



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 28.10.2009  
KOM(2009)593 endelig

2009/0173 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra lette køretøjer**

{SEK(2009) 1454}

{SEK(2009) 1455}

## **BEGRUNDELSE**

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 skal sikres.

Formålet med De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, som blev godkendt på Det Europæiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 94/69/EF af 15. december 1993 om indgåelse af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer<sup>1</sup>, er at opnå en stabilisering af koncentrationerne af drivhusgasser i atmosfæren på et niveau, som kan forhindre farlig menneskeskabt indvirkning på klimasystemet. Hvis dette mål skal nås, må den globale årsmiddeltemperatur ved jordoverfladen ikke stige med mere end 2 °C over de førindustrielle niveauer. Den fjerde IPCC-vurderingsrapport viser, at for at nå det mål skal de globale drivhusgasemissioner kulminere i 2020. Det Europæiske Råd i marts 2007 gav et fast tilsagn om at reducere Fællesskabets samlede drivhusgasemissioner med mindst 20 % i forhold til 1990-niveauerne frem til 2020 og med 30 % under forudsætning af, at andre industrilande forpligter sig til lignende emissionsreduktioner, og at de økonomisk mere udviklede udviklingslande bidrager i overensstemmelse med deres respektive kapaciteter. Den klima- og energipakke, der blev vedtaget i december sidste år, fastsatte disse mål ved lov. I beslutning 406/2009/EF fastsættes bestemmelser om en gennemsnitlig reduktion på 10 % i forhold til 2005-niveauerne i de sektorer, der ikke er omfattet af EU's emissionshandelsordning, herunder vejtransport. Disse forpligtelser indebærer bl.a., at alle medlemsstater må nedbringe emissionerne fra landevejstransport i betydelig grad.

Lette erhvervskøretøjer benyttes hovedsagelig af virksomheder, herunder små og mellemstore virksomheder, og i øjeblikket udgør lette erhvervskøretøjer ca. 12 % af bilparken. De tjenester, der ydes af lette erhvervskøretøjer, er uundværlige, når det drejer sig om at dække folks dagligdags behov. Landevejstransport er en vigtig kilde til beskæftigelse og vækst i mange regioner i EU. Brugen af køretøjer påvirker imidlertid også klimaændringerne i betydelig grad. Andelen af lette erhvervskøretøjer i det samlede antal registrerede lette køretøjer (personbiler og lette erhvervskøretøjer) steg støt fra 1995-2007. Den gennemsnitlige reduktion af CO<sub>2</sub>-emissioner i perioden 2002-2007 for lette erhvervskøretøjer udgjorde 0,4-0,5 % om året, og disse meget begrænsede forbedringer i brændstoføkonomien er blevet udlignet af stigningen i efterspørgslen efter transport og større køretøjer. Selv om EU som helhed har nedbragt sine emissioner af drivhusgasser med ca. 9 % i perioden 1990-2007, og emissionerne er faldet i andre sektorer end transport, er CO<sub>2</sub>-emissionerne fra transport steget med 29 %. Trods betydelige forbedringer i køretøjsteknologi, navnlig hvad angår brændstoføkonomi, der også indebærer lavere CO<sub>2</sub>-emissioner, er efterspørgslen efter transport og større køretøjer steget, og fremskridtene har været utilstrækkelige til at opfylde det overordnede fællesskabsmål om gennemsnitlige emissioner på 120 g CO<sub>2</sub>/km for nye personbiler.

---

<sup>1</sup> EFT L 33 af 7.2.1994, s. 11.

Formålet med dette forslag er at reducere de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra lette erhvervskøretøjer til 175 g CO<sub>2</sub>/km; dette skal ske gradvis fra 2014 til 2016. Dette forslag udgør en del af den integrerede tilgang, der foreslås af Kommissionen, og bidrager til at opnå de 10 g CO<sub>2</sub>/km, der kræves for at opfylde fællesskabsmålet om 120 g CO<sub>2</sub>/km, således som det er fastlagt i meddelelsen KOM(2007) 19.

Vedtagelse af fællesskabsmål for nye lette erhvervskøretøjer er nødvendig for at forebygge 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 CO<sub>2</sub>-emissioner, end det ville være tilfældet med særskilte nationale reduktionsmål.

Fastsættelse af CO<sub>2</sub>-emissionsnormer for nye lette erhvervskøretøjer er endvidere nødvendig for at forebygge risikoen for et lovgivningsmæssigt hul som følge af en vis overlapning mellem registreringer af personbiler og lette erhvervskøretøjer. Mange køretøjer, der er godkendt som personbiler, registreres i øjeblikket som lette erhvervskøretøjer, ofte for at drage fordel af en reduceret beskatning eller andre fiskale incitamenter. Selv om anvendelsesområdet for lovgivningen om personbiler (ligesom dette forslag) er knyttet til køretøjstypen som typegodkendt (uanset registreringen), kan en manglende regulering for lette erhvervskøretøjer medføre en stor risiko for, at større personbiler typegodkendes som lette erhvervskøretøjer. Dette ville betyde, at disse køretøjer med høje emissioner fortsat ville falde uden for anvendelsesområdet for CO<sub>2</sub>-emissionsnormerne.

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 CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler i 1995. Denne strategi hvilede på tre grundpiller: frivillige tilsagn fra automobilfabrikanterne om at nedbringe emissionerne fra personbiler, bedre forbrugeroplysninger og fremme af biler med god brændstofføkonomi via fiskale foranstaltninger.

I sine konklusioner af 10. oktober 2000 anmodede Rådet (miljø) Kommissionen om at undersøge foranstaltninger for nedbringelse af drivhusgasemissioner fra lette erhvervskøretøjer. Den 7. februar 2007 vedtog Kommissionen to parallelle meddelelser: en meddelelse om resultaterne af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-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 fællesskabsmålet om gennemsnitlige emissioner fra bilparken af nye biler på 120 g CO<sub>2</sub>/km ikke vil blive opfyldt i 2012, medmindre der træffes 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 CO<sub>2</sub>-emissionsreduktioner for at nå målet på 130 g CO<sub>2</sub>/km for den nye gennemsnitsbil ved hjælp af forbedringer af bilmotorteknologien og en yderligere reduktion

på 10 g CO<sub>2</sub>/km eller tilsvarende, hvis det er teknisk nødvendigt, gennem andre teknologiske forbedringer. Disse omfatter fremskridt med brændstoføkonomien i lette erhvervskøretøjer.

I meddelelserne blev det understreget, at lovrammen for gennemførelsen af de gennemsnitlige emissionsmål for bilparken af nye biler bør sikre konkurrencemæssigt neutrale og socialt acceptable reduktionsmål, som er rimelige for alle Europas forskellige automobilfabrikanter, og som gør det muligt at undgå unødigt konkurrenceforvridning mellem automobilfabrikanterne. Lovrammen skal være forenelig med Fællesskabets overordnede mål for nedbringelse af emissioner.

I maj 2007 støttede Rådet (konkurrenceevne) "en integreret strategi som foreslået af Kommissionen for begrænsning af CO<sub>2</sub>-udslippet fra motorkøretøjer" og understregede, "at alle aktører må yde en indsats for at reducere emissioner, der skader klimaet"<sup>2</sup>.

Endvidere opfordrede Rådet den 28. juni 2007 Kommissionen til at fremsætte et forslag vedrørende bedre brændstoføkonomi i lette erhvervskøretøjer.<sup>3</sup>

- Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører

Direktiv 2004/3/EF<sup>4</sup> om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF og 80/1268/EØF for så vidt angår måling af N1-køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug.

- Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål

Forslaget er i overensstemmelse med Lissabon-strategiens tre søjler, idet strengere krav til CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstoføkonomi bør fremme udviklingen og anvendelsen af nye miljøteknologier, som til gengæld kan føre til eksport af teknologier og køretøjer med høj merværdi til nye markeder med olieknaphed og fremme højt kvalificerede arbejdspladser i Europa.

Forslaget bidrager også til den nye strategi for bæredygtig udvikling, som Det Europæiske Råd vedtog i juni 2006, idet det 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 transport, klimaændringer, folkesundhed, bevarelse af naturressourcer og energiforbrug.

Forslagets målsætninger vil også bidrage til at nå fællesskabsmålet om en reduktion af drivhusgasemissionerne på mindst 20 % i 2020, fordi transporten tegner sig for en stor andel af emissionerne fra økonomiske sektorer, der ikke er omfattet af EU's emissionshandelsordning. Forslaget er desuden i overensstemmelse med og supplerer forordning (EF) nr. 443/2009, hvori der fastsættes CO<sub>2</sub>-emissionsnormer for personbiler.

Forslaget indeholder en konkret foranstaltning til, hvordan målene kan nås, og vil dermed styrke EU's ledende position vedrørende klimaændringer her ved indledningen til De Forenede Nationers klimakonference i København i december 2009.

---

<sup>2</sup> Konklusioner vedtaget af Rådet (konkurrenceevne) den 21.-22. maj 2007 (9671/07).

<sup>3</sup> Konklusioner vedtaget af Rådet (miljø) den 28. juni 2007 (11483/07).

<sup>4</sup> Direktiv 2004/3/EF, EUT L 49 af 19.2.2004, s. 36.

## 1. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

- Høring af interesserede parter

### Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes generelle profil

Høringen af interessenterne omfattede en offentlig internethøring og to møder med interessenter.

- I perioden mellem maj og juli 2007 blev der gennemført en offentlig høring på internettet med henblik på at indsamle synspunkter fra alle interessenter og offentligheden angående gennemførelsen af den reviderede strategi for reduktion af CO<sub>2</sub> fra lette køretøjer. Dette omfattede foranstaltninger til reduktion af emissioner fra lette erhvervskøretøjer. De fleste høringssvar kan ses på følgende adresse:  
[http://ec.europa.eu/reducing\\_co2\\_emissions\\_from\\_cars/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm)
- Som supplement til denne internethøring afholdt Kommissionen to møder med interessenter den 2. september 2008 og 9. marts 2009. Dette gav de interessenter, som berøres direkte af den kommende lovgivning (automobilindustrien, leverandører, ikke-statslige organisationer på miljøområdet, arbejdsmarkedets parter og medlemsstater), mulighed for at fremlægge deres holdninger. Resumeer af disse to møder er vedlagt i bilag II og III til den konsekvensanalyse, der ledsager forslaget.

Der blev endvidere foretaget en ekstern undersøgelse, hvori man så nærmere på eventuelle lovgivningsmæssige tilgange til reduktion af CO<sub>2</sub> fra lette køretøjer, og der er foretaget en undersøgelse, som har ført til to rapporter: "*Assessment of options for the legislation on CO<sub>2</sub> emissions from light commercial vehicles*"<sup>5</sup> og "*Assessment with respect to long term CO<sub>2</sub> emission targets for passenger cars and vans*"<sup>6</sup>. Undersøgelsen var led i et projekt ("Impacts of regulatory options to reduce CO<sub>2</sub> emissions from cars, in particular on car manufacturers") under rammekontrakt ENV.C.5/FRA/2006/0071 (Service request ENV C5/GK/ak/D(2007)17850). Analysen af de alternative politikmuligheder er baseret på resultaterne af denne undersøgelse.

Der er taget hensyn til interessenternes input ved vurderingen af de forskellige muligheder for at regulere CO<sub>2</sub>-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer, navnlig hvad angår udformningen af lovgivningen, eventuelle uønskede virkninger og virkningerne for konkurrencen på automobilmarkederne, den globale industrielle konkurrenceevne og miljøvirkningerne. Der er benyttet ekstern ekspertise til at vurdere de forskellige foreliggende muligheder, herunder aspekter, som er fremført under høringsprocessen (den eksterne kontrahent var til stede under de offentlige høringer).

### Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

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.

---

<sup>5</sup> Denne rapport kan ses på Europa-websiten under følgende link:  
[http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/final\\_report\\_lcv\\_co2\\_250209.pdf](http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/final_report_lcv_co2_250209.pdf)

<sup>6</sup> Denne rapport kan ses på Europa-websiten under følgende link:  
<http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/Report%20LT%20targets.pdf>

- Ekspertbistand

#### Relevante videnskabelige områder/eksperter

1) Ekspertise fra automobilindustrien, herunder fabrikanter, og 2) modelleringsekspertise fra eksterne konsulenter.

#### 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.

#### Resumé 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 rådgivning offentligt tilgængelig

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

[http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_studies.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm)

- Konsekvensanalyse

I forbindelse med konsekvensanalysen blev følgende fem hovedmuligheder undersøgt:

Som de to første muligheder blev det overvejet at definere en lineær kurve, der angiver den CO<sub>2</sub>-værdi, et givet motorkøretøj skal opfylde, som funktion af dets "nytteværdi" (masse), således at gennemsnittet for nye lette erhvervskøretøjer i 1) 2012 og 2) 2013-2015 opfylder målet på 175 g CO<sub>2</sub>/km.

De følgende to muligheder var baseret på samme mål (175 g CO<sub>2</sub>/km) og år (henholdsvis 2012 og 2013-2015), men på grundlag af en lineær kurve, der definerer den CO<sub>2</sub>-værdi, der skal opfyldes, som funktion af en alternativ "nytteværdi", nemlig karrosseristørrelse.

Den femte og sidste mulighed, der blev overvejet, gik ud på at pålægge fabrikanterne at nå en bestemt procentvis reduktion svarende til den reduktion, der er nødvendig for at nå målet på 175 g CO<sub>2</sub>/km i 2012-2015 i forhold til situationen i 2007.

I forbindelse med konsekvensanalysen er der set nærmere på forskellige fleksibilitetsmekanismer, herunder en gennemsnitsberegning for bilparken og sammenlægning i puljer, foruden en overholdelsesmekanisme. Ud over disse fem muligheder er der analyseret forskellige niveauer for det langsigtede mål for 2020, varierende fra 160 til 125 g CO<sub>2</sub>/km.

De potentielle økonomiske, sociale og miljømæssige konsekvenser er gransket udførligt. En grundig evaluering af mulighederne er foretaget i den konsekvensanalyse, der ledsager forslaget, og som vil blive offentliggjort på følgende internetadresse:

[http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_home.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm)

- Resumé af forslaget

Forslaget er en opfølgning af fællesskabsstrategien for reduktion af CO<sub>2</sub>-emissioner fra lette køretøjer og supplerer forordning (EF) nr. 443/2009 (forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers CO<sub>2</sub>-emissioner). Forslaget tager sigte på at reducere lette køretøjers indvirkning på klimaet ved at sikre, at de gennemsnitlige specifikke emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet, ikke overstiger 175 g CO<sub>2</sub>/km. Dette mål skal indføres gradvis fra den 1. januar 2014, idet nye lette erhvervskøretøjer skal opfylde målet fuldt ud fra 2016.

Starttidspunktet for CO<sub>2</sub>-emissionsnormerne for lette erhvervskøretøjer er i overensstemmelse med den tidsramme, der er fastsat for Kommissionens vedtagelse af forslaget til forordning om fastsættelse af lignende normer for personbiler fra 2012. Normerne for lette erhvervskøretøjer skulle således kunne træde i kraft fra 2014. Foruden det langsigtede mål på 95 g/km fra 2020 i forordning (EF) nr. 443/2009 fastsættes der i dette forslag et mål på 135 g/km for lette erhvervskøretøjer, som skal nås fra 2020 under forudsætning af, at opdaterede resultater af konsekvensanalysen bekræfter, at dette kan lade sig gøre.

Forslaget rummer følgende centrale aspekter:

- Forslaget finder anvendelse på lette erhvervskøretøjer i klasse N1 med en referencemasse på højst 2 610 kg og køretøjer, som typegodkendelsen udvides til, jf. artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007. N2- og M2-køretøjer med en referencemasse, der opfylder ovenstående kriterier, vil blive medtaget med henblik på overvågning, og det vil i forbindelse med en revision blive overvejet, om de skal medtages fuldt ud i ordningen.
- I forslaget fastsættes mål for specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer i Fællesskabet som funktion af deres masse. Målene gælder for de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner i g/km for nye lette erhvervskøretøjer for hver fabrikant, der er registreret i EU, i hvert kalenderår. Fabrikanterne kan danne en pool med henblik på at opfylde deres mål. Når to eller flere fabrikanter danner en pool, behandles denne, som om den var én fabrikant ved konstateringen af, om målene er opfyldt.
- Forslaget indeholder incitamenter til hurtigt at bringe lette erhvervskøretøjer med lav emission på markedet i form af midlertidige superkreditter.
- Forslaget indeholder bestemmelser, som skal fremme miljøinnovationer (dvs. CO<sub>2</sub>-reducerende teknologier, som der ikke tages hensyn til under den testcyklus, hvor CO<sub>2</sub>-emissionerne måles). I henhold til denne bestemmelse kan der på basis af uafhængigt kontrollerede data fratrækkes indtil 7 g/km fra gennemsnittet for fabrikantens specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for innovative teknologier, der reducerer emissioner.
- Medlemsstaterne pålægges at indsamle data om de nye lette erhvervskøretøjer, der registreres på deres område, og indberette 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. Afgiften beregnes ved at multiplicere det antal g CO<sub>2</sub>/km, som fabrikanten har overskredet sit mål med, med antallet af nyregistrerede køretøjer og med afgiften for emissionsoverskridelsen beregnet som funktion af året og afvigelsen fra målet.
- Forslaget indeholder alternative emissionsreduktionsmål for fabrikanter, der er ansvarlige for mindre end 22 000 køretøjer, der registreres i EU pr. kalenderår.
- Målene i forordningen er opstillet på grundlag af den aktuelle bedste tilgængelige viden bl.a. om bilparkens sandsynlige udvikling fra nu af og frem til 2014 med hensyn til "autonom vægtforøgelse".

## 2. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- Retsgrundlag

EF-traktatens artikel 175 er det hensigtsmæssige grundlag, fordi hovedformålet med dette forslag er at sikre et højt sundheds- og miljøbeskyttelsesniveau gennem reduktion af de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra lette erhvervskøretøjer.

- Subsidiaritetsprincippet

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

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

Som følge af behovet for at undgå, at der opstår nye hindringer for det indre marked, klimaændringernes grænseoverskridende karakter og de potentielle forskelle i de nationale gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer vil medlemsstaterne ikke være i stand til at gennemføre nationale foranstaltninger, således at det overalt bliver muligt at nå et EU-gennemsnit på 175 g CO<sub>2</sub>/km.

Målene i forslaget vil bedre kunne opfyldes med en indsats på fællesskabsplan af følgende grunde:

Harmonisering af indsatsen til reduktion af lette erhvervskøretøjers klimapåvirkning kan bedst opnås gennem lovgivning på fællesskabsplan. Med vedtagelsen af mål for CO<sub>2</sub>-emissioner fra disse køretøjer på fællesskabsplan forebygges en fragmentering af det indre marked, og fabrikterne gives mere fleksibilitet til at gennemføre de påkrævede CO<sub>2</sub>-reduktioner for hele deres nye bilpark i Fællesskabet, frem for at der fastsættes specifikke strategier for specifikke nationale reduktionsmål.

Dette forslags anvendelsesområde er begrænset til fastsættelse af de mål, som fabrikterne skal nå for at begrænse nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige emissioner til 175 g CO<sub>2</sub>/km, og der foreskrives ingen supplerende foranstaltninger (såsom fiskale incitament), som medlemsstaterne kunne indføre, og som kunne bidrage til det overordnede mål om at nedbringe CO<sub>2</sub>-emissionerne fra landevejskøretøjer.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.



- Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende grunde:

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

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

Ifølge forslaget skal der indføres en overvågningsordning, der i høj grad svarer til den, som medlemsstaterne allerede har indført for personbiler, og som har vist sig meget effektiv med hensyn til at følge op på gennemførelsen af strategien for CO<sub>2</sub> og motorkøretøjer.

- Reguleringsmiddel:

Foreslået reguleringsmiddel: Forordning.

Andre retlige instrumenter ville ikke være hensigtsmæssige af følgende grunde:

Forordningen foreslås på grundlag af en omhyggelig analyse af de foreliggende muligheder for at opnå fremskridt med hensyn til reduktionen af de gennemsnitlige specifikke emissioner fra lette erhvervskøretøjer i EU. Denne type reguleringsmiddel er valgt for personbiler, og det er hensigtsmæssigt at anvende samme tilgang i forbindelse med lette erhvervskøretøjer for at sikre en ensartet 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.

- Budgetmæssige konsekvenser

Gennemførelsen af den foreslåede forordning vil ske sammen med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 443/2009 om CO<sub>2</sub> fra personbiler, idet de begge har mange fælles karakteristika, f.eks. overvågning af fabrikanternes præstationer i forhold til deres CO<sub>2</sub>-reduktionsmål og om nødvendigt pålæggelse af afgifter for emissionsoverskridelser som omhandlet i lovgivningen. De udgifter, der allerede er planlagt i henhold til LIFE+-programmet anses for tilstrækkelige, navnlig på grund af den begrænsede størrelse af markedet for lette erhvervskøretøjer i forhold til markedet for personbiler. Dette nye forslag om CO<sub>2</sub>-emissioner fra lette erhvervskøretøjer kræver derfor ikke yderligere finansielle ressourcer.

- Ophævelse af gældende retsforskrifter

Vedtagelsen af forslaget vil ikke indebære ophævelse af eksisterende lovgivning.

### **3. YDERLIGERE OPLYSNINGER**

- Fornyet gennemgang/revision/udløbsklausul

Forslaget omfatter en klausul om fornyet gennemgang.

- 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 lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra lette køretøjer**

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 175, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>7</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>8</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>9</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ifølge De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, som blev godkendt på Det Europæiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 94/69/EF af 15. december 1993 om indgåelse af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer<sup>10</sup>, tilstræbes det at stabilisere koncentrationerne af drivhusgasser i atmosfæren på et niveau, som kan forhindre farlig menneskeskabt indvirkning på klimasystemet. Hvis dette mål skal nås, må den globale årsmiddeltemperatur ved jordoverfladen ikke stige med mere end 2 grader C over de førindustrielle niveauer. Den fjerde IPCC-vurderingsrapport viser, at for at nå det mål skal de globale emissioner af drivhusgasser kulminere i 2020. På mødet den 8.-9. marts 2007 afgav Det Europæiske Råd et fast tilsagn om at nedbringe Fællesskabets samlede drivhusgasemissioner med mindst 20 % i forhold til 1990-niveauerne frem til 2020 og med 30 % under forudsætning af, at andre industrilande giver tilsagn om lignende emissionsreduktioner, og at de økonomisk mere udviklede udviklingslande yder et bidrag i overensstemmelse med deres respektive kapaciteter.
- (2) For at de nødvendige emissionsreduktioner kan nås, bør der gennemføres politikker og foranstaltninger på medlemsstats- og fællesskabsniveau i alle Fællesskabets

---

<sup>7</sup> EUT C af , s. .

<sup>8</sup> EUT C af , s. .

<sup>9</sup> EUT C af , s. .

<sup>10</sup> EFT L 33 af 7.2.1994, s. 11.

økonomiske sektorer og ikke kun i industri- og energisektoren. I Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 406/2009/EF af 23. april 2009 om medlemsstaternes indsats for at reducere deres drivhusgasemissioner med henblik på at opfylde Fællesskabets forpligtelser til at reducere drivhusgasemissionerne frem til 2020<sup>11</sup> fastsættes bestemmelser om en gennemsnitlig reduktion på 10 % i forhold til 2005-niveauerne i de sektorer, der ikke er omfattet af EU's emissionshandelsordning, som blev indført ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF<sup>12</sup>, herunder vejtransport. Vejtransportsektoren tegner sig for den næststørste udledning af drivhusgasser i Fællesskabet, og sektorens emissioner, herunder emissionerne fra lette erhvervskøretøjer, er stadig stigende. Hvis vejtransportsektorens emissioner fortsætter med at stige, vil det i høj grad undergrave andre sektoreres indsats for at bekæmpe klimaændringerne.

- (3) Med fællesskabsmål for nye landevejskøretøjer skabes der et mere sikkert grundlag for fabrikanternes planlægning og større fleksibilitet med henblik på at opfylde kravet om at nedbringe CO<sub>2</sub>-emissioner, end det ville være tilfældet med særskilte nationale reduktionsmål. Ved fastlæggelsen af præstationsnormer for emissioner er det væsentligt at tage hensyn til deres indflydelse på markedet og fabrikanternes konkurrenceevne, de direkte og indirekte omkostninger, som påføres erhvervslivet, og de fordele, der opstår i form af tilskyndelse til at innovere og nedbringe energiforbruget og brændstofomkostningerne.
- (4) I sine meddelelser af 7. februar 2007 om resultaterne af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer<sup>13</sup> og om en konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede - CARS21<sup>14</sup> - understregede Kommissionen, at fællesskabsmålet om gennemsnitlige emissioner fra bilparken af nye personbiler på 120 g CO<sub>2</sub>/km ikke vil blive opfyldt i 2012, medmindre der træffes yderligere foranstaltninger.
- (5) I disse meddelelser blev der foreslået en integreret tilgang med henblik på at nå fællesskabsmålet om gennemsnitlige emissioner på 120 g CO<sub>2</sub>/km fra nye personbiler, der registreres i Fællesskabet, i 2012 ved at fokusere på obligatoriske CO<sub>2</sub>-emissionsreduktioner for at nå målet på 130 g CO<sub>2</sub>/km for den gennemsnitlige bilpark af nye biler ved hjælp af forbedringer af bilmotorteknologien og en yderligere reduktion på 10 g CO<sub>2</sub>/km eller tilsvarende, hvis det er teknisk nødvendigt, gennem andre teknologiske forbedringer, herunder fremskridt med brændstoføkonomien i lette erhvervskøretøjer.
- (6) Bestemmelserne om gennemførelse af målsætningen om emissioner fra lette erhvervskøretøjer bør være i overensstemmelse med lovrammen for gennemførelse af målene om emissioner fra bilparken af nye personbiler i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for den integrerede tilgang til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra lette køretøjer.

---

<sup>11</sup> EUT L 140 af 5.6.2009, s. 136.

<sup>12</sup> EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32.

<sup>13</sup> KOM(2007) 19.

<sup>14</sup> KOM(2007) 22.

- (7) Lovrammen for gennemførelsen af de gennemsnitlige emissionsmål for bilparken af nye lette erhvervskøretøjer bør sikre, at reduktionsmålene er konkurrencemæssigt neutrale og socialt acceptable, at de tager hensyn til forskelligheden af Europas automobilfabrikanter, og at de giver mulighed for at undgå unødige konkurrenceforvridning mellem disse. Lovrammen bør kunne forenes med det overordnede mål om at nå Fællesskabets emissionsreduktionsmål og bør suppleres af andre mere brugsrelaterede instrumenter, f.eks. differentierede bil- og energiafgifter eller foranstaltninger til begrænsning af hastigheden i lette erhvervskøretøjer.
- (8) For at opretholde diversiteten på markedet for lette erhvervskøretøjer og dettes evne til at imødekomme forskellige forbrugerbehov bør CO<sub>2</sub>-emissionsmålene for lette erhvervskøretøjer fastsættes som en lineær funktion af bilernes nytteværdi. Et egnet parameter til at beskrive denne nytteværdi er massen, idet den giver en sammenhæng med de nuværende emissioner og derfor fører til mere realistiske og konkurrencemæssigt neutrale mål. Endvidere er der let adgang til data om masse. Data for alternative nytteparametre som f.eks. fodaftryk (akselafstand gange sporvidde) og nyttelast bør indsamles for at lette mere langsigtede evalueringer af den nyttebaserede tilgang.
- (9) Denne forordning fremmer aktivt miljøinnovation og tager hensyn til den fremtidige teknologiske udvikling, hvilket kan forbedre den europæiske automobilindustri konkurrenceevne på lang sigt og skabe flere arbejdspladser af høj kvalitet. Som et middel til systematisk at vurdere miljøinnovationernes emissionsforbedringer bør Kommissionen overveje muligheden af at medtage foranstaltninger til miljøinnovation i forbindelse med gennemgangen af prøvningsprocedurer, jf. artikel 14, stk. 3, i forordning (EF) nr. 715/2007, under hensyntagen til de tekniske og økonomiske virkninger heraf.
- (10) I erkendelse af de meget høje forsknings- og udviklingsomkostninger samt meget høje enhedsproduktionsomkostninger for de første generationer af køretøjsteknologier med meget lav CO<sub>2</sub>-udledning, som skal markedsføres efter forordningens ikrafttræden, tilstræbes det med denne forordning midlertidigt at fremskynde og fremme markedsføringen på Fællesskabets marked af køretøjer med ultralav CO<sub>2</sub>-udledning under de indledende faser af deres lancering.
- (11) Af hensyn til sammenhængen med forordning (EF) nr. 443/2009 og for at undgå misbrug bør målet anvendes på nye lette erhvervskøretøjer, som registreres i Fællesskabet for første gang, og som, bortset fra en begrænset periode, ikke tidligere har været registreret uden for Fællesskabet.
- (12) 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 køretøjer<sup>15</sup> 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

---

<sup>15</sup> EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

typegodkendelsesprocessen i overensstemmelse med dette direktiv og for sikring af produktionens overensstemmelse.

- (13) Fabrikkerne bør have fleksibilitet til at beslutte, hvordan de opfylder deres mål i medfør af denne forordning, og de bør kunne udligne emissionerne over deres bilpark af nye køretøjer i stedet for at skulle opfylde CO<sub>2</sub>-mål for hvert enkelt køretøj. Fabrikkerne bør derfor pålægges at sikre, at de gennemsnitlige specifikke emissioner for alle nye lette erhvervskøretøjer, som registreres i Fællesskabet, og som de bærer ansvaret for, ikke overstiger gennemsnittet af emissionsmålene for disse køretøjer. Dette krav skal indføres gradvis mellem 2014 og 2016 for at lette dets indførelse. Dette er i overensstemmelse med de givne frister og varigheden af den indfasningsperiode, der er fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009.
- (14) For at sikre, at målene afspejler de særlige omstændigheder hos mindre fabrikker og nichefabrikker og er forenelige med fabrikantens reduktionspotentiale, bør der fastsættes alternative emissionsreduktionsmål for sådanne fabrikker under hensyntagen til de teknologiske muligheder for, at de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for en given fabrikants køretøjer kan reduceres, og i overensstemmelse med de pågældende markedssegmenters særlige træk. Denne undtagelse bør være omfattet af gennemgangen af de specifikke emissionsmål i bilag I, som skal være afsluttet senest i begyndelsen af 2013.
- (15) I Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer er der fastsat en integreret tilgang med henblik på at nå fællesskabsmålet på 120 g CO<sub>2</sub>/km i 2012, samtidig med at der også præsenteres en mere langsigtet vision for yderligere emissionsreduktioner. Forordning (EF) nr. 443/2009 underbygger dette mere langsigtede synspunkt ved at fastsætte et mål på 95 g CO<sub>2</sub>/km som gennemsnitlige emissioner for bilparken af nye biler. For at sikre overensstemmelse med denne tilgang og for at skabe et sikkert grundlag for industriens planlægning bør der fastsættes et langsigtet mål for specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra lette erhvervskøretøjer i 2020.
- (16) Med henblik på at skabe fleksibilitet for fabrikkerne, når de skal opfylde deres emissionsmål i henhold til denne forordning, kan de aftale at danne en pool på et åbent, gennemsigtigt og ikke-diskriminerende grundlag. Når der dannes en pool, bør de enkelte fabrikanters mål erstattes af et fælles mål for poolen, som skal nås kollektivt af poolens medlemmer.
- (17) Der er behov for en robust overholdelsesmekanisme for at sikre, at målene i denne forordning opfyldes.
- (18) Nye lette erhvervskøretøjers specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner måles på et harmoniseret grundlag i Fællesskabet efter metoden i Europa-Parlamentets og Rådets 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 køretøjer<sup>16</sup>. For at minimere den administrative byrde ved ordningen bør opfyldelsen måles på grundlag af data om registreringer af nye køretøjer i Fællesskabet, som medlemsstaterne

---

<sup>16</sup> EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

indsamler og indberetter til Kommissionen. Af hensyn til sammenhængen i de data, der anvendes til at vurdere opfyldelsen, bør reglerne for indsamling og indberetning af disse data så vidt muligt harmoniseres.

- (19) I direktiv 2007/46/EF er det fastsat, at fabrikanten leverer en typeattest, der skal ledsage hvert nyt let erhvervskøretøj, og at medlemsstaterne kun må tillade registrering og ibrugtagning af et nyt let erhvervskøretøj, hvis det ledsages af en gyldig typeattest. Data, som medlemsstaterne indsamler, bør være i overensstemmelse med den typeattest, som fabrikanten udsteder for det lette erhvervskøretøj, og bør kun baseres på dette dokument. Der bør udarbejdes en standarddatabase i Fællesskabet over data om typeattester. Databasen bør anvendes som fælles reference for at give medlemsstaterne mulighed for lettere at vedligeholde deres registreringsdata, når køretøjer nyregistreres.
- (20) Fabrikanternes opfyldelse af målene i denne forordning bør vurderes på fællesskabsniveau. Fabrikanten, hvis gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner overstiger grænserne i denne forordning, bør pålægges en afgift for emissionsoverskridelsen for hvert kalenderår fra den 1. januar 2014. Afgiftens størrelse bør afhænge af, i hvor høj grad fabrikanten ikke opfylder deres mål. For at sikre konsekvens bør afgiftmekanismen svare til den, der er fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009. Afgifterne for emissionsoverskridelser bør betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget.
- (21) Nationale foranstaltninger, som medlemsstaterne eventuelt bevarer eller indfører i overensstemmelse med traktatens artikel 176, bør på baggrund af denne forordnings formål og procedurer ikke indføre yderligere eller højere bøder for fabrikanten, der ikke opfylder deres mål i medfør af denne forordning.
- (22) Denne forordning berører ikke den fulde anvendelse af Fællesskabets konkurrenceregler.
- (23) Der bør overvejes nye fremgangsmåder til at opnå det langsigtede mål, herunder navnlig kurvens hældning, nytteparameteret og afgiftsordningen for emissionsoverskridelser.
- (24) Landevejskøretøjers hastighed har stor indvirkning på deres brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-emissioner. Uden hastighedsbegrænsning for lette erhvervskøretøjer er det desuden muligt, at der er et element af konkurrence med hensyn til tophastighed, som kan resultere i overdimensionerede drivaggregater og tilhørende ineffektivitet under langsommere driftsbetingelser. Det er derfor hensigtsmæssigt at undersøge muligheden for at udvide anvendelsesområdet for Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet med det formål at medtage de lette erhvervskøretøjer, som er omfattet af denne forordning.
- (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 Kommissionen.<sup>17</sup>

- (26) Kommissionen bør bl.a. have beføjelse til at ændre kravene til overvågning og indberetning i lyset af de erfaringer, der opnås ved anvendelsen af denne forordning, fastlægge metoder til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser, vedtage detaljerede bestemmelser vedrørende undtagelsen for visse fabrikker samt tilpasse bilag I med henblik på at tage højde for udviklingen i massen for nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet, og afspejle eventuelle ændringer i den forskriftsmæssige afprøvningsprocedure for måling af specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner, der er fastlagt i forordning (EF) nr. 715/2007. 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 1994/468/EF.
- (27) 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 nås 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* **Genstand og mål**

1. I denne forordning fastsættes præstationsmål for nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner. I forordningen fastsættes de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner for nye lette erhvervskøretøjer til 175 g CO<sub>2</sub>/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.
2. Fra 2020 fastsættes der i denne forordning et mål på 135 g CO<sub>2</sub>/km for de gennemsnitlige emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet.

#### *Artikel 2* **Anvendelsesområde**

1. Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer i klasse N1, som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF, med en referencemasse på højst 2 610 kg og på køretøjer, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 ("lette erhvervskøretøjer"), der er registreret i Fællesskabet for første gang, og som ikke tidligere har været registreret uden for Fællesskabet ("nye lette erhvervskøretøjer").

---

<sup>17</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).



2. En tidligere registrering uden for Fællesskabet mindre end tre måneder før registreringen i Fællesskabet tages ikke i betragtning.
3. Denne forordning finder ikke anvendelse på "køretøjer til særlig anvendelse", jf. punkt 5 i bilag II til direktiv 2007/46/EF.

### *Artikel 3* **Definitioner**

I denne forordning forstås ved:

- a) "gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner" i relation til en fabrikant: de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra alle lette erhvervskøretøjer, som fabrikanten har fremstillet
  - b) "typeattest": den attest, der er nævnt i artikel 18 i direktiv 2007/46/EF<sup>18</sup>
  - c) "trinvis færdigopbygget køretøj": et køretøj, hvor typegodkendelsen er udstedt efter afslutning af en etapevis typegodkendelsesproces i overensstemmelse med direktiv 2007/46/EF
  - d) "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
  - e) "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
  - f) "specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner": et let erhvervskøretøjs emissioner målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og specificeret som CO<sub>2</sub>-masseemission (kombineret) på typeattesten
  - g) "specifikt emissionsmål" i relation til en fabrikant: gennemsnittet af de vejledende specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, for hvert nyt let erhvervskøretøj, som fabrikanten har fremstillet.
1. I denne forordning forstås ved "en gruppe af forbundne fabrikanter" en fabrikant og dennes forbundne virksomheder. For så vidt angår en fabrikant forstås ved "forbundne virksomheder":
    - a) virksomheder, hvor fabrikanten direkte eller indirekte:
      - i) kan udøve mere end halvdelen af stemmerettighederne eller
      - ii) kan udpege mere end halvdelen af medlemmerne i tilsynsorganet, bestyrelsen eller i de organer, som retligt repræsenterer virksomheden, eller
      - iii) har ret til at lede virksomhedens forretninger

---

<sup>18</sup> EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

- 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) til 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<sub>2</sub>-emissioner ikke overskrider vedkommendes specifikke emissionsmål som fastsat i overensstemmelse med bilag I eller, såfremt en fabrikant har fået en undtagelse efter artikel 10, i overensstemmelse med den undtagelse.

Ved fastsættelsen af den enkelte fabrikants specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner skal der tages hensyn til følgende procentsatser for hver fabrikants nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i det relevante år:

- 75 % i 2014

- 80 % i 2015

- 100 % fra og med 2016.

#### *Artikel 5*

#### **Superkreditter**

Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner skal hvert nyt let erhvervskøretøj med specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner på mindre end 50 g CO<sub>2</sub>/km medregnes som:

- 2,5 lette erhvervskøretøjer i 2014

- 1,5 lette erhvervskøretøjer i 2015

- 1 let erhvervskøretøj fra 2016.

*Artikel 6*  
**Pooldannelse**

1. Fabrikanter af nye lette erhvervskøretøjer, som ikke har fået en undtagelse efter artikel 10, kan danne en pool med henblik på at opfylde deres forpligtelser i medfør af artikel 4.
2. En aftale om at danne en pool kan gælde for et eller flere kalenderår, når hver aftales samlede varighed ikke overstiger fem kalenderår, og aftalen skal indgås senest den 31. december i det første kalenderår, hvori emissionerne sammenlægges i poolen. Fabrikanter, der danner en pool, forelægger Kommissionen følgende oplysninger:
  - a) angivelse af, hvilke fabrikanter der deltager i poolen
  - b) angivelse af den fabrikant, der er udpeget som forvalter af poolen, og som er kontaktpunkt for poolen og ansvarlig for at indbetale eventuelle afgifter for emissionsoverskridelser, der måtte blive pålagt i overensstemmelse med artikel 8, og
  - c) dokumentation for, at forvalteren af poolen vil være i stand til at opfylde forpligtelserne i litra b).
3. Opfylder den foreslåede forvalter af poolen ikke kravet om betaling af enhver afgift for emissionsoverskridelse, der pålægges poolen i overensstemmelse med artikel 8, underretter Kommissionen fabrikanterne herom.
4. Fabrikanterne i en pool informerer i fællesskab Kommissionen om enhver ændring med hensyn til forvalter af poolen eller dens finansielle status, for så vidt ændringen kan påvirke dens evne til at opfylde kravet om betaling af enhver afgift for emissionsoverskridelse, der pålægges poolen i overensstemmelse med artikel 8, samt om eventuelle ændringer med hensyn til medlemskab eller om opløsning af poolen.
5. Fabrikanter kan indgå poolordninger, når deres aftaler er i overensstemmelse med traktatens artikel 81 og 82, og når aftalerne gør det muligt for fabrikanter, der anmoder om medlemskab af poolen, at deltage på åbne, gennemsigtige, ikke-diskriminerende og forretningsmæssigt rimelige vilkår. Med forbehold af den almene gyldighed af Fællesskabets konkurrenceregler for sådanne pools sikrer alle medlemmer af en pool blandt andet, at der hverken deles andre data eller udveksles andre oplysninger inden for rammerne af deres poolordning end følgende oplysninger:
  - a) de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-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 7, stk. 4.

#### *Artikel 7*

### **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. del A i bilag II. Disse oplysninger stilles til rådighed for fabrikterne og deres udpegede importører eller repræsentanter i de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne gør alt for at sikre, at indberetningsorganerne arbejder på en gennemsikkelig måde.
2. Senest den 28. februar 2013 og hvert efterfølgende år fastlægger hver medlemsstat 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 indberettet i medfør af denne artikel, og dette register skal være offentligt tilgængeligt. Senest den 30. juni 2013 og hvert efterfølgende år beregner Kommissionen foreløbigt for hver fabrikant:
  - a) de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner i det foregående kalenderår
  - b) de specifikke emissionsmål i det foregående kalenderår og
  - c) forskellen mellem de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-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<sub>2</sub>-emissioner.

5. Fabrikterne 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 fabrikterne og stadfæster eller ændrer senest den 31. oktober de foreløbige beregninger, jf. stk. 4.
7. Hvis Kommissionen på grundlag af de beregninger, der er foretaget i henhold til stk. 5, skønner, at fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-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 kan efter forskriftsproceduren i artikel 13, stk. 2, vedtage detaljerede regler om overvågning og indberetning 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. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

10. Medlemsstaterne skal også indsamle og indberette data i overensstemmelse med denne artikel om registreringer af køretøjer i klasse M2 og N2 som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF med en referencemasse på højst 2 610 kg og af køretøjer, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007.

#### *Artikel 8*

#### **Afgift for emissionsoverskridelse**

1. Overstiger en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for det kalenderår, der begynder den 1. januar 2014, og hvert kalenderår derefter dennes specifikke emissionsmål, pålægger Kommissionen fabrikanten eller eventuelt forvalteren af poolen en afgift for emissionsoverskridelsen.
2. Afgiften for den i stk. 1 nævnte emissionsoverskridelse beregnes efter følgende formel:
  - a) Fra 2014 til 2018:
    - i) Ved emissionsoverskridelser på over 3 g CO<sub>2</sub>/km:  
$$((\text{emissionsoverskridelse} - 3) \times 120 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{antal nye lette erhvervskøretøjer}.$$
    - ii) Ved emissionsoverskridelser på over 2 g CO<sub>2</sub>/km, men ikke over 3 g CO<sub>2</sub>/km:  
$$((\text{emissionsoverskridelse} - 2) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times \text{antal nye lette erhvervskøretøjer}.$$
    - iii) Ved emissionsoverskridelser på over 1, men ikke over 2 g CO<sub>2</sub>/km:  
$$((\text{emissionsoverskridelse} - 1) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}) \times \text{antal nye lette erhvervskøretøjer}.$$
    - iv) Ved emissionsoverskridelser på ikke over 1 g CO<sub>2</sub>/km

emissionsoverskridelse  $\times$  5 EUR  $\times$  antal nye lette erhvervskøretøjer.

b) Fra 2019:

(emissionsoverskridelse  $\times$  120 EUR)  $\times$  antal nye lette erhvervskøretøjer.

I denne artikel forstås ved:

"emissionsoverskridelse": det positive antal g/km, med hvilket fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner - under hensyntagen til CO<sub>2</sub>-emissionsreduktioner som følge af innovative teknologier, der er godkendt i overensstemmelse med artikel 11 - oversteg dennes specifikke emissionsmål i det kalenderår eller en del af det kalenderår, 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 fastsætter metoder til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser i henhold til stk. 1.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i forordningen ved at supplere denne, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

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

#### *Artikel 9*

#### **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:
  - a) fabrikantens specifikke emissionsmål for det foregående kalenderår
  - b) fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner i det foregående kalenderår
  - c) forskellen mellem fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner i det foregående kalenderår og dennes specifikke emissionsmål i samme år
  - d) de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for alle nye lette erhvervskøretøjer i Fællesskabet i det foregående kalenderår og
  - e) den gennemsnitlige masse for alle nye lette erhvervskøretøjer i Fællesskabet i det foregående kalenderår.

2. Fra den 31. oktober 2014 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 10*

#### **Undtagelser for visse fabrikanter**

1. En ansøgning om undtagelse fra det specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, kan indgives af en fabrikant af færre end 22 000 nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet for hvert kalenderår, såfremt fabrikanten:
  - 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 Fællesskabet 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<sub>2</sub>-emissioner, og
  - d) et specifikt emissionsmål, der er i overensstemmelse med reduktionspotentialet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO<sub>2</sub>-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 specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type let erhvervskøretøj, der fremstilles, indrømmer Kommissionen fabrikanten en undtagelse. Undtagelsen gælder fra den 1. januar i det år, der følger efter datoen for indrømmelsen af undtagelsen.
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. Hvis Kommissionen på grundlag af en underretning efter stk. 4 eller på anden måde finder, 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 8.
7. Kommissionen kan vedtage nærmere bestemmelser om gennemførelsen af 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<sub>2</sub>-emissioner.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

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 foranstaltninger 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.

#### *Artikel 11*

#### **Miljøinnovationer**

1. Efter anmodning fra en leverandør eller en fabrikant skal der tages hensyn til CO<sub>2</sub>-besparelser opnået ved anvendelse af innovative teknologier. Det samlede bidrag fra disse teknologier til nedbringelse af det specifikke emissionsmål for en fabrikant kan være op til 7 g CO<sub>2</sub>/km.
2. Kommissionen vedtager senest den 31. december 2012 detaljerede bestemmelser om en procedure til godkendelse af sådanne innovative teknologier i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 13, stk. 2. Disse detaljerede bestemmelser skal være baseret på følgende kriterier for innovative teknologier:
  - a) leverandøren eller fabrikanten skal være ansvarlig for de CO<sub>2</sub>-besparelser, der er opnået ved anvendelse af de innovative teknologier
  - b) de innovative teknologier skal yde et verificeret bidrag til CO<sub>2</sub>-reduktionen
  - c) de innovative teknologier må ikke være omfattet af CO<sub>2</sub>-målingen i standardprøvecykklussen eller af obligatoriske bestemmelser som følge af supplerende foranstaltninger, der er gennemført for at opnå den reduktion på 10 g CO<sub>2</sub>/km, der er omhandlet i artikel 1 i forordning nr. 443/2009, eller være obligatoriske i henhold til andre fællesskabsretlige bestemmelser.
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 12*

#### **Revision og indberetning**

1. Senest den 31. oktober 2016 og derefter hvert tredje år vedtages foranstaltninger til ændring af bilag I for at justere værdien M<sub>0</sub>, som nævnt heri, til nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige masse i de foregående tre kalenderår.

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

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

2. Kommissionen skal medtage lette erhvervskøretøjer i revisionen af procedurerne for måling af CO<sub>2</sub>-emissioner i overensstemmelse med artikel 13, stk. 3, i forordning (EF) nr. 443/2009.

Fra datoen for den reviderede CO<sub>2</sub>-emissionsmålingsprocedures ikrafttræden godkendes innovative teknologier ikke længere i henhold til proceduren i artikel 11.

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

4. Senest den 1. januar 2013 afslutter Kommissionen en revision af de specifikke emissionsmål i bilag I og af undtagelserne i artikel 10 med det formål at fastsætte:

- de nærmere bestemmelser for inden år 2020 at nå et langsigtet mål på 135 g CO<sub>2</sub>/km på en omkostningseffektiv måde under forudsætning af, at opdaterede resultater af konsekvensanalysen bekræfter, at dette kan lade sig gøre
- de forskellige aspekter af gennemførelsen af dette mål, herunder afgiften for emissionsoverskridelser.

På grundlag af en sådan revision og en konsekvensanalyse heraf, herunder en samlet analyse af konsekvenserne for bilindustrien og de afhængige erhvervsgrøner, skal Kommissionen om nødvendigt

- fremlægge et forslag til ændring af denne forordning på en måde, som ud fra et konkurrencesynspunkt er så upartisk som muligt, og som er socialt retfærdig og bæredygtig

- bekræfte, at køretøjer i klasse N2 og M2 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, er omfattet af denne forordning.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

5. 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.
6. Der vedtages foranstaltninger, der kan sikre den nødvendige tilpasning af formlerne i bilag I, så de afspejler eventuelle ændringer af de forskriftsmæssige afprøvningsmetoder til måling af specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

7. Kommissionen reviderer senest i 2015 metoden til at fastsætte de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for trinvis færdigopbyggede køretøjer i stk. 7 i del B i bilag II og forelægger om nødvendigt et forslag om ændring af bilag II for Europa-Parlamentet og Rådet.

#### *Artikel 13*

#### **Udvalgsprocedure**

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.  
  
Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.
3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

#### *Artikel 14*

#### **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 CO<sub>2</sub>-EMISSIONSMÅL

1. De vejledende specifikke CO<sub>2</sub>-emissionsmål for hvert let erhvervskøretøj målt i gram pr. km fastsættes i overensstemmelse med følgende formel:

a) Fra 2014 til 2017:

$$\text{Vejledende specifikke CO}_2\text{-emissioner} = 175 + a \times (M - M_0)$$

hvor:

M = køretøjets masse i kilogram (kg)

$$M_0 = 1706,0$$

$$a = 0,093$$

b) Fra 2018:

$$\text{Vejledende specifik CO}_2\text{-emission} = 175 + a \times (M - M_0)$$

hvor:

M = køretøjets masse i kilogram (kg)

M<sub>0</sub> = værdien fastlagt i henhold til artikel 11, stk. 1

$$a = 0,093$$

2. Det specifikke emissionsmål for en fabrikant i et kalenderår beregnes som gennemsnittet af de vejledende specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for hvert nyt let erhvervskøretøj, der er registreret i dette kalenderår, og som vedkommende har fremstillet.

**BILAG II**  
**OVERVÅGNING OG INDBERETNING AF EMISSIONER**

**A. INDSAMLING AF DATA OM LETTE ERHVERVSKØRETØJER OG FASTSÆTTELSE AF OPLYSNINGER OM OVERVÅGNING AF CO<sub>2</sub>**

1. For det år, der begynder den 1. januar 2011, og hvert efterfølgende år registrerer medlemsstaterne følgende oplysninger om hvert nyt let erhvervskøretøj, der registreres på deres område:
  - a) fabrikanten
  - b) dets type, variant og version
  - c) dets specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner (g/km)
  - d) dets masse (kg)
  - e) dets akselafstand (mm)
  - f) dets sporvidde (mm)
  - g) dets nyttelast (i kg).
2. De i punkt 1 nævnte oplysninger tages fra det pågældende lette erhvervskøretøjs typeattest. 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<sub>2</sub>-emissionstal for begge typer brændstof, anvender medlemsstaterne kun den værdi, der måles for gas.
3. For det kalenderår, der begynder den 1. januar 2011, og hvert efterfølgende år fastlægger hver medlemsstat efter metoderne i del B opdelt på hver fabrikant:
  - a) det samlede antal nye lette erhvervskøretøjer, der registreres på dens område
  - b) de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner, jf. punkt 2 i del B i dette bilag
  - c) den gennemsnitlige masse, jf. punkt 3 i del B i dette bilag
  - d) for hver variant af hver version af hver type nyt let erhvervskøretøj:
    - i) det samlede antal nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret på dens område, jf. punkt 4 i del B i dette bilag
    - ii) de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner
    - iii) massen
    - iv) køretøjets fodaftryk, jf. punkt 5 i del B i dette bilag
    - v) nyttelasten.

**B. METODE TIL FASTSÆTTELSE AF OPLYSNINGER OM OVERVÅGNING AF CO<sub>2</sub> FOR NYE LETTE ERHVERVSKØRETØJER**

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

1. Antal registrerede nye lette erhvervskøretøjer ( $N$ )

Medlemsstaterne skal fastslå antallet af registrerede nye lette erhvervskøretøjer på deres område i det pågældende overvågningsår ( $N$ ).

2. Nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner ( $S_{ave}$ )

De gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for alle nye lette erhvervskøretøjer, som er registreret for første gang på en medlemsstats område i overvågningsåret ( $S_{ave}$ ), beregnes ved at dividere summen af hvert enkelt nyt køretøjs specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner,  $S$ , med antallet af nye køretøjer,  $N$ .

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

3. Nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige masse

Den gennemsnitlige masse for alle nye lette erhvervskøretøjer, som er registreret på en medlemsstats område i overvågningsåret ( $M_{ave}$ ), beregnes ved at dividere summen af hvert enkelt nyt køretøjs masse,  $M$ , med antallet af nye køretøjer,  $N$ .

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

4. Nye lette erhvervskøretøjers fordeling på versioner

For hver version af hver variant af hver type nyt let erhvervskøretøj registreres antallet af nyregistrerede køretøjer, køretøjernes masse, de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner og køretøjets fodaftryk.

5. Fodaftryk

Køretøjets fodaftryk beregnes ved at multiplicere køretøjets akselafstand med dets sporvidde.

6. Nyttelast

Køretøjets nyttelast defineres som forskellen mellem den teknisk tilladte totalmasse i henhold til bilag III til direktiv 2007/46/EF og køretøjets masse.

7. Specifikke emissioner for trinvis færdigopbyggede køretøjer

De specifikke emissioner for trinvis færdigopbyggede køretøjer fastlægges i overensstemmelse med direktiv 2004/3/EF. Såfremt denne værdi ikke er tilgængelig, fastsættes de specifikke emissioner for et trinvis færdigopbygget køretøj til samme værdi som den højeste værdi af de specifikke emissioner for alle færdigopbyggede køretøjer, der er af samme køretøjstype som det delvis opbyggede køretøj, som det trinvis færdigopbyggede køretøj er baseret på, og som er registreret i EU i det samme

overvågningsår, hvor "køretøjstype" defineres i overensstemmelse med artikel 3 i direktiv 2007/46/EF. Hvis der er mere end tre forskellige værdier af specifikke emissioner for alle færdigopbyggede køretøjer, anvendes de næsthøjeste specifikke emissioner.

**C. FORMAT TIL BRUG VED INDSÆNDELSE AF DATA**

For hver fabrikant og hvert år indberetter medlemsstaterne de data, der er beskrevet i punkt 3 i del A, i de følgende formater:

Aggregerede data:

År:					
Fabrikant	Samlet antal registrerede nye lette erhvervskøretøjer	Gennemsnitlige specifikke CO <sub>2</sub> -emissioner (g/km)	Gennemsnitlig masse (kg)	Gennemsnitligt fodaftryk (m <sup>2</sup> )	Gennemsnitlig nyttelast (kg)
(Fabrikant 1)	...	...	...	...	...
(Fabrikant 2)	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
<b>I alt for alle fabrikanter</b>	...	...	...	...	...

Udførlige data opdelt på fabrikanter:

År	Fabrikant	Type let erhvervskøretøj	Variant	Version	Kategori typegodkendt køretøj	Kategori registreret køretøj	Fabrikat	Handelsnavn	Kode for innovativ teknologi eller gruppe af innovative teknologier <sup>19</sup>	Nye registreringer i alt
År 1	(Navn på fabrikant 1)	(navn på type 1)	(navn på variant 1)	(navn på version 1)	...	...	...	...	...	...
År 1	(Navn på fabrikant 1)	(navn på type 1)	(navn på variant 1)	(navn på version 2)	...	...	...	...	...	...
År 1	(Navn på fabrikant 1)	(navn på type 1)	(navn på variant 2)	(navn på version 1)	...	...	...	...	...	...
År 1	(Navn på fabrikant 1)	(navn på type 1)	(navn på variant 2)	(navn på version 2)	...	...	...	...	...	...
År 1	(Navn på fabrikant 1)	(navn på type 2)	(navn på variant 1)	(navn på version 1)	...	...	...	...	...	...
År 1	(Navn på fabrikant 1)	(navn på type 2)	(navn på variant 1)	(navn på version 2)	...	...	...	...	...	...
År 1	(Navn på fabrikant 1)	(navn på type 2)	(navn på variant 2)	(navn på version 1)	...	...	...	...	...	...
År 1	(Navn på fabrikant 1)	(navn på type 2)	(navn på variant 2)	(navn på version 2)	...	...	...	...	...	...
År 1	(Navn på fabrikant 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

<sup>19</sup> I overensstemmelse med artikel 10 i forordningen.

<sup>20</sup> I overensstemmelse med artikel 10 i forordningen.



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