftalerne gør det muligt for fabrikanter, der anmoder om medlemskab af poolen, at deltage på åbne, gennemsigtige, ikke-diskriminerende og forretningsmæssigt rimelige vilkår. 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 fabrikanter i poolen er sammenhørende virksomheder.
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 i denne forordnings forstand.

Artikel 6

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.
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 tilgængelig.

5. Fabrikanterne kan inden to 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 30. september 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 6 måneder efter denne forordnings ikrafttræden.
8. Kommissionen kan efter proceduren i artikel 12, 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 12, stk. 3.

Artikel 7

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:

Emissionsoverskridelse x antal nye personbiler x afgift for emissionsoverskridelse, jf. stk. 3,

hvor:

"emissionsoverskridelse": det positive antal g/km, med hvilket fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overskred dennes specifikke emissionsmål i kalenderåret afrundet til nærmeste tre decimaler, og

"antal nye personbiler": det antal nye personbiler, som fabrikanten har fremstillet, og som er registreret i det pågældende år.

3. Afgiften for emissionsoverskridelsen fastsættes til:
 - a) 20 EUR i forbindelse med emissionsoverskridelser i kalenderåret 2012
 - b) 35 EUR i forbindelse med emissionsoverskridelser i kalenderåret 2013
 - c) 60 EUR i forbindelse med emissionsoverskridelser i kalenderåret 2014 og
 - d) 95 EUR i forbindelse med emissionsoverskridelser i kalenderåret 2015 og efterfølgende kalenderår.
4. 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 forskrifts-proceduren med kontrol i artikel 12, stk. 3.
5. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget.

Artikel 8

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 og
 - d) de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner 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 9

Særlig undtagelsesbestemmelse for uafhængige fabrikanter med lav produktionsvolumen

3. 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 og
 - b) ikke hører sammen med en anden fabrikant.
4. 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 reduktionspotentialet, herunder det teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner.
5. Finder Kommissionen det godtgjort, at fabrikanten er berettiget til en undtagelsesbestemmelse efter stk. 1, og at fabrikantens forslag til specifikt emissionsmål er i overensstemmelse med reduktionspotentialet, herunder det teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner, indrømmer Kommissionen fabrikanten en undtagelsesbestemmelse. Undtagelsesbestemmelsen gælder fra den 1. januar i det år, der følger ansøgningen.
6. 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.
7. Hvis Kommissionen på grundlag af en underretning, jf. stk. 4, 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.
8. Hvis fabrikanten efter Kommissionens opfattelse ikke efterlever sit program til nedbringelse af de specifikke CO₂-emissioner, jf. dennes ansøgning, kan Kommissionen tilbagekalde undtagelsesbestemmelsen.
9. Kommissionen kan vedtage nærmere bestemmelser om gennemførelsen af stk. 1 til 6, 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 forskrifts-proceduren med kontrol i artikel 12, stk. 3.

Artikel 10

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 2010 vurderer Kommissionen på grundlag af de data, der er rapporteret i medfør af beslutning nr. 1753/2000/EF, om der mellem 2006 og 2009 er sket en ændring i nye personbilers masse større end eller mindre end 0.

Er der sket en ændring i nye personbilers masse, ændres tallet for den autonome masseforøgelse i bilag I til gennemsnittet af de årlige ændringer i massen mellem kalenderåret 2006 til 2009.

En sådan ændring, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i forordningen, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 12, stk. 3.

3. Kommissionen vil gennemgå den teknologiske udvikling med henblik på i givet fald at ændre bestemmelserne i forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer.

Artikel 11

Forbrugerinformation

Fra 1. januar 2010 sikrer fabrikkerne, at det angives på mærkning, opslag eller i salgsmateriale af den art, der er omhandlet i artikel 3, 5 og 6 i direktiv 1999/94/EF, i hvilket omfang den tilbudte personbils specifikke CO₂-emissioner afviger fra dennes specifikke emissionsmål i henhold til bilag I.

Artikel 12

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 8 i beslutning 93/389/EØF.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Fristen 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 13
Fællesskabsfinansiering

Gennemførelsen af forordningen på Fællesskabsniveau støttes af Fællesskabets eksisterende finansielle instrument for miljøet (Life+) i overensstemmelse med de gældende regler og betingelser i forordning (EF) nr. 614/2007.

Artikel 14
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 15
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 Bruxelles, den.[...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

BILAG I
SPECIFIKKE CO₂-EMISSIONSMÅL

1. For hver ny personbil fastsættes de tilladte specifikke CO₂-emissioner målt i g/km i overensstemmelse med følgende formel:

$$\text{Tilladte specifikke CO}_2\text{-emissioner} = 130 + a \times (M - M_0)$$

hvor:

M = køretøjets masse i kilogram (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + \text{AMI})^6$$

Autonom masseforøgelse (AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

2. Det specifikke 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.
3. For det år, der påbegyndes den 1. januar 2010, og hvert efterfølgende år fastlægger medlemsstaterne efter metoderne i del B opdelt på fabrikant:
 - (g) det samlede antal nye personbiler, der registreres på deres område
 - (h) de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner, jf. stk. 7 i del B i dette bilag
 - (i) den gennemsnitlige masse, jf. stk. 8 i del B i dette bilag
 - (j) 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. 7 i del B i dette bilag
 - ii) de specifikke CO₂-emissioner
 - iii) massen
 - iv) bilens fodaftryk, jf. stk. 9 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

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

4. 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

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

DEL C – Format til brug ved indsendelse af data

1. 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) |
| <i>(Fabrikant 1)</i> | ... | ... | ... | ... |
| <i>(Fabrikant 2)</i> | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... |
| I alt for alle fabrikanter | ... | ... | ... | ... |

– *Udførlige data opdelt på fabrikanter:*

| År | Fabrikant | Type bil | Version | Variant | Fabrikat | Handelsnavn | Registreringer i alt | Specifikke CO ₂ -emissioner (g/km) | Masse (kg) | Fodaftryk (m ²) |
|------|-----------------------|------------------|---------------------|---------------------|----------|-------------|----------------------|---|------------|-----------------------------|
| År 1 | (Navn på fabrikant 1) | (navn på type 1) | (navn på version 1) | (navn på variant 1) | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| År 1 | (Navn på fabrikant 1) | (navn på type 1) | (navn på version 1) | (navn på variant 2) | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| År 1 | (Navn på fabrikant 1) | (navn på type 1) | (navn på version 2) | (navn på variant 1) | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| År 1 | (Navn på fabrikant 1) | (navn på type 1) | (navn på version 2) | (navn på variant 2) | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| År 1 | (Navn på fabrikant 1) | (navn på type 2) | (navn på version 1) | (navn på variant 1) | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| År 1 | (Navn på fabrikant 1) | (navn på type 2) | (navn på version 1) | (navn på variant 2) | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| År 1 | (Navn på fabrikant 1) | (navn på type 2) | (navn på version 2) | (navn på variant 1) | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| År 1 | (Navn på fabrikant 1) | (navn på type 2) | (navn på version 2) | (navn på variant 2) | ... | ... | ... | ... | ... | ... |

| | | | | | | | | | | |
|------|-----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| År 1 | (Navn på fabrikant 1) | | | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| År 1 | (Navn på fabrikant 1) | | | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| År 1 | (Navn på fabrikant 1) | ... | | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| År 1 | (Navn på fabrikant 1) | | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| År 1 | (Navn på fabrikant 1) | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

1. FORSLAGETS BETEGNELSE

Forslag til Europa-parlamentets og Rådets forordning med henblik på at nedbringe CO₂-emissioner fra personbiler

2. ABM/ABB-RAMME:

Politikområder og dermed forbundne aktiviteter:

0703 – Gennemførelse af miljøpolitikken

3. BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposternes nummer og tekst (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. BA-poster)):

07 01 04 01: LIFE+ (finansielt instrument for miljøet — 2007 til 2013) — udgifter til administrativ forvaltning – udgiftsområde 2

07 03 07: LIFE+ (finansielt instrument for miljøet — 2007 til 2013) — udgiftsområde 2

3.2. Foranstaltningens varighed og finansielle virkninger:

Foranstaltningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning med henblik på at nedbringe CO₂-emissioner fra personbiler) forventes at træde i kraft i 2010. I perioden 2010 – 2013 dækkes driftsudgifterne af det finansielle instrument LIFE +.

3.3. Budgetoplysninger:

| Budgetpost | Udgifternes art | | Nye | EFTA-bidrag | Bidrag fra ansøgerlande | Udgiftsområde i de finansielle overslag |
|-------------|-----------------|-------------------|-----|-------------|-------------------------|---|
| 07 01 04 01 | IOU | IOB ²¹ | NEJ | NEJ | JA | Nr. 2 |
| 07 03 07 | IOU | Opdelte/ | NEJ | NEJ | JA | Nr. 2 |

²¹ Ikke-opdelte bevillinger, i det følgende benævnt IOB.

4. OVERSIGT OVER RESSOURCER

4.1. Finansielle ressourcer

4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

i mio. EUR (3 decimaler)

| Udgifternes art | Sektion nr. | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 og ff. | I ALT |
|-----------------|-------------|--|------|------|------|------|------|-------------|-------|
|-----------------|-------------|--|------|------|------|------|------|-------------|-------|

Driftsudgifter²²

| | | | | | | | | | |
|-------------------------------|------|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Forpligtelsesbevillinger (FB) | 8.1. | a | 0,400 | 0,200 | 0,200 | 0,300 | 0,300 | 0,300 | 1,700 |
| Betalingsbevillinger (BB) | | b | 0,240 | 0,200 | 0,240 | 0,260 | 0,280 | 0,480 | 1,700 |

Administrative udgifter inden for referencebeløbet²³

| | | | | | | | | | |
|--|--------|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Teknisk og administrativ bistand (IOB) | 8.2.4. | c | - | - | - | - | - | - | - |
|--|--------|---|---|---|---|---|---|---|---|

SAMLET REFERENCEBELØB

| | | | | | | | | | |
|---------------------------------|--|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Forpligtelsesbevillinger | | a+c | 0,400 | 0,200 | 0,200 | 0,300 | 0,300 | 0,300 | 1,700 |
| Betalingsbevillinger | | b+c | 0,240 | 0,200 | 0,240 | 0,260 | 0,280 | 0,480 | 1,700 |

Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet²⁴

| | | | | | | | | | |
|---|--------|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB) | 8.2.5. | d | 0,351 | 0,351 | 0,351 | 0,585 | 0,585 | 0,585 | 2,808 |
| Administrative udgifter, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB) | 8.2.6. | e | 0,125 | 0,095 | 0,065 | 0,068 | 0,068 | 0,068 | 0,489 |

Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen

| | | | | | | | | | |
|---|--|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer | | a+c +d+ e | 0,876 | 0,646 | 0,616 | 0,953 | 0,953 | 0,953 | 4,997 |
| BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer | | b+c +d+ e | 0,716 | 0,646 | 0,656 | 0,913 | 0,933 | 1,133 | 4,997 |

²² Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i det pågældende afsnit xx .

²³ Udgifter inden for artikel xx 01 04 i afsnit xx.

²⁴ Udgifter inden for kapitel xx 01, som ikke henhører under artikel xx 01 04 eller xx 01 05.

Samfinansiering

Hvis forslaget indebærer samfinansiering med medlemsstaterne eller med andre organer (oplys hvilke), angives der et skøn i tabellen nedenfor over beløbet for denne samfinansiering (der kan indsættes flere rækker, hvis der forventes samfinansiering med flere organer):

i mio. EUR (3 decimaler)

| Samfinansierende organ | | År n | n + 1 | n + 2 | n + 3 | n + 4 | n+5 og ff. | I ALT |
|---------------------------------|-------------------|------|-------|-------|-------|-------|---------------|-------|
| | f | | | | | | | |
| FB I ALT, inkl. samfinansiering | a+c +d+ e+f | | | | | | | |

4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering

- Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering frem til 2013.
- Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.
- Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale²⁵ (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

4.1.3. Finansielle virkninger for indtægtssiden

- Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne
- Forslaget har finansielle virkninger - virkningerne for indtægterne er som følger:

i mio. EUR (1 decimal)

| | | Forud for foranstaltningen [År n - 1] | Efter foranstaltningen | | | | | |
|------------|------------------------------|---------------------------------------|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------------|
| Budgetpost | Indtægter | | [År n] | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n+5] 26 |
| | a) Indtægter i absolutte tal | | | | | | | |
| | b) Ændringer i indtægterne | Δ | | | | | | |

²⁵ Jf. punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

²⁶ Indsæt flere kolonner, hvis foranstaltningen varer længere end 6 år.

Forordningen er udformet således, at den vil sikre maksimal opfyldelse fra alle fabrikanter, og der forventes som følge heraf ingen indtægter i form af afgifter for emissionsoverskridelser, jf. artikel 7. Men i det tilfælde, at gennemførelsen af denne artikels bestemmelser skaber indtægter, vil disse indgå i EU's almindelige budget. I konsekvensanalysen, der ledsager dette forslag, angives intervaller af potentielle afgifter for emissionsoverskridelser, som alt i alt kunne blive skyldige i tilfælde af manglende efterlevelse.

4.2. Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (inkl. tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – jf. oversigten under punkt 8.2.1.

| Årlige behov | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 og ff. |
|---------------------------|------|------|------|------|------|-------------|
| Personaleressourcer i alt | 3 | 3 | 3 | 5 | 5 | 5 |

5. SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL

5.1. Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt

Det overordnede mål for denne forordning er at begrænse bilparken af nye bilers gennemsnitlige emissioner til 130 g CO₂/km i 2012. Dette er en del af en integreret tilgang og vil blive suppleret med foranstaltninger for at opnå en yderligere reduktion på 10 g CO₂/km og dermed opfylde fællesskabsmålet om 120 g CO₂/km, jf. Kommissionens meddelelse om en revideret strategi for CO₂ og motorkøretøjer af 7. februar 2007 (KOM(2007) 19).

5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslagets sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Fællesskabet har længe haft et mål om at nedbringe de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye biler i Fællesskabet, og Rådet og Europa-Parlamentet har opfordret Kommissionen til at forelægge lovforslag til dette formål. Forslagets mål kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, fordi det må undgås, at der opstår nye hindringer for det indre marked, klimaændringerne er i sagens natur grænseoverskridende, og der er betydelige forskelle i de aktuelle nationale gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler. Desuden vil vedtagelsen af mål for CO₂-emissioner fra biler på fællesskabsniveau give fabrikanterne mere fleksibilitet til at gennemføre den påkrævede CO₂-reduktion for hele deres nye bilpark i Fællesskabet, i stedet for at der fastsættes specifikke strategier for specifikke nationale reduktionsmål.

5.3. Forslagets mål, forventede resultater og relevante indikatorer i forbindelse med ABM-rammen

Med meddelelsen forfølges følgende generelle målsætninger:

- Der sikres et højt miljøbeskyttelsesniveau i Den Europæiske Union og bidrages til at opfylde EU's Kyoto-mål.

- EU's energiforsyningssikkerhed forbedres.
- Den europæiske automobilindustri konkurrenceevne fremmes, og der tilskyndes til forskning i teknologier vedrørende brændstoføkonomi.

Det specifikke mål for forslaget er at mindske følgerne af klimaændringerne og forbedre personbilers brændstoføkonomi ved at begrænse den gennemsnitlige emissionsværdi til 130 g CO₂/km for nye solgte biler. Denne gennemsnitlige emissionsværdi vil være den indikator, som gennemførelsen af forslaget vil blive holdt op imod.

5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)

- Central forvaltning**
 - direkte af Kommissionen
 - indirekte ved delegation til:
 - forvaltningsorganer
 - organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen
 - nationale offentlige organer eller public service-organer
- Fælles eller decentral forvaltning**
 - med medlemsstater
 - med tredjelande
- Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)**

Relevante bemærkninger:

6. OVERVÅGNING OG EVALUERING

6.1. Overvågningssystem

Forslaget vil bygge på en allerede eksisterende overvågningsordning, som tidligere er oprettet for at følge gennemførelsen af strategien for CO₂ og motorkøretøjer. Det bygger på data, som medlemsstaterne rapporterer til Kommissionen angående registreringen af nye biler og deres karakteristika, herunder specifikke CO₂-emissioner.

Kontrakter, der undertegnes af Kommissionen med henblik på gennemførelse af direktivet, skal indeholde bestemmelser om overvågning og finanskontrol udøvet af Kommissionen (eller dennes befuldmægtigede repræsentant) og om Revisionsrettens revision, om nødvendigt på stedet.

6.2. Evaluering

6.2.1. Forudgående evaluering

Jf. konsekvensanalysen, der er knyttet til dette forslag i form af et arbejdsdokument fra Kommissionen. Virkningerne af de foreslåede foranstaltninger er vurderet ud fra en økonomisk, social og miljømæssig synsvinkel.

6.2.2. Forholdsregler truffet efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (erfaringer fra tidligere tilsvarende foranstaltninger)

6.2.3. Vilkaerne for og hyppigheden af fremtidige evalueringer

Foranstaltningen vil blive gennemgået i overensstemmelse med artikel 10.

7. FORHOLDSE REGLER MOD SVIG

Fuldstændig overholdelse af de interne kontrolstandarder nr. 14, 15, 16, 18, 19, 20 og 21 og af principperne i Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 om finansforordningen vedrørende De Europæiske Fællesskabers almindelige budget.

Kommissionen sikrer i forbindelse med gennemførelsen af aktiviteter, der finansieres i henhold til dette forslag, at Fællesskabets økonomiske interesser beskyttes gennem forholdsregler mod svig, korruption og andre ulovligheder, gennem effektiv kontrol og gennem inddrivelse af uretmæssigt eller ulovligt udbetalte beløb samt, hvis der konstateres uregelmæssigheder, gennem sanktioner, der skal være effektive, stå i forhold til overtrædelsens omfang og have en afskrækkende virkning, i overensstemmelse med Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2988/95 og Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999.

For at forebygge svig i forbindelse med gennemførelsen af artikel 7 er der fastsat et robust overvågnings- og rapporteringssystem i artikel 6 og det tilhørende bilag II. Endvidere er det i artikel 6, stk. 8, fastsat, at Kommissionen kan vedtage retningslinjer for overvågning og rapportering, som medlemsstaterne vil skulle overholde.

8. RESSOURCER

8.1. Finansielle omkostninger i forbindelse med forslaget mål

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

| Beskrivelse af mål, foranstaltninger og output | Type output | Gen. snit. omk. ostn. | År 2010 | | År 2011 | | År 2012 | | År 2013 | | År 2014 | | År 2015 og ff. | | I ALT | |
|---|-----------------------|-----------------------|--------------|----------------------|--------------|----------------------|--------------|----------------------|--------------|----------------------|--------------|----------------------|----------------|----------------------|--------------|----------------------|
| | | | Antal output | Samlede omkostninger | Antal output | Samlede omkostninger | Antal output | Samlede omkostninger | Antal output | Samlede omkostninger | Antal output | Samlede omkostninger | Antal output | Samlede omkostninger | Antal output | Samlede omkostninger |
| OPERATIONELT MÅL NR. 1 – gennemførelse af et rapporterings- og overvågningssystem | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Foranstaltning 1 – indsamling og analyse af data | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gennemgang af ændringer i nye personbilers masse (artikel 10) | Undersøgelse | 0,20 | 1 | 0,200 | | | | | | | | | | | 1 | 0,20 |
| Indsamling og analyse af modtagne data - centralt dataregister | Service- og IT-system | 0,20 | 1 | 0,200 | 1 | 0,200 | 1 | 0,200 | 1 | 0,300 | 1 | 0,300 | 1 | 0,300 | 6 | 1,500 |
| SAMLEDE OMKOSTNINGER | | | | 0,400 | | 0,200 | | 0,200 | | 0,300 | | 0,300 | | 0,300 | | 1,700 |

8.2. Administrative udgifter

8.2.1. Personaleressourcer – antal og type

| Stillings typer | | Personale til forvaltning af foranstaltningen med brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer (antal stillinger/fuldtidsækvivalenter) | | | | | |
|---|------------|--|------|------|------|------|------|
| | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte ²⁷ (XX 01 01) | A*/AD | 2 | 2 | 2 | 4 | 4 | 4 |
| | B*, C*/AST | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Personale, der finansieres ²⁸ over art. XX 01 02 | | | | | | | |
| Andet personale ²⁹ , der finansieres over art. XX 01 04/05 | | | | | | | |
| I ALT | | 3 | 3 | 3 | 5 | 5 | 5 |

8.2.2. Opgavebeskrivelse

I de første år (2010-2012) vil de vigtigste opgaver under aktionen bestå i en konsolidering af overvågningsordningen ved at vejlede medlemsstaterne og bygge på medlemsstaternes tidligere overvågningsaktiviteter, som er fastlagt ved beslutning nr. 1753/2000/EF (ophæves ved denne forordning). Udover vejledningen om overvågningen vil Kommissionen skulle føre et centralt register over de rapporterede data, underrette bilfabrikanterne om medlemsstaternes rapporterede oplysninger vedrørende dem, offentliggøre data og fra og med 2011 offentliggøre en årlig overvågningsrapport. Derudover vil der fra og med 2013 skulle foretages en opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser.

8.2.3. Kilder til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

- Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges
- Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n

²⁷ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

²⁸ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

²⁹ Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

- Stillinger, hvorm der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for den pågældende tjeneste (intern omfordeling)
- Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

8.2.4. *Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (XX 01 04/05 – udgifter til administrativ forvaltning)*

i mio. EUR (3 decimaler)

| Budgetpost (nummer og betegnelse) | År 2010 | År 2011 | År 2012 | År 2013 | År 2014 | År 2015 og ff. | I ALT |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|----------------------|-------|
| 1 Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter) | | | | | | | |
| Forvaltningsorganer ³⁰ | | | | | | | |
| Anden teknisk og administrativ bistand | | | | | | | |
| - intern | | | | | | | |
| - ekstern | | | | | | | |
| Teknisk og administrativ bistand i alt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

8.2.5. *Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

i mio. EUR (3 decimaler)

| Arten af personaleressourcer | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 og ff. |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (XX 01 01) | 0,351 | 0,351 | 0,351 | 0,585 | 0,585 | 0,585 |
| Personale finansieret over artikel XX 01 02 (hjælpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.) (oplys budgetpost) | | | | | | |
| Samlede udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet) | 0,351 | 0,351 | 0,351 | 0,585 | 0,585 | 0,585 |

³⁰ Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

Beregning – tjenestemænd og midlertidigt ansatte

Der henvises om fornødent til punkt 8.2.1.

Standardløn til 1 tjenestemand eller midlertidig ansat, jf. punkt 8.2.1, er 0,117 mio. EUR.

Beregning– personale, der finansieres over art. XX 01 02

Der henvises om fornødent til punkt 8.2.1.

8.2.6. Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

i mio. EUR (3 decimaler)

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 og ff. | 2010 - 2015 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|----------------|----------------|
| XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser | 0,005 | 0,005 | 0,005 | 0,008 | 0,008 | 0,008 | 0,039 |
| XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer | 0,060 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,210 |
| XX 01 02 11 03 - Udvalg ³¹ | 0,060 | 0,060 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,030 | 0,240 |
| XX 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer | | | | | | | |
| XX 01 02 11 05 - Informationssystemer | | | | | | | |
| 2 Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11) | | | | | | | |
| 3 Andre udgifter af administrativ karakter (angiv hvilke, herunder budgetpost) | | | | | | | |
| Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet) | 0,125 | 0,095 | 0,065 | 0,068 | 0,068 | 0,068 | 0,489 |

Beregning – Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

Fra 2010 til 2012: 5 årlige tjenesterejser til 1 000 EUR pr. tjenesterejse. Fra og med 2013: 8 årlige tjenesterejser.

Møder i det forskriftsudvalg, der nedsættes ved forordningen (enhedsomkostning: 30 000 EUR pr. møde), forventes afholdt to gange årligt i de to første år og en gang årligt

³¹ Oplys, hvilken type udvalg det drejer sig om, og hvilken gruppe det tilhører.

derefter.

Ekspertmøder om specifikke emner vedrørende gennemførelsen af forordningen (enhedsomkostning: 30 000 EUR pr. møde), forventes afholdt to gange i 2010 og en gang årligt derefter.

De nødvendige personalemæssige og administrative ressourcer vil blive dækket via den tildeling, som kan ydes til det ansvarlige GD inden for rammerne af de årlige tildelingsprocedurer i lyset af de budgetmæssige begrænsninger.