



DEN EUROPÆISKE UNION

EUROPA-PARLAMENTET

RÅDET

**Bruxelles, den 28. juni 2018
(OR. en)**

**2017/0111 (COD)
LEX 1820**

**PE-CONS 20/1/18
REV 1**

**CLIMA 60
ENV 230
TRANS 150
MI 261
CODEC 553**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
OM OVERVÅGNING OG INDBERETNING AF NYE TUNGE
KØRETØJERS CO₂-EMISSIONER OG BRÆNDSTOFFORBRUG**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2018/...

af 28. juni 2018

**om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers
CO₂-emissioner og brændstofforbrug**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

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

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure², og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C 81 af 2.3.2018, s. 95.

² Europa-Parlamentets holdning af 12.6.2018 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 21.6.2018.

- (1) Et bindende mål for hele Unionens økonomi om at reducere egne drivhusgasemissioner med mindst 40 % senest i 2030 i forhold til 1990 blev godkendt i konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde den 23.-24. oktober 2014 om den energi- og klimapolitiske ramme for 2030, og målet blev bekræftet på Det Europæiske Råds møde den 17.-18. marts 2016.
- (2) Det fremgår af Det Europæiske Råds konklusioner fra den 23.-24. oktober 2014, at målet skal nås kollektivt af Unionen på en så omkostningseffektiv måde som muligt med reduktioner for sektorer inden for systemet for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen ("EU ETS") og sektorer uden for ETS på henholdsvis 43 % og 30 % senest i 2030 i forhold til 2005-niveauet. Parisaftalen¹ fastsætter bl.a. et langsigtet mål i overensstemmelse med målsætningen om at holde stigningen i den globale gennemsnitstemperatur et godt stykke under 2 °C over det førindustrielle niveau og fortsætte bestræbelserne på at holde temperaturstigningen til 1,5 °C over det førindustrielle niveau. Det er nødvendigt, at alle medlemsstater bidrager i disse bestræbelser, og at alle økonomiske sektorer, herunder transportsektoren, bidrager til at nå de reduktioner af emissionerne, som er vedtaget af Det Europæiske Råd, og til at opfylde Parisaftalens langsigtede målsætninger.
- (3) Kommissionens europæiske strategi for lavemissionsmobilitet fra 2016 har som ambition, at drivhusgasemissionerne fra transport senest i midten af dette århundrede skal være mindst 60 % lavere end i 1990 og godt på vej mod nul.

¹ Parisaftalen (EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4).

- (4) For at nå denne målsætning er det hensigtsmæssigt at overveje en bred vifte af forskellige foranstaltninger. I tillæg til fastsættelse af CO₂-emissionsstandards for tunge køretøjer, nemlig lastbiler og busser, kan disse foranstaltninger omfatte andre tiltag, der bidrager til at forbedre energieffektiviteten og nedbringe tunge køretøjers CO₂-emissioner såsom optimering af lastningen, bundtvis trafikafvikling, uddannelse af chauffører, anvendelse af alternative brændstoffer, ordninger til fornyelse af vognparken, dæk med lav rullemodstand, mindske af trafiktheden og investeringer i vedligeholdelse af infrastrukturen.
- (5) Drivhusgasemissioner fra tunge køretøjer tegner sig på nuværende tidspunkt for omkring en fjerdedel af vejtransportemissionerne i Unionen og forventes, hvis der ikke træffes yderligere foranstaltninger, at stige med 10 % mellem 2010 og 2030 og med 17 % mellem 2010 og 2050. Det er nødvendigt at træffe effektive foranstaltninger til at begrænse emissionerne fra tunge køretøjer med henblik på at bidrage til de nødvendige reduktioner af emissionerne i transportsektoren.
- (6) I sin meddelelse fra 2014 om en strategi for reduktion af tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner anerkendte Kommissionen, at en forudsætning for at træffe sådanne foranstaltninger er en reguleret procedure for beregning af CO₂-emissioner og brændstofforbrug.

- (7) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009¹ udgør rammen for indførelse af en sådan reguleret procedure. Målingerne foretaget i overensstemmelse med denne procedure vil sikre solide og sammenlignelige data om CO₂-emissioner og brændstofforbrug for de enkelte tunge køretøjer i forhold til en betydelig del af Unionens vognpark af tunge køretøjer. Køberen af et specifikt tungt køretøj og den medlemsstat, hvori køretøjet er indregistreret, vil have adgang til oplysningerne, hvilket delvist vil dække behovet for viden.
- (8) Transportvirksomheder er for en stor dels vedkommende små og mellemstore virksomheder. Desuden har de endnu ikke adgang til standardiserede oplysninger, som gør det muligt at vurdere brændstofbesparende teknologier eller sammenligne tunge køretøjer med henblik på at træffe købsbeslutninger på et informeret grundlag og derved nedbringe deres brændstofomkostninger, som udgør over en fjerdedel af deres driftsomkostninger.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).

- (9) Oplysninger om et tungt køretøjs præstationer med hensyn til CO₂-emissioner og brændstofforbrug bør gøres offentligt tilgængelige, så alle transportvirksomheder kan træffe købsbeslutninger på et informeret grundlag, og for at sikre en høj grad af gennemsigtighed. Alle fabrikanten af tunge køretøjer vil kunne sammenligne deres køretøjers præstationer med andre mærker. Det vil give øget incitament til innovation og tilskynde til udvikling af mere energieffektive tunge køretøjer og dermed øge konkurrenceevnen. Oplysningerne vil også give de politiske beslutningstagere på EU- og medlemsstatsniveau et fornuftigt grundlag for at udvikle politikker til fremme af anvendelsen af mere energieffektive tunge køretøjer.
- (10) For at opnå fyldestgørende viden om sammensætningen af Unionens vognpark af tunge køretøjer, dens udvikling over tid og dens potentielle indvirkning på CO₂-emissionerne bør medlemsstaternes kompetente myndigheder overvåge data om indregistrering af alle nye tunge køretøjer og alle nye påhængskøretøjer, herunder data om fremdriftssystemer og de relevante karrosserier, og indberette dataene til Kommissionen.
- (11) Fabrikanten af tunge køretøjer bør derfor overvåge værdier for CO₂-emissioner og brændstofforbrug beregnet for hvert enkelt nyt tungt køretøj i henhold til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400¹ og indberette dataene til Kommissionen.

¹ Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 af 12. december 2017 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår bestemmelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 (EØS-relevant tekst) (EUT L 349 af 29.12.2017, s. 1).

- (12) Tilgængeligheden af data om CO₂-emissioner og brændstofforbrug for de forskellige klasser af tunge køretøjer afhænger af, hvornår klasserne vil være omfattet af forordning (EU) 2017/2400. For at skabe klarhed og retssikkerhed om fabrikanternes overvågnings- og indberetningsforpligtelser bør nærværende forordning fastsætte startårene for overvågning og indberetning for hver klasse af tunge køretøjer, der falder ind under dens anvendelsesområde. I henhold til forordning (EU) 2017/2400 vil data være tilgængelige for visse nye tunge køretøjer, der er indregistreret i 2019. Der bør fra nævnte år stilles krav om, at fabrikanterne overvåger og indberetter tekniske data om de pågældende køretøjer. For andre klasser og grupper af tunge køretøjer vil data først foreligge fra en senere dato. Der bør fastsættes en rimelig frist for at fastlægge startårene for overvågning og indberetning af data for disse klasser og grupper af køretøjer. I betragtning af den tekniske kompleksitet ved at udvikle procedurer til at beregne CO₂-emissioner fra og brændstofforbrug for de resterende klasser og grupper af tunge køretøjer bør tidsrammen fastsættes til syv år fra datoen for nærværende forordnings ikrafttræden.

- (13) Det er i offentlighedens interesse, at tekniske data, som er afgørende for at beregne et tungt køretøjs præstationer med hensyn til CO₂-emissioner og brændstofforbrug, formidles aktivt til offentligheden med henblik på at øge gennemsigtigheden af tunge køretøjers specifikationer og de relaterede præstationer og fremme konkurrencen mellem fabrikanter. Data, der er følsomme i forhold til beskyttelse af personoplysninger og fair konkurrence, bør ikke offentliggøres. Visse data vedrørende tunge køretøjers aerodynamiske præstationer bør gøres offentligt tilgængelige i et intervalformat for at tage højde for hensyn til fair konkurrence. De indberettede data bør offentliggøres i et lettilgængeligt format, og adgang hertil bør være gratis. Denne forordning berører ikke de yderligere rettigheder til offentlig adgang til miljøoplysninger, bl.a. i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1367/2006¹.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1367/2006 af 6. september 2006 om anvendelse af Århus-konventionens bestemmelser om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet på Fællesskabets institutioner og organer (EUT L 264 af 25.9.2006, s. 13).

- (14) Det er vigtigt, at overvågnings- og indberetningssystemet er brugervenligt for alle transportvirksomheder uanset deres størrelse og ressourcer. Det er ligeledes vigtigt, at Kommissionen aktivt fremmer et sådant system for at sikre, at det har en relevant indvirkning på sektoren, og for at øge bevidstheden om tilgængeligheden af de indberettede data.
- (15) Kommissionens analyse af de data, der overføres af medlemsstaterne og fabrikterne for det foregående kalenderår, bør præsenteres for offentligheden på en måde, der tydeligt viser præstationerne for Unionens samt de enkelte medlemsstaters og fabrikanters vognpark af tunge køretøjer. Det bør muliggøre sammenlignelighed inden for og mellem vognparkerne med hensyn til det gennemsnitlige brændstofforbrug og CO₂-emissioner for hver gruppe af tunge køretøjer efter anvendelsesprofil.

- (16) Det er vigtigt, at de værdier for CO₂-emissioner og brændstofforbrug, der er fastsat i henhold til forordning (EU) 2017/2400, korrekt afspejler de tunge køretøjers præstationer. Nævnte forordning fastsætter derfor bestemmelser om kontrol og sikring af overensstemmelsen af simuleringsværktøjets anvendelse samt af de relevante komponenters, separate tekniske enheders og systemers CO₂-emissions- og brændstofforbrugsrelaterede egenskaber. Kontrolproceduren bør omfatte prøvninger på vej. Den nye ramme for typegodkendelse fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/...¹⁺ tilvejebringer midlerne til at sikre, at der i tilfælde af afvigelser træffes korrigerende foranstaltninger fra fabrikantens side, og at Kommissionen i tilfælde af manglende overholdelse har mulighed for at pålægge administrative bøder. Denne nye ramme anerkender også vigtigheden af, at tredjeparter får tilladelse til at udføre uafhængige prøvninger af køretøjer og adgang til de nødvendige data. Kommissionen bør overvåge resultaterne af sådanne kontrolprøvninger og lade en analyse af disse resultater indgå i sin årlige rapport.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/... af ... om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT ...).

⁺ EUT: Indsæt venligst henvisning til PE-CONS 73/17.

- (17) Det er vigtigt at sikre, at de data, der overvåges og indberettes, er solide og pålidelige. Kommissionen bør derfor have midlerne til at kontrollere og om nødvendigt rette de endelige data. Overvågningskravene bør derfor også indeholde parametre, der gør det muligt på passende vis at spore og kontrollere dataene.
- (18) Kommissionen bør have mulighed for at pålægge en administrativ bøde, såfremt den finder, at de af fabrikanten indberettede data afviger fra de data, der er registreret inden for rammerne af forordning (EF) nr. 595/2009 og navnlig i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011¹ og forordning (EU) 2017/2400, eller hvis fabrikanten ikke leverer de krævede data inden for den relevante frist. Bøderne bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

¹ Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 af 25. maj 2011 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om ændring af bilag I og III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF (EUT L 167 af 25.6.2011, s. 1).

- (19) Baseret på erfaringerne fra overvågningen og indberetningen af data om CO₂-emissioner i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009¹ for nye personbilers vedkommende og i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011² for nye lette erhvervskøretøjs vedkommende bør Det Europæiske Miljøagentur overdrages ansvaret for udvekslingen af sådanne data med medlemsstaternes kompetente myndigheder og fabrikanter samt for forvaltningen af den endelige database på Kommissionens vegne. Det er også hensigtsmæssigt, at overvågnings- og indberetningsprocedurerne for tunge køretøjer så vidt muligt bringes i overensstemmelse med de procedurer, der allerede gælder for lette erhvervskøretøjer.
- (20) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordnings bestemmelser om kontrol og rettelse af de overvågede data bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011³.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjs emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1).

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (21) For at sikre, at datakravene og overvågnings- og indberetningsproceduren forbliver relevant over tid i forhold til vurdering af de tunge køretøjers bidrag til CO₂-emissioner, for at sikre, at der er adgang til data om nye og avancerede teknologier til nedbringelse af CO₂ og om resultaterne af kontrolprøvninger på vej og for at sikre, at værdiintervallerne for luftmodstandsværdier fortsat er relevante i oplysnings- og sammenlignelighedsøjemed, samt for at supplere bestemmelserne om administrative bøder, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår komplettering af startårene for overvågning og indberetning af de omfattede klasser af tunge køretøjer, ændring af datakravene og overvågnings- og indberetningsproceduren fastsat i bilagene til denne forordning, angivelse af hvilke data der skal indberettes af medlemsstaterne til overvågning af resultaterne af kontrolprøvninger på vej, ændring af værdiintervallerne for luftmodstandsværdier og fastlæggelse af kriterier, beregning og metode til opkrævning af administrative bøder, der pålægges fabrikanten. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning¹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.

¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- (22) Målet for denne forordning, nemlig overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug i Unionen, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dets omfang og virkninger, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand

Denne forordning fastsætter kravene til overvågning og indberetning af CO₂-emissioner fra og brændstofforbrug for nye tunge køretøjer, der registreres i Unionen.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på medlemsstaternes og fabrikanter af tunge køretøjers overvågning og indberetning af data om nye tunge køretøjer.

Den finder anvendelse på følgende klasser af køretøjer:

- a) køretøjer i klasse M₁, M₂, N₁ og N₂ med en referencemasse på over 2 610 kg, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007¹, samt alle køretøjer i klasse M₃ og N₃
- b) køretøjer i klasse O₃ og O₄.

Med henblik på nærværende forordning benævnes sådanne køretøjer tunge køretøjer.

¹ 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), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

Artikel 3

Definitioner

Med henblik på denne forordning finder definitionerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF¹ og forordning (EF) nr. 595/2009 anvendelse.

Artikel 4

Medlemsstaternes overvågning og indberetning

1. Fra den 1. januar 2019 og for hvert efterfølgende kalenderår overvåger medlemsstaterne de data, der er angivet i bilag I, del A, vedrørende nye tunge køretøjer, der registreres for første gang i Unionen.

Fra 2020 indberetter medlemsstaternes kompetente myndigheder senest den 28. februar hvert år disse data til Kommissionen i overensstemmelse med den indberetningsprocedure, der er fastsat i bilag II.

Data vedrørende nye tunge køretøjer, der tidligere har været registreret uden for Unionen, overvåges og indberettes ikke, medmindre den pågældende registrering blev foretaget mindre end tre måneder inden registreringen i Unionen.

¹ 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 (rammedirektiv) (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

2. De kompetente myndigheder, der er ansvarlige for overvågningen og indberetningen af data i overensstemmelse med denne forordning, er de myndigheder, som medlemsstaterne har udpeget i overensstemmelse med artikel 8, stk. 7, i forordning (EF) nr. 443/2009.

Artikel 5

Fabrikanters overvågning og indberetning

1. Fra de startår, der er fastsat i bilag I, del B, punkt 1, overvåger fabrikanten af tunge køretøjer på kalenderårsbasis de data, der er angivet i bilag I, del B, punkt 2, for hvert nyt tungt køretøj.

Senest den 28. februar hvert år fra de startår, der er fastsat i bilag I, del B, punkt 1, indberetter fabrikanten af tunge køretøjer disse data for hvert nyt tungt køretøj med en simuleringsdato, der henhører under det foregående kalenderår, til Kommissionen i overensstemmelse med den indberetningsprocedure, der er fastsat i bilag II.

Simuleringsdatoen skal være den dato, der indberettes i overensstemmelse med datapost 71 i bilag I, del B, punkt 2.

2. Hver fabrikant udpeger et kontaktpunkt for indberetning af data i overensstemmelse med denne forordning.

Artikel 6

Centralt register for data om tunge køretøjer

1. Kommissionen fører et centralt register over data om tunge køretøjer ("registret") indberettet i overensstemmelse med artikel 4 og 5.

Registret skal være offentligt tilgængeligt med undtagelse af datapost a) som angivet i bilag I, del A, og datapost 1, 24, 25, 32, 33, 39 og 40 som angivet i bilag I, del B, punkt 2. Med hensyn til datapost 23 som angivet i bilag I, del B, punkt 2, gøres værdien offentligt tilgængelig i et intervalformat som fastsat i bilag I, del C.

2. Det Europæiske Miljøagentur fører registret på vegne af Kommissionen.

Artikel 7

Overvågning af resultaterne af kontrolprøvninger på vej

1. Kommissionen overvåger, hvis sådanne foreligger, resultaterne af prøvninger på vej udført inden for rammerne af forordning (EF) nr. 595/2009 med henblik på at kontrollere nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug.
2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 13 for at supplere denne forordning ved at angive, hvilke data der skal indberettes af medlemsstaternes kompetente myndigheder med henblik på nærværende artikels stk. 1.

Artikel 8

Datakvalitet

1. De kompetente myndigheder og fabrikkerne er ansvarlige for nøjagtigheden og kvaliteten af de data, som de indberetter i henhold til artikel 4 og 5. De underretter straks Kommissionen om eventuelle fejl, som er konstateret i de indberettede data.

2. Kommissionen foretager sin egen kontrol af kvaliteten af de data, der indberettes i henhold til artikel 4 og 5.
3. Såfremt Kommissionen underrettes om fejl i dataene eller i forbindelse med sin egen kontrol opdager uoverensstemmelser i datasættet, træffer den i givet fald de nødvendige foranstaltninger til at rette de data, der er offentliggjort i registret omhandlet i artikel 6.
4. Kommissionen kan ved hjælp af gennemførelsesretsakter fastsætte de foranstaltninger til kontrol og rettelse af data, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 2 og 3. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 12.

Artikel 9

Administrative bøder

1. Kommissionen kan pålægge en administrativ bøde i hvert af følgende tilfælde:
 - a) når den finder, at de data, der indberettes af fabrikanten i henhold til nærværende forordnings artikel 5, afviger fra de data, der hidrører fra fabrikantens registreringer eller typegodkendelsesattesten for motoren udstedt inden for rammerne af forordning (EF) nr. 595/2009, og at afvigelsen er forsætlig eller skyldes grov uagtsomhed

- b) hvis dataene ikke er indgivet inden for den relevante frist efter artikel 5, stk. 1, og forsinkelsen ikke er behørigt begrundet.

Med henblik på at kontrollere de data, der er omhandlet i litra a), rådfører Kommissionen sig med de relevante godkendelsesmyndigheder.

De administrative bøder skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og må ikke overstige 30 000 EUR pr. tungt køretøj, der er omfattet af afvigende eller forsinkede data som omhandlet i litra a) og b).

- 2. Kommissionen vedtager på grundlag af principperne fastsat i nærværende artikels stk. 3 delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 13 for at supplere denne forordning ved at fastlægge proceduren for og metoderne til beregning og opkrævning af de administrative bøder, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 1.
- 3. De delegerede retsakter, der er omhandlet i stk. 2, skal overholde følgende principper:
 - a) proceduren fastsat af Kommissionen skal respektere retten til god forvaltning og navnlig retten til at blive hørt og retten til aktindsigt under iagttagelse af legitime fortroligheds- og forretningshemmelighedshensyn

- b) ved beregning af passende administrative bøder følger Kommissionen principperne om effektivitet, proportionalitet og afskrækkende virkning, hvor dette er relevant under hensyntagen til afvigelsens eller forsinkelsens grovhed og virkninger, antallet af tunge køretøjer, der er omfattet af de afvigende eller forsinkede data, om fabrikanten har været i god tro, fabrikantens grad af omhu og samarbejdsvilje, gentagelser, hyppigheden eller varigheden af afvigelsen eller forsinkelsen samt tidligere sanktioner pålagt den samme fabrikant
 - c) administrative bøder opkræves uden unødigt forsinkelse ved at fastsætte betalingsfrister, herunder eventuelt muligheden for at opdele betalingerne i flere afdrag og faser.
4. De administrative bøder indgår som indtægter i Unionens almindelige budget.

Artikel 10

Rapportering

1. Senest den 31. oktober hvert år offentliggør Kommissionen en årlig rapport med sin analyse af de data, som medlemsstaterne og fabrikanterne har indberettet for det foregående kalenderår.

2. Analysen skal som minimum omfatte præstationerne for Unionens samt de enkelte medlemsstaters og fabrikanters vognpark af tunge køretøjer for så vidt angår de gennemsnitlige værdier for brændstofforbrug og CO₂-emissioner for hver enkelt gruppe af tunge køretøjer efter anvendelsesprofil, last og brændstofkombination. Den tager også højde for eventuelle tilgængelige data om anvendelsen af nye og avancerede teknologier til nedbringelse af CO₂ såvel som for alternative drivlinjer. Den skal, hvis sådanne foreligger, desuden indeholde en analyse af resultaterne af kontrolprøvninger på vej som overvåget i overensstemmelse med artikel 7.
3. Kommissionen udarbejder analysen med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur.

Artikel 11
Ændring af bilagene

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 13 med henblik på ændring af bilagene for at:
 - a) opdatere eller tilpasse de i bilag I, del A og B angivne datakrav, når det anses for nødvendigt for at foretage en grundig analyse i overensstemmelse med artikel 10
 - b) udfylde startårene i bilag I, del B, punkt 1
 - c) opdatere eller tilpasse de intervaller, der er fastsat i bilag I, del C, for at tage højde for ændringer i nye tunge køretøjers konstruktion og sikre, at intervallerne fortsat er relevante med henblik på oplysning og sammenlignelighed
 - d) tilpasse overvågnings- og indberetningsproceduren i bilag II for at tage højde for erfaringer med anvendelsen af denne forordning.
2. De delegerede retsakter omhandlet i stk. 1, litra b), vedtages senest den ... [7 år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden].

Artikel 12
Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg for klimaændringer, der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013¹. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikel 13
Udøvelse af de delegerede beføjelser

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

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 af 21. maj 2013 om en mekanisme til overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner og rapportering af andre oplysninger vedrørende klimaændringer på nationalt plan og EU-plan og om ophævelse af beslutning nr. 280/2004/EF (EUT L 165 af 18.6.2013, s. 13).

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 7, stk. 2, artikel 9, stk. 2, og artikel 11, stk. 1, tillægges Kommissionen for en periode på syv år fra den ... [datoen for denne forordnings ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af syvårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 7, stk. 2, artikel 9, stk. 2, og artikel 11, stk. 1, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerende retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 7, stk. 2, artikel 9, stk. 2, og artikel 11, stk. 1, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 14
Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen 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

Bestemmelser om data, som skal overvåges og indberettes

DEL A: DATA, SOM MEDLEMSSTATERNE SKAL OVERVÅGE OG INDBERETTE

- a) registreringsnummer for alle nye tunge køretøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 2, litra a) og b), som er indregistreret på medlemsstatens område
- b) fabrikantens navn
- c) fabrikat (fabrikantens handelsbetegnelse)
- d) karrosseriets kode som angivet i typeattestens nr. 38, hvis en sådan foreligger
- e) med hensyn til tunge køretøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 2, litra a), oplysningerne om motoren i typeattestens nr. 23, 23.1 og 26.

DEL B: DATA, SOM FABRIKANTERNE AF TUNGE KØRETØJER SKAL OVERVÅGE OG INDBERETTE

1. Startår for overvågning og indberetning af data for de klasser af tunge køretøjer, der er fastsat i artikel 2, stk. 2, litra a) og b):

Klasse af tungt køretøj	Køretøjsgruppe i køretøjsklassen (som omhandlet i bilag I til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400)	Startår Overvågning	Startår Indberetning
N ₁	-	-	-
N ₂	1 og 2	2020	2021
N ₃	3	2020	2021
	4, 5, 9 og 10	2019	2020
	11, 12 og 16	2020	2021
M ₁	-	-	-
M ₂	-	-	-
M ₃	-	-	-
O ₃	-	-	-
O ₄	-	-	-

2. Data, som skal overvåges og indberettes:

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Bilag IV, del I, til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400, medmindre andet er angivet	Beskrivelse
1	Køretøjets identifikationsnummer (VIN)	1.1.3	Identifikation af køretøj og komponent
2	Motorens certificeringsnummer	1.2.2	
3	CdxA ¹ -certificeringsnummer (hvis relevant)	1.8.3	
4	Transmissionens certificeringsnummer	1.3.2	
5	Akslens certificeringsnummer	1.6.2	
6	Dækkets certificeringsnummer, aksel 1	1.9.2	
7	Dækkets certificeringsnummer, aksel 2	1.9.6	
8	Dækkets certificeringsnummer, aksel 3	1.9.10	
9	Dækkets certificeringsnummer, aksel 4	1.9.14	

¹ Luftmodstandsværdi.

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Bilag IV, del I, til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400, medmindre andet er angivet	Beskrivelse
10	Køretøjsklasse (N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃)	1.1.4	Køretøjets klassificering
11	Akselkonfiguration	1.1.5	
12	Maksimal totalmasse (t)	1.1.6	
13	Køretøjsgruppe	1.1.7	
14	Fabrikantens navn og adresse	1.1.1	Specifikationer for køretøj og chassis
15	Fabrikat (fabrikantens handelsbetegnelse)	1.1.7 Bilag IV, del II, til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400	
16	Korrigeret masse i køreklar stand (kg)	1.1.8	

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Bilag IV, del I, til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400, medmindre andet er angivet	Beskrivelse
17	Motorens nominelle effekt (kW)	1.2.3	Specifikationer for hovedmotor
18	Motorens tomgangshastighed (1/min)	1.2.4	
19	Nominel motorhastighed (1/min)	1.2.5	
20	Motorens slagvolumen (l)	1.2.6	
21	Motorens referencebrændstoftype (diesel/LPG/CNG ...)	1.2.7	
22	Mulighed valgt ved certificering til generering af CdxA (standardværdier/måling)	1.8.2	Aerodynamik
23	CdxA-værdi (luftmodstandsværdi)	1.8.4	
24	Transmissionsfabrikantens navn og adresse	-	Primære transmissionsspecifikationer
25	Mærke (transmissionsfabrikantens handelsbetegnelse)	-	

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Bilag IV, del I, til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400, medmindre andet er angivet	Beskrivelse
26	Certificeringsordning anvendt til generering af tabskort for simuleringsværktøj (løsningsmodel 1/løsningsmodel 2/løsningsmodel 3/standardværdier)	1.3.3	
27	Transmissionstype (SMT ¹ , AMT ² , APT ³ -S ⁴ APT-P ⁵)	1.3.4	
28	Antal gear	1.3.5	
29	Endeligt gearudvekslingsforhold for gear	1.3.6	
30	Retardertype	1.3.7	

¹ Synkroniseret manuel transmission.

² Automatiseret manuel transmission eller automatisk mekanisk aktiveret transmission.

³ Automatisk belastningsskiftetransmission.

⁴ "S-opstilling" henviser til en seriel opstilling af en momentomformer og transmissionens tilsluttede mekaniske dele.

⁵ "P-opstilling" henviser til en parallel opstilling af en momentomformer og transmissionens tilsluttede mekaniske dele (f.eks. effektopdelingsopstilling).

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Bilag IV, del I, til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400, medmindre andet er angivet	Beskrivelse
31	Kraftudtag (ja/nej)	1.3.8	
32	Akselfabrikantens navn og adresse	-	Primære akselspecifikationer
33	Fabrikat (akselfabrikantens handelsbetegnelse)	-	
34	Certificeringsordning anvendt til generering af et tabskort for simuleringsværktøj (standardværdier/måling)	1.7.3	
35	Akseltype (f.eks. almindelig trækkende enkeltaksel)	1.7.4	
36	Akseludvekslingsforhold	1.7.5	
37	Certificeringsordning anvendt til generering af et tabskort for simuleringsværktøj (standardværdier/måling)	1.6.3	Specifikationer for vinkeldrev
38	Vinkeldrevets udvekslingsforhold	1.6.4	

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Bilag IV, del I, til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400, medmindre andet er angivet	Beskrivelse
39	Dækfabrikantens navn og adresse	-	Primære dækspecifikationer
40	Fabrikat (dækfabrikantens handelsbetegnelse)	-	
41	Dækdimension, aksel 1	1.9.1	
42	Specifik rullemodstandskoefficient (RRC) for alle dæk på aksel 1	1.9.3	
43	Dækdimension aksel 2	1.9.4	
44	Dobbeltakslet (ja/nej) aksel 2	1.9.5	
45	Specifik RRC for alle dæk på aksel 2	1.9.7	
46	Dækdimension aksel 3	1.9.8	
47	Dobbeltakslet (ja/nej) aksel 3	1.9.9	
48	Specifik RRC for alle dæk på aksel 3	1.9.11	
49	Dækdimension aksel 4	1.9.12	
50	Dobbeltakslet (ja/nej) aksel 4	1.9.13	
51	Specifik RRC for alle dæk på aksel 4	1.9.15	

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Bilag IV, del I, til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400, medmindre andet er angivet	Beskrivelse
52	Motorventilorteknologi	1.10.1	Primære specifikationer for hjælpeudstyr
53	Ratpumpeteknologi	1.10.2	
54	Elsystemteknologi	1.10.3	
55	Pneumatiksystemteknologi	1.10.4	
56	Anvendelsesprofil (langtur, langtur (EMS ¹), regional transport, regional transport (EMS), bytransport, kommunal transport, bygge- og anlægssektoren)	2.1.1	Simuleringsparametre (for hver enkelt anvendelsesprofil/last/brændstofkombination)
57	Last (som defineret i simuleringsværktøjet) (kg)	2.1.2	
58	Brændstof (diesel/benzin/LPG/CNG/...)	2.1.3	
59	Køretøjets samlede masse ved simulering (kg)	2.1.4	

¹ Det europæiske modulsystem (EMS) i overensstemmelse med Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Bilag IV, del I, til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400, medmindre andet er angivet	Beskrivelse
60	Gennemsnitshastighed (km/h)	2.2.1	Køretøjets kørselspræstationer (for hver enkelt anvendelsesprofil/last/brændstofkombination)
61	Minimal øjeblikkelig hastighed (km/h)	2.2.2	
62	Maksimal øjeblikkelig hastighed (km/h)	2.2.3	
63	Maksimal deceleration (m/s ²)	2.2.4	
64	Maksimal acceleration (m/s ²)	2.2.5	
65	Procent fuld belastning på tidspunktet for kørsel	2.2.6	
66	Samlet antal gearskift	2.2.7	
67	Samlet kørt distance (km)	2.2.8	CO ₂ -emissioner og brændstofforbrug (for hver enkelt anvendelsesprofil/last/brændstofkombination)
68	CO ₂ -emissioner (udtrykt i g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km)	2.3.13-2.3.16	
69	Brændstofforbrug (udtrykt i g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km, l/100km, l/t-km, l/p-km, l/m ³ -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m ³ -km)	2.3.1-2.3.12	

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Bilag IV, del I, til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400, medmindre andet er angivet	Beskrivelse
70	Simuleringsværktøjets version (X.X.X.)	3.1.1	Software og brugeroplysninger
71	Dato og tidspunkt for simuleringen	3.1.2	
72	Antallet af tilladelser til at anvende simuleringsværktøjet	-	
73	Kryptografisk hash af simuleringsværktøjets resultat	3.1.4	
74	Avancerede CO ₂ -reducerende teknologier	-	Køretøjets CO ₂ -reducerende teknologier

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Bilag IV, del I, til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400, medmindre andet er angivet	Beskrivelse
75	CO ₂ -masseemissioner fra motoren gennem WHTC ¹ (g/kWh)	Punkt 1.4.2 i addendummet til tillæg 5 eller punkt 1.4.2 i addendummet til tillæg 7 til bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, alt efter hvad der er relevant	Motors CO ₂ -emission og specifikke brændstofforbrug
76	Motorens brændstofforbrug gennem WHTC (g/kWh)	Punkt 1.4.2 i addendummet til tillæg 5 eller punkt 1.4.2 i addendummet til tillæg 7 til bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, alt efter hvad der er relevant	

¹ Den verdensomspændende transiente harmoniserede kørecyklus (World Harmonized Transient Driving Cycle).

Nr.	Overvågningsparametre	Kilde Bilag IV, del I, til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400, medmindre andet er angivet	Beskrivelse
77	CO ₂ -masseemissioner fra motoren gennem WHSC ¹ (g/kWh)	Punkt 1.4.1 i addendummet til tillæg 5 eller punkt 1.4.1 i addendummet til tillæg 7 til bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, alt efter hvad der er relevant	
78	Motorens brændstofforbrug gennem WHSC (g/kWh)	Punkt 1.4.1 i addendummet til tillæg 5 eller punkt 1.4.1 i addendummet til tillæg 7 til bilag i til Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, alt efter hvad der er relevant	

¹ Den verdensomspændende harmoniserede stationære cyklus (Worldwide Harmonised Steady state Cycle).

DEL C: INTERVALLER FOR LUFTMODSTANDSVÆRDIER (CDXA) MED HENBLIK PÅ
OFFENTLIGGØRELSE I OVERENSSTEMMELSE MED ARTIKEL 6

Med henblik på at gøre den i datapost 23 angivne CdxA-værdi offentligt tilgængelig i
overensstemmelse med artikel 6 anvender Kommissionen de intervaller, der er defineret i følgende
tabel med det tilsvarende interval for hver CdxA-værdi:

Interval	CdxA-værdi [m ²]	
	Min. CdxA (CdxA >= min CdxA)	Maks. CdxA (CdxA <MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12

Interval	CdxA-værdi [m ²]	
	Min. CdxA (CdxA >= min CdxA)	Maks. CdxA (CdxA <MaxCdxA)
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

BILAG II

Indberetning og forvaltning af data

1. MEDLEMSSTATERNES INDBERETNING

- 1.1 Dataene, der er angivet i bilag I, del A, overføres i overensstemmelse med artikel 4 af den kompetente myndigheds kontaktpunkt via elektronisk dataoverførsel til det centrale dataregister, der føres af Det Europæiske Miljøagentur ("agenturet").

Kontaktpunktet underretter Kommissionen og agenturet efter overførslen af dataene pr. e-mail til følgende adresser:

EC-CO₂-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

og

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. FABRIKANTERS INDBERETNING

- 2.1 Fabrikanter indsender straks og senest den 31. december 2018 følgende oplysninger til Kommissionen:

- a) fabrikantens navn, som det fremgår af typeattesten eller en individuel godkendelsesattest

- b) fabrikantkoden (WMI-kode – World Manufacturer Identifier) som defineret i Kommissionens forordning (EU) nr. 19/2011¹, som skal bruges i identifikationsnummeret for nye tunge køretøjer, der bringes i omsætning
- c) Det kontaktpunkt, der er ansvarligt for at uploade data til agenturets BDR-database (Business Data Depository).

De underretter straks Kommissionen om eventuelle ændringer af disse oplysninger.

Meddelelserne sendes til adresserne i punkt 1.1.

- 2.2 Nye fabrikanter på markedet meddeler straks Kommissionen de i punkt 2.1 omhandlede oplysninger.
- 2.3 De i bilag I, del B, nr. 2, angivne data overføres i overensstemmelse med artikel 5, stk. 1, af fabrikantens kontaktpunkt via elektronisk dataoverførsel til den BDR-database, der føres af agenturet.

Kontaktpunktet underretter Kommissionen og agenturet efter overførslen af dataene pr. e-mail til de funktionelle mailadresser, der er omhandlet i punkt 1.1.

¹ Kommissionens forordning (EU) nr. 19/2011 af 11. januar 2011 om krav til typegodkendelse af fabrikantens lovpligtige fabrikationsplade og af identifikationsnummer (VIN-nummer) til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 8 af 12.1.2011, s. 1).

3. DATABASEHANDLING

- 3.1 Agenturet behandler de data, der overføres i overensstemmelse med punkt 1.1 og 2.3, og registrerer de behandlede data i registret.
- 3.2 Data om tunge køretøjer, der er indregistreret i det foregående kalenderår og registreret i registret, offentliggøres senest den 31. oktober hvert år fra 2020, bortset fra de dataposter, der er angivet i artikel 6, stk. 1.
- 3.3 Såfremt en kompetent myndighed eller en fabrikant identificerer fejl i de indberettede data, underretter de straks Kommissionen og agenturet herom ved at indsende en fejlmeddelelsesrapport til det centrale dataregister eller BDR-databasen og pr. e-mail til en af de i punkt 1.1 omhandlede adresser.
- 3.4 Kommissionen kontrollerer med bistand fra agenturet de indberettede fejl og retter, hvis det er relevant, dataene i registret.
- 3.5 Kommissionen stiller med bistand fra agenturet elektroniske formater til rådighed til dataoverførslerne omhandlet i punkt 1.1 og 2.3 i god tid inden fristerne for overførsel.