DEN EUROPÆISKE UNION

EUROPA-PARLAMENTET **RÅDET**

Bruxelles, den 3. april 2019
(OR. en)

2017/0293 (COD) **PE-CONS 6/19**

CLIMA 13
ENV 33
TRANS 15
MI 28
CODEC 83

LOVGIVNINGSMÆSSIGE RETSAKTER OG ANDRE INSTRUMENTER

Vedr.:	EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (omarbejdning)

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2019/...

af ...

om fastsættelse af præstationsnormer
for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner
og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011

(omarbejdning)
(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 Udvalg[1],

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure[2], og

ud fra følgende betragtninger:

[1] EUT C 227 af 28.6.2018, s. 52.

[2] Europa-Parlamentets holdning af 27.3.2019 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af ….

(1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009[1] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011[2] er blevet ændret væsentligt flere gange. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør disse forordninger af klarhedshensyn omarbejdes.

(2) For at sikre en sammenhængende og effektiv overgang efter omarbejdningen og ophævelsen af forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 bør nærværende forordning finde anvendelse fra den 1. januar 2020. Det er dog hensigtsmæssigt at opretholde præstationsnormerne for CO_2-emissioner og metoderne til at opfylde dem som fastsat i de nævnte forordninger uændret indtil 2024.

---

[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 CO_2-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 erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1).

(3) Parisaftalen[1] 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 at fortsætte bestræbelserne på at holde den på 1,5 °C over det førindustrielle niveau. De seneste videnskabelige resultater fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC) i dets særrapport om virkningerne af en global opvarmning på 1,5 °C over det førindustrielle niveau og dertil knyttede globale drivhusgasemissionsforløb bekræfter utvetydigt klimaændringernes negative virkninger. I denne særrapport konkluderes det, at emissionsreduktioner i alle sektorer er afgørende for at begrænse den globale opvarmning.

(4) For at bidrage til målsætningerne i Parisaftalen er det nødvendigt at fremskynde omstillingen af hele transportsektoren til nulemissioner i betragtning af Kommissionens meddelelse af 28. november 2018 med titlen "En ren planet for alle – en europæisk strategisk og langsigtet vision for en fremgangsrig, moderne, konkurrencedygtig og klimaneutral økonomi", hvori der skitseres en vision for de nødvendige økonomiske og samfundsmæssige forandringer, som inddrager alle sektorer af økonomien og samfundet, med henblik på at gennemføre overgangen til nulemissioner af drivhusgasser senest i 2050. Emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, som i betydelig grad skader vores helbred og miljøet, skal ligeledes reduceres drastisk så hurtigt som muligt. Emissionerne fra konventionelle køretøjer med forbrændingsmotor skal nedbringes yderligere efter 2020. Der skal indføres nul- og lavemissionskøretøjer, og de skal vinde en betydelig markedsandel inden 2030. Det vil efter 2030 være nødvendigt med yderligere CO_2-emissionsreduktioner for personbiler og lette erhvervskøretøjer.

[1] EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4.

(5) I Kommissionens meddelelse af 31. maj 2017 med titlen "Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle" og af 8. november 2017 med titlen "Fremme af lavemissionsmobilitet – En Europæisk Union, der beskytter planeten, styrker forbrugernes rettigheder og forsvarer industrien og arbejdstagerne" fremhæves det, at præstationsnormerne for personbilers og lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner er en stærk drivkraft for innovation og effektivitet og vil bidrage til at styrke bilindustriens konkurrenceevne og bane vejen for nul- og lavemissionskøretøjer på en teknologineutral måde.

(6) Denne forordning udstikker en klar kurs for reduktionen af CO_2-emissioner fra vejtransportsektoren og bidrager til at nå det bindende mål, at der senest i 2030 skal være gennemført en reduktion i Unionens egne drivhusgasemissioner på mindst 40 % i forhold til 1990, således som godkendt i Det Europæiske Råds konklusioner af den 23.-24. oktober 2014 samt godkendt som Unionens tilsigtede nationalt bestemte bidrag i henhold til Parisaftalen på rådsmødet (miljøministrene) den 6. marts 2015.

(7) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842[1] fastsætter forpligtelser for medlemsstaterne med hensyn til at opfylde Unionens mål om i 2030 at reducere sine drivhusgasemissioner med 30 % i forhold til niveauet i 2005 for de sektorer, der ikke indgår i Den Europæiske Unions emissionshandelssystem etableret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF[2]. Vejtransportsektoren bidrager væsentligt til emissionerne fra disse sektorer. Emissioner fra vejtransport viser endvidere en stigende tendens og ligger fortsat betydeligt over niveauet i 1990. Hvis vejtransportsektorens emissioner stiger yderligere, vil sådanne stigninger fortsat modvirke andre sektorers emissionsreduktioner for at bekæmpe klimaændringer.

(8) I Det Europæiske Råds konklusioner af 23.-24. oktober 2014 fremhævedes vigtigheden af at reducere drivhusgasemissionerne og risiciene i forbindelse med afhængigheden af fossile brændstoffer i transportsektoren gennem en omfattende og teknologineutral tilgang til fremme af emissionsreduktion og energieffektivitet inden for transport, til elektrisk transport og til vedvarende energikilder inden for transport også efter 2020.

---

[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842 af 30. maj 2018 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissioner for medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimaindsatsen med henblik på opfyldelse af forpligtelserne i Parisaftalen og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 156 af 19.6.2018, s. 26).

[2] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

(9) For at give Unionens forbrugere sikker, bæredygtig, konkurrencedygtig og prisoverkommelig energi er energieffektivitet, der bidrager til en begrænsning af efterspørgslen, en af de fem gensidigt understøttende og tæt forbundne dimensioner, som er fastsat i Kommissionens meddelelse af 25. februar 2015 med titlen "En rammestrategi for en modstandsdygtig energiunion med en fremadskuende klimapolitik". Ifølge denne meddelelse skal alle økonomiske sektorer tage skridt til at øge effektiviteten af deres energiforbrug, men transportsektoren har et særlig stort energieffektivitetspotentiale, der kan udnyttes blandt andet gennem fortsat fokus på en stramning af præstationsnormerne for personbilers og lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner med henblik på 2030-målet.

(10) Konklusionen på en evaluering af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 i 2015 var, at disse forordninger har været relevante og i det store hele sammenhængende og har medført store emissionsbesparelser, samtidig med at de har været mere omkostningseffektive end oprindelig forventet. De har også medført en betydelig merværdi for Unionen, som ikke kunne være nået i samme grad ved hjælp af nationale foranstaltninger. Fordelene ved disse forordninger er dog blevet udhulet som følge af den stigende uoverensstemmelse mellem de CO_2-emissioner, der måles i henhold til New European Driving Cycle (NEDC), og de CO_2-emissioner, der udledes fra køretøjer, som anvendes under faktiske brugsforhold.

(11) Derfor bør målene for forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 forfølges, ved at der fastsættes nye EU-flådedækkende mål for reduktion af CO_2-emissioner for personbiler og lette erhvervskøretøjer for perioden frem til 2030. Ved fastsættelsen af niveauerne for disse mål er der taget hensyn til, hvor virkningsfuldt de vil bidrage til en omkostningseffektiv reduktion senest i 2030 af emissionerne i de sektorer, der er omfattet af forordning (EU) 2018/842; endvidere er der taget hensyn til de resulterende omkostninger og besparelser for samfundet, fabrikanterne og køretøjsbrugerne og til de direkte og indirekte virkninger for beskæftigelsen, konkurrenceevnen og innovationen samt sidegevinsterne i form af mindre luftforurening og øget energisikkerhed. Eftersom personbilers markedsandel og som følge heraf deres samlede bidrag til CO_2-emissioner er betydeligt større end for lette erhvervskøretøjer, anses en differentieret tilgang mellem personbiler og lette erhvervskøretøjer for hensigtsmæssig.

(12) Der bør sikres en socialt acceptabel og retfærdig overgang til nulemissionsmobilitet. Det er derfor vigtigt at tage hensyn til de sociale virkninger af en sådan overgang i hele bilindustriens værdikæde og forholde sig proaktivt til de beskæftigelsesmæssige konsekvenser. Målrettede programmer på EU-plan og på nationalt og regionalt plan skal derfor overvejes med henblik på omskoling, opkvalificering og omplacering af arbejdstagere samt uddannelses- og jobsøgningsinitiativer i negativt berørte lokalsamfund og regioner i tæt dialog med arbejdsmarkedets parter og de kompetente myndigheder. Som en del af denne overgang bør kvinders beskæftigelse og lige muligheder i denne sektor styrkes.

(13) En vellykket overgang til nulemissionsmobilitet kræver en integreret tilgang og det rette gunstige miljø til at stimulere innovation og fastholde Unionens teknologiske førerposition i denne sektor. Dette omfatter offentlige og private investeringer i forskning og innovation, øget udbud af nul- og lavemissionskøretøjer, udrulning af opladnings- og optankningsinfrastruktur, integration i energisystemerne samt bæredygtig materialeforsyning og bæredygtig produktion, genbrug og genanvendelse af batterier i Europa. Dette kræver en sammenhængende indsats på EU-plan og på nationalt, regionalt og lokalt plan.

(14) Som led i gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007[1] begyndte en ny prøvningsprocedure til måling af CO_2-emissioner og brændstofforbrug for personbiler og lette erhvervskøretøjer, den verdensomspændende prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), der er fastsat i Kommissionens forordning (EU) 2017/1151[2], at finde anvendelse i 2017. Denne prøvningsprocedure giver værdier for CO_2-emissioner og brændstofforbrug, som er mere repræsentative for de faktiske forhold.

---

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).

2 Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

Derfor bør de nye CO_2-emissionsmål baseres på de CO_2-emissioner, der bestemmes på grundlag af denne prøvningsprocedure. Eftersom der vil foreligge WLTP-baserede CO_2-emissioner til brug for vurdering af målopfyldelsen fra 2021, bør de nye præstationsnormer for CO_2-emissioner defineres som reduktionsniveauer, der fastsættes i forhold til 2021-målene beregnet på grundlag af CO_2-emissioner målt under WLTP-emissionsprøvningen. For at sikre, at de værdier, der bruges som udgangspunkt for at fastsætte de emissionsreduktionsmål, som skal finde anvendelse i 2025 og 2030, er solide og repræsentative, er betingelserne for foretagelsen af disse målinger blevet præciseret som led i gennemførelsen af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152[1] og (EU) 2017/1153[2].

(15) Det er væsentligt, at fastsættelsen af kravene om reduktion af CO_2-emissioner fortsat skaber forudsigelighed i hele Unionen og et sikkert grundlag for fabrikanternes planlægning for hele deres flåde af nye personbiler og lette erhvervskøretøjer i Unionen.

---

[1] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152 af 2. juni 2017 om fastsættelse af en metode til at bestemme de nødvendige korrelationsparametre til at afspejle ændringen i den lovpligtige prøvningsprocedure for lette erhvervskøretøjer og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 293/2012 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 644).

[2] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153 af 2. juni 2017 om fastsættelse af en metode til at bestemme de nødvendige korrelationsparametre til at afspejle ændringen i den lovpligtige testprocedure og om ændring af forordning (EU) nr. 1014/2010 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 679).

(16) I Kommissionens evaluering af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF[1] i 2016 blev der påpeget et behov for yderligere præcisering og forenkling af denne retsakt, der ville kunne styrke direktivets relevans, virkningsfuldhed, effektivitet og sammenhæng. Kommissionen bør derfor senest den 31. december 2020 revidere nævnte direktiv og, hvis det er relevant, forelægge et relevant lovgivningsforslag. For at støtte udbredelsen af de mest brændstofeffektive og miljøvenlige køretøjer bør man i denne revision navnlig overveje at inkludere lette erhvervskøretøjer samt behovet for bedre udformede og yderligere harmoniserede EU-mærkningskrav, der kan give forbrugerne sammenlignelige, pålidelige og brugervenlige oplysninger om fordelene ved nul- og lavemissionskøretøjer, herunder oplysninger om luftforurenende stoffer.

(17) Der bør derfor fastsættes EU-flådedækkende mål for reduktion af emissioner fra nye personbiler og lette erhvervskøretøjer for 2025 og for 2030 under hensyntagen til den tid, det tager at forny køretøjsflåden, og til nødvendigheden af, at vejtransportsektoren bidrager til opfyldelsen af klima- og energimålene for 2030. Denne trinvise tilgang sender også bilindustrien et klart og tidligt signal om ikke at forsinke indførelsen på markedet af energieffektive teknologier og nul- og lavemissionskøretøjer.

---

[1] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF af 13. december 1999 om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO_2-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler (EFT L 12 af 18.1.2000, s. 16).

(18) De præstationsnormer for CO_2-emissioner, der er fastsat i denne forordning, finder anvendelse på nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer. For så vidt angår den eksisterende flåde af sådanne køretøjer, herunder brugte køretøjer, kan der også, bl.a. på nationalt plan og EU-plan, træffes supplerende foranstaltninger med henblik på at nedbringe emissionerne. Der kan eksempelvis træffes foranstaltninger for at tilskynde til en hurtigere fornyelse af flåden med henblik på hurtigst muligt at udskifte ældre, mere forurenende køretøjer med mere effektive køretøjer. Adgang til billigere nul- og lavemissionskøretøjer kunne fremme en ændring af forbrugeradfærden og en hurtigere udbredelse af lavemissionsteknologier.

(19) Unionen er blandt verdens største producenter af motorkøretøjer og er teknologisk førende i den globale bilsektor, men konkurrencen er tiltagende, og denne sektor udvikler sig hastigt som følge af innovation inden for elektriske drivmidler og samarbejdsbaseret, sammenbundet og automatiseret mobilitet. For at bevare konkurrenceevnen og adgangen til markederne på verdensplan må Unionen have en reguleringsmæssig ramme, herunder et særligt incitament på området nul- og lavemissionskøretøjer, der bidrager til at skabe et stort hjemmemarked og støtter teknologisk udvikling og innovation.

(20) Der bør indføres en særlig incitamentsordning for at lette overgangen til nulemissionsmobilitet. Denne ordning bør udformes således, at den fremmer indførelsen på EU-markedet af nul- og lavemissionskøretøjer. Der bør også indføres en særlig overgangsforanstaltning for at give forbrugere fra medlemsstater, hvor markedsindtrængningen for sådanne køretøjer er lav, mulighed for at få adgang til nul- og lavemissionskøretøjer.

(21) Der bør fastsættes passende benchmarks for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i EU-flåden samt en velgennemtænkt mekanisme til tilpasning af en fabrikants specifikke emissionsmål på grundlag af andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens egen flåde, så der sendes et stærkt og troværdigt signal, der tilskynder til udvikling, ibrugtagning og markedsføring af sådanne køretøjer; samtidig bør der være mulighed for at forbedre de konventionelle forbrændingsmotorers effektivitet yderligere.

(22) Ved fastsættelsen af incitamenterne til fremme af nul- og lavemissionskøretøjer bør der tages hensyn til forskellen i CO_2-emissioner mellem køretøjer. For så vidt angår personbiler bør den rolle, som lavemissionskøretøjer, særlig pluginhybridkøretøjer, spiller for overgangen til nulemissionskøretøjer, anerkendes. Tilpasningsmekanismen bør sikre, at en fabrikant, der overstiger benchmarkniveauet, nyder fordel af et højere specifikt emissionsmål. For at sikre en afbalanceret tilgang bør der være en grænse for, hvor stor en tilpasning der er mulig inden for denne mekanisme. Dette vil skabe incitamenter, der fremmer en rettidig udbygning med ladestandere og tankstationer og i høj grad gavner forbrugerne, konkurrenceevnen og miljøet.

(23) Den lovgivningsmæssige ramme for gennemførelsen af det EU-flådedækkende mål bør sikre konkurrencemæssigt upartiske, socialt acceptable og bæredygtige emissionsreduktionsmål, som tager hensyn til alle Europas forskellige bilfabrikanter, og som gør det muligt at undgå unødig konkurrenceforvridning mellem bilfabrikanterne.

(24) For at opretholde diversiteten på markedet for personbiler og lette erhvervskøretøjer og dets evne til at imødekomme forskellige forbrugerbehov bør specifikke emissionsmål fastsættes som en lineær funktion af køretøjernes nytte. At bevare masse som nytteparameteren anses for forenelig med den eksisterende ordning. For bedre at afspejle massen af køretøjer, der er i brug på vejene, bør parameteren med virkning fra 2025 ændres fra masse i køreklar stand til køretøjets prøvningsmasse som fastsat i WLTP.

(25) Det bør undgås, at de EU-flådedækkende mål ændres som følge af ændringer i flådens gennemsnitlige masse. Ændringer i den gennemsnitlige masse bør derfor uden forsinkelse afspejles i beregningerne af de specifikke emissionsmål, og justeringen af den værdi for den gennemsnitlige masse, der anvendes til dette formål, bør finde sted hvert andet år med virkning fra 2025.

(26) For at fordele indsatsen for at reducere emissioner på en konkurrencemæssigt neutral og retfærdig måde, der afspejler diversiteten på markedet for personbiler og lette erhvervskøretøjer, og med henblik på overgangen i 2021 til WLTP-baserede specifikke emissionsmål bør grænseværdikurvens hældning fastsættes på grundlag af de specifikke CO_2-emissioner fra alle nye køretøjer registreret i 2021, og der bør tages hensyn til ændringerne i de EU-flådedækkende mål i henholdsvis 2021, 2025 og 2030 for at sikre, at alle fabrikanter bidrager i lige høj grad til indsatsen for at reducere emissioner. Hvad angår lette erhvervskøretøjer, bør der for fabrikanter af lettere varevogne, som er afledt af personbiler, gælde samme fremgangsmåde som for fabrikanter af personbiler, mens der for fabrikanter af køretøjer i de tungere markedssegmenter bør fastlægges en stejlere, uændret hældning for hele målperioden.

(27) Denne forordning sigter mod at nå sine mål ved bl.a. at skabe incitamenter for bilindustrien til at investere i nye teknologier. Denne forordning fremmer aktivt miljøinnovation og tilvejebringer en mekanisme, der bør være rustet til den fremtidige teknologiske udvikling. Erfaringen viser, at miljøinnovation har bidraget betydeligt til omkostningseffektiviteten i forbindelse med forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 og til reduktionen af de faktiske CO_2-emissioner. Denne metode bør derfor videreføres, og anvendelsesområdet bør udvides for at tilskynde til effektivitetsforbedringer i airconditionanlæg.

(28) Der bør dog sikres en balance mellem incitamenter til miljøinnovation og de teknologier, for hvilke den emissionsreducerende virkning er påvist ved den officielle prøvningsprocedure. Derfor bør der opretholdes et loft over de besparelser opnået gennem miljøinnovation, som en fabrikant kan medregne med henblik på opfyldelse af sine mål. Kommissionen bør have mulighed for at tage dette loftsniveau op til revision, navnlig for at tage hensyn til virkningerne af ændringen i den officielle prøvningsprocedure. Det bør også præciseres, hvordan besparelserne skal beregnes med henblik på at indgå i målopfyldelsen.

(29) Bæredygtige letvægtskomponenter er vigtige for at mindske energiforbruget og CO_2-emissionerne fra nye køretøjer. Videreudvikling og anvendelse af disse bør støtte overgangen til nul- og lavemissionsmobilitet.

(30) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF[1] etableredes en harmoniseret ramme med administrative bestemmelser og almene tekniske krav vedrørende godkendelse af alle nye køretøjer inden for direktivets 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 typegodkendelsesproceduren i overensstemmelse med direktiv 2007/46/EF og for sikring af produktionens overensstemmelse.

(31) Køretøjer til særlig brug som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF er underkastet specifikke krav i forbindelse med typegodkendelse, og de bør derfor udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde.

---

[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).

(32) I tilfælde, hvor nulemissionskøretøjer med en referencemasse på over 2 610 kg eller 2 840 kg, alt efter tilfældet, falder uden for denne forordnings anvendelsesområde, alene på grund af energilagringssystemets masse, er det hensigtsmæssigt at tillade, at disse køretøjer betragtes som værende omfattet af anvendelsesområdet.

(33) Det er ikke hensigtsmæssigt at anvende den samme metode til at fastlægge emissionsreduktionsmål for fabrikanter med stor produktionsvolumen og fabrikanter med lille produktionsvolumen, der betragtes som uafhængige ifølge de kriterier, der er fastsat i denne forordning. Disse fabrikanter med lille produktionsvolumen bør have mulighed for at søge om alternative emissionsreduktionsmål, der hænger sammen med det teknologiske potentiale hos en given fabrikants køretøjer til at nedbringe de specifikke CO_2-emissioner og er i overensstemmelse med de pågældende markedssegmenters karakteristika.

(34) I erkendelse af de uforholdsmæssigt store konsekvenser for de mindste fabrikanter, hvis de skal overholde de specifikke emissionsmål, der fastlægges på grundlag af køretøjets nytte, de store administrative byrder i forbindelse med undtagelsesproceduren og de resulterende marginale fordele i form af lavere CO_2-emissioner fra de køretøjer, som sælges af disse fabrikanter, bør fabrikanter, som årligt er ansvarlige for mindre end 1 000 nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i Unionen, undtages fra anvendelsesområdet for de specifikke emissionsmål og fra afgifterne for emissionsoverskridelser. En fabrikant, som er omfattet af en fritagelse, men som ikke desto mindre ansøger om og indrømmes en undtagelse, bør dog være forpligtet til at opfylde det fastsatte undtagelsesmål.

(35) Proceduren for indrømmelse af undtagelser til nichefabrikanter fra det EU-flådedækkende mål på 95 g CO_2/km sikrer, at den indsats, der kræves af disse nichefabrikanter for at reducere emissioner, står i et rimeligt forhold til den indsats, der kræves af fabrikanter med stor produktionsvolumen, for så vidt angår dette mål. Det er hensigtsmæssigt fortsat at give disse nichefabrikanter mulighed for også at få en undtagelse fra de mål, der gælder fra 2025 frem til 2028.

(36) Ved fastsættelsen af de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner fra alle nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, som registreres i Unionen, og som fabrikanterne bærer ansvaret for, bør der tages hensyn til alle personbiler og nye lette erhvervskøretøjer uanset deres masse eller andre karakteristika, alt efter omstændighederne. Selv om forordning (EF) nr. 715/2007 ikke dækker personbiler og lette erhvervskøretøjer med en referencemasse på over 2 610 kg, for hvilke typegodkendelsen ikke er udvidet efter artikel 2, stk. 2, i nævnte forordning, bør emissionerne fra disse køretøjer måles efter de samme måleprocedurer, som er præciseret i medfør af forordning (EF) nr. 715/2007, særlig procedurerne fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008[1] og i forordning (EU) 2017/1151, og de korrelationsprocedurer, som er vedtaget på grundlag af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011, navnlig gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152 og (EU) 2017/1153. De heraf følgende CO_2-emissionsværdier bør indføres i køretøjets typeattest, så de kan indgå i overvågningsordningen.

[1] Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).

(37) De specifikke CO_2-emissioner for trinvis færdigopbyggede lette erhvervskøretøjer tildeles fabrikanten af basiskøretøjet.

(38) Der bør tages hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende for fabrikanter af lette erhvervskøretøjer, der fremstiller delvis opbyggede køretøjer, som typegodkendes i flere etaper. Da disse fabrikanter har ansvaret for at opfylde CO_2-emissionsmålene, bør de have mulighed for med rimelig sikkerhed at forudse CO_2-emissionerne fra de trinvis færdigopbyggede køretøjer. Kommissionen bør sikre, at disse behov på passende vis afspejles i de gennemførelsesforanstaltninger, som er vedtaget i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007.

(39) Med henblik på at skabe fleksibilitet for fabrikanterne kan de aftale at danne en pool på et åbent, gennemsigtigt og ikke-diskriminerende grundlag for at opfylde deres mål i henhold til denne forordning. En aftale om at oprette en pool bør ikke overstige fem år, men bør kunne forlænges. Når fabrikanter danner en pool, anses de for at have opfyldt deres mål i henhold til denne forordning, når poolens gennemsnitlige emissioner under ét ikke overstiger poolens specifikke emissionsmål.

(40) Fabrikanternes mulighed for at danne pools har vist sig at være en omkostningseffektiv måde at opnå overensstemmelse med CO_2-emissionsmålene på, idet den navnlig gør det lettere at opfylde målene for de fabrikanter, der fremstiller et begrænset udvalg af køretøjer. For at forbedre konkurrencemæssig neutralitet bør Kommissionen have beføjelse til at præcisere, på hvilke betingelser uafhængige fabrikanter må danne en pool, så de kan opnå en position svarende til forbundne virksomheders position.

(41) Der er behov for en robust overholdelsesmekanisme for at sikre, at målene i denne forordning opfyldes.

(42) For at opnå de CO_2-emissionsreduktioner, der kræves i henhold til denne forordning, er det også afgørende, at emissionerne fra køretøjer i brug er i overensstemmelse med de CO_2-værdier, der er fastslået ved typegodkendelsen. Ved beregningen af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner bør Kommissionen derfor kunne tage enhver systemisk manglende overensstemmelse i betragtning, som typegodkendelsesmyndighederne konstaterer med hensyn til CO_2-emissioner fra køretøjer i brug.

(43) Kommissionen bør have beføjelser til at fastsætte og gennemføre en procedure for kontrol af overensstemmelsen efter ibrugtagning for så vidt angår CO_2-emissioner fra ibrugtagne køretøjer, som fastsat i overensstemmelse med WLTP, og de CO_2-emissionsværdier, der fremgår af typeattesterne. Ved fastlæggelsen af denne procedure bør det navnlig overvejes at finde metoder, herunder brug af data fra indbyggede anordninger til overvågning af brændstof- og/eller energiforbrug, til at påvise strategier, gennem hvilke et køretøjs CO_2-effektivitet kunstigt forbedres i prøvningsproceduren i forbindelse med typegodkendelse. Hvis der konstateres afvigelser eller strategier, som kunstigt forbedrer et køretøjs CO_2-effektivitet, i forbindelse med sådanne kontroller, skal disse resultater betragtes som tilstrækkelig grund til at mistænke, at der er alvorlig risiko for manglende overholdelse af de krav, der er fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858[1] og forordning (EF) nr. 715/2007, og medlemsstaterne bør på den baggrund træffe de nødvendige foranstaltninger i henhold til kapitel XI i forordning (EU) 2018/858.

[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 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 L 151 af 14.6.2018, s. 1).

(44) Nye personbilers og lette erhvervskøretøjers specifikke emissioner af CO_2 måles på et harmoniseret grundlag i Unionen i overensstemmelse med WLTP. For at minimere den administrative byrde ved denne forordning bør opfyldelsen måles på grundlag af data om registreringer af nye personbiler og lette erhvervskøretøjer i Unionen, som medlemsstaterne indsamler og rapporterer til Kommissionen. Af hensyn til sammenhængen i de data, der anvendes til at vurdere opfyldelsen, bør reglerne for indsamling og rapportering af disse data så vidt muligt harmoniseres. Det bør derfor klart fastslås, at de kompetente myndigheder er ansvarlige for at fremlægge korrekte og fuldstændige data, og at der skal være et effektivt samarbejde mellem disse myndigheder og Kommissionen om at løse eventuelle datakvalitetsproblemer.

(45) Fabrikanternes opfyldelse af målene fastsat i denne forordning bør vurderes på EU-plan. Fabrikanter, hvis gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner overstiger grænserne i denne forordning, bør pålægges en afgift for emissionsoverskridelsen for hvert kalenderår. Beløbene betalt for emissionsoverskridelser bør betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget. Kommissionen bør i sin revision i 2023 vurdere muligheden for at afsætte beløbene fra afgifterne for emissionsoverskridelser til en særlig fond eller et relevant program, der har til formål at sikre en retfærdig overgang til nulemissionsmobilitet og støtte omskoling, opkvalificering og anden kompetenceudvikling af arbejdstagere i bilindustrien.

(46) Nationale foranstaltninger, som medlemsstaterne eventuelt bevarer eller indfører i overensstemmelse med artikel 193 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), bør på baggrund af denne forordnings formål og procedurer ikke indføre yderligere eller højere bøder for fabrikanter, der ikke opfylder deres mål i medfør af denne forordning.

(47) Denne forordning berører ikke den fulde anvendelse af Unionens konkurrenceregler.

(48) Hvor effektivt de mål, der er fastsat i denne forordning, medvirker til at reducere de faktiske CO_2-emissioner, afhænger i høj grad af den officielle prøvningsprocedures faktiske repræsentativitet. I overensstemmelse med udtalelse 1/2016 fra mekanismen for videnskabelig rådgivning (SAM) med titlen "Forskellen mellem CO_2-emissionerne fra lette køretøjer i virkeligheden og laboratorieundersøgelser" ("Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO_2 emissions and laboratory testing") og Europa-Parlamentets henstilling af 4. april 2017 til Rådet og Kommissionen som følge af dets undersøgelse af emissionsmålinger i bilindustrien[1] bør der iværksættes en mekanisme til vurdering af, om de værdier for køretøjers CO_2-emissioner og energiforbrug, der fastslås i overensstemmelse med WLTP, er repræsentative for de faktiske forhold. Den mest pålidelige måde at sikre, at typegodkendelsesværdierne er repræsentative for de faktiske forhold, er ved at anvende data fra de indbyggede anordninger til overvågning af brændstof- og/eller energiforbrug. Kommissionen bør derfor have beføjelser til, om nødvendigt, at tilrettelægge procedurer for indsamling og behandling af de brændstof- eller energiforbrugsdata, der er nødvendige for at foretage sådanne vurderinger, og til at sikre, at sådanne data er offentligt tilgængelige, samtidig med at den påser, at alle personoplysninger beskyttes. For at sikre adgangen til brændstof- og energiforbrugsdata fra elektriske batteridrevne køretøjer og køretøjer med drivaggregater, der anvender gasformige brændstoffer, herunder brint, bør arbejdet med standardisering af indbyggede anordninger til overvågning af brændstof- og/eller energiforbrug for sådanne køretøjer gennemføres hurtigst muligt som led i gennemførelsen af forordning (EU) 2017/1151.

[1] EUT C 298 af 23.8.2018, s. 140.

(49) Kommissionen bør desuden vurdere, hvordan brændstof- og energiforbrugsdata kan hjælpe med at sikre, at køretøjets CO_2-emissioner fastsat i overensstemmelse med WLTP, forbliver repræsentative for faktiske emissioner over tid for alle fabrikanter, og nærmere bestemt hvordan sådanne data kan anvendes til at overvåge forskellen mellem CO_2-emissioner i laboratorier og faktiske CO_2-emissioner og, hvor det er nødvendigt, til at forhindre, at denne forskel øges.

(50) Det er vigtigt at vurdere hele livscyklussen for emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer på EU-plan. Med henblik herpå bør Kommissionen senest i 2023 vurdere muligheden for at udvikle en fælles EU-metode til brug for vurdering og pålidelig datarapportering af hele livscyklussen for CO_2-emissioner fra sådanne biler og køretøjer, der bringes i omsætning på Unionens marked. Kommissionen bør vedtage opfølgende foranstaltninger, herunder, hvor det er relevant, lovgivningsforslag.

(51) I 2024 finder en revision af de fremskridt, der er gjort i forbindelse med forordning (EU) 2018/842 og direktiv 2003/87/EF, sted. Effektiviteten af nærværende forordning bør derfor revideres grundigt i 2023, så der kan foretages en koordineret og sammenhængende vurdering af de foranstaltninger, der er gennemført i henhold til disse retsakter. I forbindelse med denne revision i 2023 bør Kommissionen også fastlægge en klar kurs for yderligere CO_2-emissionsreduktioner for personbiler og lette erhvervskøretøjer efter 2030 for at bidrage betydeligt til at nå Parisaftalens langsigtede mål. Rapporten om denne revision bør om nødvendigt ledsages af et forslag til ændring af denne forordning.

(52) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser i forbindelse med fastsættelsen af nærmere betingelser for poolordninger, nærmere regler for procedurerne for overvågning og indberetning af data om gennemsnitlige emissioner og om anvendelsen af bilag II og III, vedtagelsen af nærmere regler om procedurerne for indberetning af afvigelser, som følge af kontrol, i CO_2-emissionerne fra køretøjer i brug og for, hvordan disse afvigelser tages i betragtning ved beregningen af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner, fastsættelsen af metoderne til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser, offentliggørelse af fabrikanternes målopfyldelse, vedtagelse af detaljerede bestemmelser om en procedure til godkendelse af innovative teknologier eller innovative teknologipakker, vedtagelse af en nærmere procedure for indsamling og behandling af parametre vedrørende personbilers og lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner og brændstof- eller energiforbrug under faktiske forhold, fastsættelse af procedurerne for gennemførelse af kontroller af i) at de værdier for CO_2-emissioner og brændstofforbrug, der fremgår af typeattesterne, svarer til CO_2-emissionerne fra og brændstofforbruget i ibrugtagne køretøjer, og ii) om der i eller for prøvningskøretøjerne findes eventuelle strategier, som kunstigt forbedrer køretøjets præstationer i forbindelse med de prøvninger, der udføres med henblik på typegodkendelse, og fastsættelsen af de nødvendige sammenligningsparametre for at afspejle eventuelle ændringer i den lovpligtige prøvningsprocedure til måling af specifikke CO_2-emissioner. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011[1].

[1] 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).

(53) For at ændre eller supplere, alt efter hvad der er relevant, ikkevæsentlige elementer i bestemmelserne i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF, for så vidt angår ændring af datakravene og parametrene fastsat i bilag II og III til nærværende forordning,, fastsættelse af regler vedrørende fortolkningen af kriterierne for indrømmelse af undtagelser for visse fabrikanter, indholdet af ansøgningerne om en undtagelse og indholdet og vurderingen af programmer til nedbringelse af de specifikke CO_2-emissioner, ændring af bilag I, del A, til nærværende forordning med henblik på at fastsætte formlerne til beregning af undtagelsesmålene for nichefabrikanter, tilpasning af loftet for samlede bidrag til innovative teknologier for at reducere en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner fra 2025, fastsættelse af vejledende principper og kriterier for fastlæggelse af procedurerne for gennemførelse af kontroller, fastlæggelse af foranstaltninger for tilpasning af værdierne for M_0 og TM_0, og tilpasning af formlerne til beregning af specifikke emissionsmål for at afspejle ændringen i den lovpligtige prøvningsprocedure. 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 lovgivning[1]. 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 forberedelse af delegerede retsakter.

[1] EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

(54) Forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 bør ophæves med virkning fra den 1. januar 2020.

(55) Målene for denne forordning, nemlig at fastsætte præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af deres omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage 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 disse mål —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand og formål

1. Ved denne forordning fastsættes præstationsmål for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner med henblik på at bidrage til at opfylde Unionens mål om at reducere sine drivhusgasemissioner, som fastlagt i forordning (EU) 2018/842, og målsætningerne i Parisaftalen og at sikre et velfungerende indre marked.

2. Fra den 1. januar 2020 fastsættes der ved denne forordning et EU-flådedækkende mål på 95 g CO_2/km for de gennemsnitlige CO_2-emissioner fra nye personbiler og et EU-flådedækkende mål på 147 g CO_2/km for de gennemsnitlige CO_2-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Unionen, målt indtil den 31. december 2020 i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 692/2008 samt gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152 og (EU) 2017/1153 og fra den 1. januar 2021 målt i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151.

3. Denne forordning suppleres indtil den 31. december 2024 med yderligere foranstaltninger for at opnå en reduktion på 10 g CO_2/km inden for Unionens integrerede tilgang, jf. Kommissionens meddelelse af 7. februar 2007 med titlen "Resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer".

4. Fra den 1. januar 2025 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige CO_2-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1

b) for de gennemsnitlige CO_2-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1.

5. Fra den 1. januar 2030 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige CO_2-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 37,5 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.2

b) for de gennemsnitlige CO_2-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 31 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.2.

6. Fra den 1. januar 2025 anvendes der et benchmark for nul- og lavemissionskøretøjer, som svarer til en andel på 15 % af de respektive flåder af nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, i overensstemmelse med punkt 6.3 i henholdsvis del A og B i bilag I.

7. Fra den 1. januar 2030 anvendes følgende benchmarks for nul- og lavemissionskøretøjer i overensstemmelse med punkt 6.3 i henholdsvis del A og B i bilag I:

a) et benchmark svarende til en andel på 35 % af flåden af nye personbiler, og

b) et benchmark svarende til en andel på 30 % af flåden af nye lette erhvervskøretøjer.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på følgende motorkøretøjer:

a) klasse M_1, jf. bilag II til direktiv 2007/46/EF ("personbiler"), som er registreret i Unionen for første gang, og som ikke tidligere er registreret uden for Unionen ("nye personbiler")

b) klasse N_1, jf. bilag II til direktiv 2007/46/EF, med en referencemasse på højst 2 610 kg og køretøjer af klasse N_1, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007 ("lette erhvervskøretøjer"), der er registreret i Unionen for første gang, og som ikke tidligere har været registreret uden for Unionen ("nye lette erhvervskøretøjer"). For nulemissionskøretøjer i klasse N med en referencemasse på over 2 610 kg eller 2 840 kg skal de, alt efter omstændighederne, fra den 1. januar 2025 i forbindelse med denne forordning og med forbehold af direktiv 2007/46/EF og forordning (EF) nr. 715/2007, betragtes som lette erhvervskøretøjer, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, hvis den overskydende referencemasse alene skyldes massen af energilagringssystemet.

2. En tidligere registrering uden for Unionen foretaget mindre end tre måneder før registreringen i Unionen tages ikke i betragtning.

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

4. Artikel 4, artikel 7, stk. 4, litra b) og c), artikel 8 og artikel 9, stk. 1, litra a) og c), finder ikke anvendelse på en fabrikant, som med alle sine forbundne virksomheder er ansvarlig for mindre end 1 000 nye personbiler eller mindre end 1 000 nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i Unionen i det foregående kalenderår, medmindre fabrikanten ansøger om og indrømmes en undtagelse i overensstemmelse med artikel 10.

Artikel 3

Definitioner

1. I denne forordning forstås ved:

a) "gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner": i relation til en fabrikant de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner fra alle nye personbiler eller alle nye lette erhvervskøretøjer, som fabrikanten har fremstillet

b) "typeattest": den typeattest, der er omhandlet i artikel 18 i direktiv 2007/46/EF

c) "trinvis færdigopbygget køretøj": et let erhvervskøretøj, hvor typegodkendelsen er udstedt efter afslutning af en etapevis typegodkendelsesprocedure i overensstemmelse med direktiv 2007/46/EF

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

e) "basiskøretøj": ethvert let erhvervskøretøj, som anvendes på det indledende trin i en etapevis typegodkendelsesprocedure

f) "fabrikant": en person eller organisation, som over for den godkendende myndighed er ansvarlig for alle aspekter af EF-typegodkendelsesproceduren, jf. direktiv 2007/46/EF, og for produktionens overensstemmelse

g) "masse i køreklar stand" eller "M": massen af personbilen eller det lette erhvervskøretøj med karrosseri i køreklar stand som anført på typeattesten og defineret i punkt 2.6 i bilag I til direktiv 2007/46/EF

h) "specifikke CO_2-emissioner": en personbils eller et let erhvervskøretøjs CO_2-emissioner målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og gennemførelsesforordningerne hertil og specificeret som CO_2-masseemissioner (blandet kørsel) på køretøjets typeattest. For personbiler eller lette erhvervskøretøjer, som ikke er typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, forstås ved "specifikke CO_2-emissioner" CO_2-emissioner målt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007, særlig i overensstemmelse med den samme måleprocedure, som indtil den 31. december 2020 er præciseret i forordning (EF) nr. 692/2008 og fra den 1. januar 2021 i forordning (EU) 2017/1151, eller i overensstemmelse med de procedurer, som Kommissionen har vedtaget for at fastlægge CO_2-emissionerne fra sådanne køretøjer

i) "areal under bilen": den gennemsnitlige sporvidde ganget med akselafstanden som anført i typeattesten og defineret i punkt 2.1 og 2.3 i bilag I til direktiv 2007/46/EF

j) "specifikt emissionsmål": i relation til en fabrikant det årlige mål, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, eller, hvis fabrikanten indrømmes en undtagelse i overensstemmelse med artikel 10, de specifikke emissionsmål, der er fastsat ifølge denne undtagelse

k) "EU-flådedækkende mål": de gennemsnitlige CO_2-emissioner, der skal nås inden for en given periode, for alle nye personbiler eller alle nye lette erhvervskøretøjer

l) "prøvningsmasse" eller "TM": en personbils eller et let erhvervskøretøjs prøvningsmasse som anført på typeattesten og som defineret i punkt 3.2.25 i bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151

m) "nul- og lavemissionskøretøj": en personbil eller et let erhvervskøretøj med udstødningsemissioner fra 0 til 50 g CO_2/km, som fastsat i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151

n) "nyttelast": forskellen mellem den teknisk tilladte totalmasse i henhold til bilag II til direktiv 2007/46/EF og køretøjets masse.

2. I denne forordning forstås ved "en gruppe af forbundne fabrikanter" en fabrikant og dennes forbundne virksomheder. For så vidt angår en fabrikant forstås ved "forbundne virksomheder":

a) virksomheder, hvor fabrikanten direkte eller indirekte:

i) kan udøve mere end halvdelen af stemmerettighederne, eller

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

iii) har ret til at lede virksomhedens forretninger

b) virksomheder, som direkte eller indirekte har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser over for fabrikanten

c) virksomheder, hvori en virksomhed som omhandlet i litra b) direkte eller indirekte har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser

d) virksomheder, hvori fabrikanten sammen med en eller flere af de i litra a), b) eller c) omhandlede virksomheder, eller hvori to eller flere af sidstnævnte virksomheder i fællesskab har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser

e) virksomheder, hvori de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser indehaves i fællesskab af fabrikanten eller en eller flere af dennes forbundne virksomheder, jf. litra a)-d), og en eller flere tredjeparter.

Artikel 4

Specifikke emissionsmål

1. Fabrikanten sikrer, at dennes gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner ikke overskrider følgende specifikke emissionsmål:

a) for kalenderåret 2020, det specifikke emissionsmål, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 1 og 2, for så vidt angår personbiler, eller bilag I, del B, punkt 1 og 2, for så vidt angår lette erhvervskøretøjer, eller hvis fabrikanten indrømmes en undtagelse i henhold til artikel 10, i overensstemmelse med denne undtagelse

b) for hvert kalenderår fra 2021 til 2024, de specifikke emissionsmål som fastsat i overensstemmelse med bilag I, punkt 3 og 4 i del A eller B, alt efter hvad der er relevant, eller, hvis fabrikanten indrømmes en undtagelse i henhold til artikel 10, i overensstemmelse med denne undtagelse og bilag I, punkt 5 i del A eller B

c) for hvert kalenderår fra 2025, de specifikke emissionsmål som fastsat i overensstemmelse med bilag I, punkt 6.3 i del A eller B, eller hvis fabrikanten indrømmes en undtagelse i henhold til artikel 10, i overensstemmelse med denne undtagelse.

2. Hvad angår lette erhvervskøretøjer gælder det, at hvis der ikke foreligger specifikke CO_2-emissioner for det trinvis færdigopbyggede køretøj, anvender fabrikanten af basiskøretøjet de specifikke CO_2-emissioner for basiskøretøjet til fastlæggelse af køretøjets gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner.

3. Med henblik på at fastlægge hver fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner tages følgende procentsatser af hver fabrikants nye personbiler, der er registreret i det relevante år, i betragtning:

– 95 % i 2020

– 100 % fra 2021.

Artikel 5

Superkreditter

Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner indgår hver ny personbil med specifikke CO_2-emissioner på under 50 g CO_2/km som:

– 2 personbiler i 2020

– 1,67 personbiler i 2021

– 1,33 personbiler i 2022

– 1 personbil fra 2023

for dens registreringsår i perioden fra 2020 til 2022, med et loft på 7,5 g CO_2/km i løbet af denne periode for hver fabrikant som beregnet i overensstemmelse med artikel 5 i gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153.

Artikel 6

Pooldannelse

1. Fabrikanter, som ikke har fået en undtagelse i henhold til 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

   c) dokumentation for, at forvalteren af poolen vil være i stand til at opfylde forpligtelserne i litra b)

   d) den klasse af køretøjer registreret som M_1 eller N_1, som poolen gælder for.

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 af forvalteren af poolen eller dens finansielle status, for så vidt som 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 artikel 101 og 102 i TEUF, og når aftalerne gør det muligt for enhver fabrikant, der anmoder om medlemskab af poolen, at deltage på åbne, gennemsigtige, ikke-diskriminerende og forretningsmæssigt rimelige vilkår. Med forbehold af den almene gyldighed af Unionens konkurrenceregler for sådanne pools sikrer alle medlemmer af en pool navnlig, at der hverken deles andre data eller udveksles andre oplysninger inden for rammerne af deres poolordning end følgende oplysninger:

   a) de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner

   b) det specifikke emissionsmål

   c) det samlede antal registrerede køretøjer.

6. Stk. 5 finder ikke anvendelse, når alle fabrikanter i poolen er en del af samme gruppe af forbundne fabrikanter.

7. Medmindre der foretages en underretning i henhold til denne artikels 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 for individuelle fabrikanter samt alle pools vil blive registreret, indberettet og stillet til rådighed i det centrale register, der er omhandlet i artikel 7, stk. 4.

8. Kommissionen kan ved hjælp af gennemførelsesretsakter fastsætte nærmere betingelser for poolordninger, der indgås i henhold til denne artikels stk. 5,. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

Artikel 7

Overvågning og rapportering af gennemsnitlige emissioner

1. For hvert kalenderår registrerer hver medlemsstat oplysninger om hver ny personbil og hvert nyt let erhvervskøretøj, som registreres på dens område, jf. del A i bilag II og III til denne forordning. Disse oplysninger stilles til rådighed for fabrikanterne og deres udpegede importører eller repræsentanter i de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne gør alt for at sikre, at rapporteringsorganerne arbejder på en gennemskuelig måde. Hver medlemsstat sikrer, at de specifikke CO_2-emissioner fra personbiler, som ikke er typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, måles og registreres i typeattesten.

2. Senest den 28. februar hvert år fastlægger hver medlemsstat de oplysninger, der er specificeret i del A i bilag II og III, for det foregående kalenderår og fremsender disse til Kommissionen. Data skal fremsendes i overensstemmelse med det format, der er specificeret i del B i bilag II og del C i bilag III.

3. Efter Kommissionens anmodning fremsender 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 senest den 30. juni hvert år foretager den følgende foreløbige beregning for hver fabrikant:

   a) de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i det foregående kalenderår

b) de specifikke emissionsmål i det foregående kalenderår

c) forskellen mellem de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i det foregående kalenderår og de specifikke emissionsmål for samme år.

Kommissionen underretter hver fabrikant om sin foreløbige beregning for denne fabrikant. Underretningen skal indeholde data for hver medlemsstat om antallet af registrerede nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer og deres specifikke CO_2-emissioner.

Registeret skal være offentligt tilgængeligt.

5. Fabrikanterne kan inden tre måneder efter underretningen om den foreløbige beregning, jf. stk. 4, underrette Kommissionen om eventuelle fejl i dataene med angivelse af, i hvilken medlemsstat fejlen efter fabrikanternes mening er sket.

Kommissionen ser nærmere på eventuelle underretninger fra fabrikanterne og stadfæster eller ændrer senest den 31. oktober de foreløbige beregninger, jf. stk. 4.

6. Medlemsstaterne udpeger en kompetent myndighed, som står for indsamlingen og fremsendelsen af overvågningsdata i overensstemmelse med denne forordning, og oplyser Kommissionen om den udpegede kompetente myndighed.

De udpegede kompetente myndigheder sikrer, at de data, der fremsendes til Kommissionen, er korrekte og komplette, og de angiver et kontaktpunkt, der skal være til rådighed til at svare hurtigt på anmodninger fra Kommissionen om afhjælpning af fejl og mangler i de fremsendte datasæt.

7. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter nærmere regler om overvågning og indberetning af data i medfør af denne artikels stk. 1-6 og om anvendelsen af bilag II og III. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

8. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 for at ændre datakravene og - parametrene fastsat i bilag II og III.

9. Typegodkendelsesmyndighederne underretter straks Kommissionen om afvigelser fra de specifikke CO_2-emissioner i typeattesten, der konstateres i CO_2-emissionerne fra ibrugtagne køretøjer som led i den kontrol, der foretages i overensstemmelse med artikel 13.

Kommissionen tager disse afvigelser i betragtning ved beregningen af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner.

Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter nærmere regler om procedurerne for indberetning af sådanne afvigelser og for, hvordan de tages i betragtning ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

10. Kommissionen evaluerer senest i 2023 muligheden for at udvikle en fælles EU-metode til brug for vurdering og pålidelig datarapportering af hele livscyklussen for CO_2-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, der bringes i omsætning i Unionen. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet denne evaluering, herunder, hvis det er relevant, forslag til opfølgende foranstaltninger, såsom lovgivningsforslag.

11. Medlemsstaterne indsamler og indberetter også data i overensstemmelse med denne artikel om registreringer af køretøjer i klasse M_2 og N_2 som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF med en referencemasse på højst 2 610 kg og køretøjer, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007.

Artikel 8

Afgift for emissionsoverskridelse

1. Overstiger en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner for et givet kalenderår dennes specifikke emissionsmål, pålægger Kommissionen fabrikanten eller forvalteren af poolen, alt efter hvad der er relevant, en afgift for emissionsoverskridelsen.

2. Afgiften for emissionsoverskridelsen i henhold til stk. 1 beregnes efter følgende formel:

(emissionsoverskridelse × 95 EUR) × antal nyregistrerede køretøjer.

I denne artikel forstås ved:

– "emissionsoverskridelse": det positive antal g/km, med hvilket fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner – under hensyntagen til CO_2-emissionsreduktioner som følge af innovative teknologier, der er godkendt i overensstemmelse med artikel 11 – oversteg dennes specifikke emissionsmål i det kalenderår eller en del heraf, som forpligtelsen i henhold til artikel 4 gælder for, afrundet til nærmeste tre decimaler, og

– "antal nyregistrerede køretøjer": det antal nye personbiler eller nye lette erhvervskøretøjer, opgjort særskilt som fabrikanten har fremstillet, og som er registreret i den pågældende periode, jf. indfasningskriteriet fastsat i artikel 4, stk. 3.

3. Kommissionen fastsætter ved hjælp af gennemførelsesretsakter metoderne til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser, der er pålagt i henhold til stk. 1. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget.

Artikel 9

Offentliggørelse af fabrikanternes målopfyldelse

1. Senest den 31. oktober hvert år offentliggør Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter en liste, hvor følgende angives:

   a) for hver fabrikant, de specifikke emissionsmål for det foregående kalenderår

   b) for hver fabrikant, de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i det foregående kalenderår

   c) forskellen mellem fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i det foregående kalenderår og dennes specifikke emissionsmål i samme år

   d) de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner for alle nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer registreret i Unionen i det foregående kalenderår

   e) den gennemsnitlige masse i køreklar stand for alle nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer registreret i Unionen i det foregående kalenderår indtil den 31. december 2020

   f) den gennemsnitlige prøvningsmasse for alle nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer registreret i Unionen i det foregående kalenderår.

2. I den liste, som offentliggøres i henhold til denne artikels stk. 1, anføres det også, hvorvidt fabrikanten har levet op til kravene i artikel 4 for så vidt angår det foregående kalenderår.

3. Den i denne artikels stk. 1 omhandlede liste skal, for så vidt angår offentliggørelsen senest den 31. oktober 2022, også indeholde følgende:

a) de EU-flådedækkende mål for 2025 og 2030, jf. artikel 1, henholdsvis stk. 4, og 5, som fastsat af Kommissionen i overensstemmelse med bilag I, del A og B, punkt 6.1.1 og 6.1.2

b) værdierne for a_{2021}, a_{2025} og a_{2030} som fastsat af Kommissionen i overensstemmelse med bilag I, del A og B, punkt 6.2.

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 10 000 nye personbiler eller 22 000 nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Unionen for hvert kalenderår, og som:

a) ikke er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, eller

b) er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, der i alt er ansvarlig for færre end 10 000 nye personbiler eller 22 000 nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Unionen for hvert kalenderår, eller

c) er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, men driver sit eget produktionsanlæg og sin egen udviklingsafdeling.

2. En undtagelse, der er ansøgt om i henhold til stk. 1, kan gives for en periode på højst fem kalenderår, som kan forlænges. 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 personbiler eller lette erhvervskøretøjer, som fabrikanten fremstiller, herunder disse personbilers eller lette erhvervskøretøjers prøvningsmasse og specifikke CO_2-emissioner, og

d) et specifikt emissionsmål, der er i overensstemmelse med reduktionspotentialet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO_2-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type personbil eller let erhvervskøretøj, der fremstilles.

3. Finder Kommissionen det godtgjort, at fabrikanten er berettiget til en undtagelse, der er ansøgt om i henhold til 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_2-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type personbil eller let erhvervskøretøj, der fremstilles, indrømmer Kommissionen fabrikanten en undtagelse.

Ansøgningen forelægges senest den 31. oktober i det første år, som undtagelsen skal gælde for.

4. En ansøgning om undtagelse fra det specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 1-4 og punkt 6.3, kan indgives af en fabrikant, som med alle sine forbundne virksomheder er ansvarlig for mellem 10 000 og 300 000 nye personbiler, der registreres i Unionen hvert kalenderår.

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

a) alle de i stk. 2, litra a) og c), anførte oplysninger, herunder, hvis relevant, oplysninger om enhver forbunden virksomhed

b) for så vidt angår ansøgninger, der henviser til bilag I, del A, punkt 1-4, et mål, som udgør en reduktion på 45 % i forhold til de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i 2007, eller når flere forbundne virksomheder indgiver en enkelt ansøgning, udgør en gennemsnitlig reduktion på 45 % i forhold til disse virksomheders gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i 2007

c) for så vidt angår ansøgninger, der henviser til nærværende forordnings bilag I, del A, punkt 6.3, et mål, som gælder i kalenderårene 2025-2028, og som er den reduktion, der er fastsat i nærværende forordnings artikel 1, stk. 4, litra a), for det mål, der er beregnet i overensstemmelse med nærværende stykkes litra b), under hensyntagen til CO_2-emissioner målt i henhold til forordning (EU) 2017/1151.

Hvis der ikke foreligger oplysninger om fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner for 2007, fastsætter Kommissionen et tilsvarende reduktionsmål på grundlag af de bedste tilgængelige teknologier til reduktion af CO_2-emissioner, der anvendes i personbiler med tilsvarende masse, og i betragtning af de særlige forhold på markedet for den type biler, der fremstilles. Dette mål anvendes af ansøgeren til det i andet afsnit, litra b), anførte formål.

Kommissionen indrømmer fabrikanten undtagelse i de tilfælde, hvor det er godtgjort, at kriterierne for den i dette stykke nævnte undtagelse er opfyldt.

5. 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 undtagelsen.

6. Hvis Kommissionen på grundlag af en underretning, jf. stk. 5, eller på anden måde finder det godtgjort, at en fabrikant ikke længere er berettiget til en undtagelse, tilbagekalder Kommissionen undtagelsen med virkning fra den 1. januar i det følgende kalenderår, og den underretter fabrikanten herom.

7. Hvis fabrikanten ikke når sit specifikke emissionsmål, pålægger Kommissionen fabrikanten en afgift for emissionsoverskridelse, jf. artikel 8.

8. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 om fastsættelse af regler for at supplere stk. 1-7 i nærværende artikel for så vidt angår fortolkningen af kriterierne for indrømmelse af undtagelser, indholdet af ansøgningerne og indholdet og vurderingen af programmer til nedbringelse af de specifikke CO_2-emissioner.

Kommissionen tillægges også beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 for at ændre bilag I, del A, med henblik på at fastsætte formlerne til beregning af de undtagelsesmål, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 4, andet afsnit, litra c).

9. Ansøgninger om en undtagelse, med ledsagende oplysninger, underretninger, jf. stk. 5, tilbagekaldelser, jf. stk. 6, enhver pålæggelse af en afgift for emissionsoverskridelse jf. stk. 7, og foranstaltninger vedtaget i overensstemmelse med stk. 8, gøres tilgængelige for offentligheden i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001[1].

Artikel 11

Miljøinnovationer

1. Efter anmodning fra en leverandør eller en fabrikant tages der hensyn til CO_2-besparelser opnået ved anvendelse af innovative teknologier eller en kombination af innovative teknologier ("innovative teknologipakker").

Der tages kun hensyn til disse teknologier, hvis den metodologi, der bruges til at vurdere dem, er i stand til at tilvejebringe resultater, som kan verificeres, gentages og sammenlignes.

[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 af 30. maj 2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter (EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43).

Det samlede bidrag fra disse teknologier til reduktion af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner kan være op til 7 g CO_2/km.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at ændre denne forordning ved at tilpasse det loft, der er omhandlet i dette stykkes tredje afsnit, med virkning fra 2025 for at tage hensyn til den teknologiske udvikling, samtidig med at der sikres en afbalanceret andel af dette loft i forhold til fabrikanternes gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner.

2. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede bestemmelser om en procedure til godkendelse af de i denne artikels stk. 1 omhandlede innovative teknologier eller innovative teknologipakker. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2. Disse detaljerede bestemmelser skal være baseret på følgende kriterier for innovative teknologier:

   a) leverandøren eller fabrikanten skal holdes ansvarlig for de CO_2-besparelser, der er opnået ved anvendelse af innovative teknologier

   b) de innovative teknologier skal yde et verificeret bidrag til CO_2-reduktionen

   c) de innovative teknologier må ikke være omfattet af CO_2-målingerne i standardprøvecyklussen

d) de innovative teknologier må ikke:

i) være omfattet af obligatoriske bestemmelser som følge af supplerende foranstaltninger gennemført for at opnå en reduktion på 10 g CO_2/km, jf. artikel 1, stk. 3, eller

ii) være obligatoriske i henhold til andre EU-retlige bestemmelser.

Fra den 1. januar 2025 finder kriteriet omhandlet i første afsnit, nr. i), ikke anvendelse på effektivitetsforbedringer af luftkonditioneringsanlæg.

3. En leverandør eller en fabrikant, der anmoder om, at en foranstaltning godkendes som en innovativ teknologi eller en innovativ teknologipakke, forelægger Kommissionen en rapport, herunder en verifikationsrapport udarbejdet af et uafhængigt og godkendt organ. I tilfælde af en mulig interaktion mellem den pågældende foranstaltning og en anden innovativ teknologi eller en anden innovativ teknologipakke, 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 opstillede kriterier, jf. stk. 2.

Artikel 12

CO_2-emissioner og brændstof- eller energiforbrug under faktiske forhold

1. Kommissionen overvåger og vurderer, om de værdier for CO_2-emissioner og brændstof- eller energiforbrug, der er fastsat i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007, er repræsentative for de faktiske forhold.

   Kommissionen indsamler desuden regelmæssigt data om CO_2-emissioner og brændstof- eller energiforbrug under faktiske forhold i personbiler og lette erhvervskøretøjer, der anvender indbyggede anordninger til overvågning af brændstof- og/eller energiforbrug, begyndende med nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, som er registreret i 2021.

   Kommissionen sikrer, at offentligheden informeres om, hvordan denne repræsentativitet under faktiske forhold udvikler sig over tiden.

2. Med det formål, der er omhandlet i stk. 1, sørger Kommissionen fra den 1. januar 2021 for, at følgende parametre vedrørende personbilers og lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner og brændstof- eller energiforbrug under faktiske forhold med regelmæssige mellemrum stilles til rådighed for denne af fabrikanterne eller de nationale myndigheder eller ved direkte dataoverførsel fra køretøjerne, alt efter omstændighederne:

   a) køretøjets identifikationsnummer

   b) brændstofforbrug og/eller elektrisk energiforbrug

   c) samlet tilbagelagt distance

d) for så vidt angår hybride elkøretøjer med ekstern opladning, brændstofforbrug og elektrisk energiforbrug samt tilbagelagt distance fordelt over de forskellige køremåder

e) andre parametre, der er nødvendige for at sikre, at de i stk. 1 omhandlede forpligtelser kan opfyldes.

Kommissionen behandler de i henhold til første afsnit modtagne data med det formål at oprette anonymiserede og aggregerede datasæt, herunder pr. fabrikant, med henblik på stk. 1. Køretøjets identifikationsnummer anvendes kun med henblik på denne databehandling og opbevares ikke længere end nødvendigt til dette formål.

3. Med henblik på at forhindre, at forskellen i forhold til faktiske emissioner vokser vurderer Kommissionen senest den 1. juni 2023, hvordan brændstof- og energiforbrugsdata kan anvendes til at sikre, at værdier for køretøjers CO_2-emissioner og brændstof- eller energiforbrug, der er fastsat i medfør af forordning (EF) nr. 715/2007, med tiden forbliver repræsentative for faktiske emissioner for hver fabrikant.

Kommissionen overvåger og aflægger årligt rapport om, hvordan den i første afsnit omhandlede forskel udvikler sig over perioden 2021-2026, og vurderer i 2027 – med henblik på at forhindre en forøgelse af denne forskel – muligheden for en mekanisme til at justere fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner fra 2030 og, hvis det er relevant, fremsætte et lovgivningsforslag om indførelse af en sådan mekanisme.

4. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter den nærmere procedure for indsamling og behandling af de i denne artikels stk. 2 omhandlede data. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

Artikel 13

Verifikation af CO_2-emissioner fra ibrugtagne køretøjer

1. Fabrikanter skal sikre, at de CO_2-emissioner og værdier for brændstofforbrug, der fremgår af typeattesterne, svarer til CO_2-emissionerne fra og brændstofforbruget i ibrugtagne køretøjer som fastsat i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151.

2. Efter ikrafttræden af de i stk. 4, første afsnit, omhandlede procedurer skal typegodkendelsesmyndighederne kontrollere for de køretøjsfamilier, for hvilke de er ansvarlige for typegodkendelsen, på grundlag af passende og repræsentative køretøjsprøver, at de værdier for CO_2-emissioner og brændstofforbrug, der fremgår af typeattesterne, svarer til CO_2-emissionerne fra og brændstofforbruget i ibrugtagne køretøjer i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151, samtidig med at der bl.a. tages hensyn til tilgængelige data fra indbyggede anordninger til overvågning af brændstof- og/eller energiforbrug.

   Typegodkendelsesmyndighederne skal også kontrollere, om der i eller for prøvningskøretøjerne findes eventuelle strategier, som kunstigt forbedrer køretøjets præstationer i forbindelse med de prøvninger, der udføres med henblik på typegodkendelse, bl.a. ved at anvende data fra indbyggede anordninger til overvågning af brændstof- og/eller energiforbrug.

3. Hvis der konstateres manglende overensstemmelse mellem værdier for CO_2-emissioner og brændstofforbrug, eller hvis der findes strategier, som kunstigt forbedrer et køretøjs præstationer som følge af de kontroller, der udføres i henhold til stk. 2, skal den ansvarlige typegodkendelsesmyndighed, foruden at træffe de nødvendige foranstaltninger, der er fastsat i kapitel XI i forordning (EU) 2018/858, sikre, at typeattesterne korrigeres.

4. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter procedurerne for gennemførelse af de kontroller, der er omhandlet i denne artikels stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

Kommissionen tillægges beføjelser til, inden den vedtager de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i dette stykkes første afsnit, at vedtage en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte de vejledende principper og kriterier for fastlæggelse af de procedurer, der er omhandlet i dette stykkes første afsnit.

Artikel 14

Tilpasning af værdierne M_0 og TM_0

1. Værdierne M_0 og TM_0, der er omhandlet i bilag I, del A og B, tilpasses som følger:

a) senest den 31. oktober 2020 tilpasses værdien M_0 i bilag I, del A, punkt 4, til den gennemsnitlige masse i køreklar stand for alle nye personbiler, der er registreret i 2017, 2018 og 2019. Den nye værdi for M_0 finder anvendelse fra den 1. januar 2022 til den 31. december 2024

b) senest den 31. oktober 2022 tilpasses værdien M_0 i bilag I, del B, punkt 4, til den gennemsnitlige masse i køreklar stand for alle nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i 2019, 2020 og 2021. Den nye værdi for M_0 finder anvendelse i 2024

c) senest den 31. oktober 2022 fastsættes den vejledende værdi TM_0 for 2025 som henholdsvis den gennemsnitlige prøvningsmasse for alle nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i 2021

d) senest den 31. oktober 2024 og hvert andet år derefter tilpasses værdierne for TM_0 i bilag I, del A og B, punkt 6.2, til henholdsvis den gennemsnitlige prøvningsmasse for alle nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i de to foregående kalenderår, dvs. første gang 2022 og 2023. De nye værdier for TM_0 finder anvendelse fra den 1. januar i det kalenderår, der følger efter datoen for tilpasningen.

2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge de foranstaltninger, der er omhandlet i denne artikels stk. 1.

Artikel 15

Revision og rapportering

1. Kommissionen foretager i 2023 en grundig revision af effektiviteten af denne forordning og forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med resultatet af revisionen.

2. I den i stk. 1 omhandlede rapport undersøger Kommissionen bl.a., om de værdier for CO_2-emissioner og brændstof- eller energiforbrug, der er fastsat i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007, er repræsentative for de faktiske forhold; indførelsen af nul- og lavemissionskøretøjer på Unionens marked, navnlig med hensyn til lette erhvervskøretøjer; udbygningen med ladestandere og tankstationer som indberettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU[1], herunder finansieringen af dem; det potentielle bidrag fra anvendelsen af syntetiske og avancerede alternative brændstoffer, der produceres ved hjælp af vedvarende energi, til emissionsreduktioner; den reduktion af CO_2-emissioner, der rent faktisk konstateres på det nuværende flådeniveau; om incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer fungerer efter hensigten; de potentielle virkninger af den overgangsforanstaltning, der er fastsat i bilag I, del A, punkt 6.3; denne forordnings indvirkning på forbrugerne, især på dem med lav- og mellemindkomst; samt aspekter, der yderligere kan fremme en økonomisk levedygtig og socialt retfærdig overgang til ren, konkurrencedygtig og prisoverkommelig mobilitet i Unionen.

Kommissionen fastlægger i denne rapport også en klar kurs for yderligere CO_2-emissionsreduktioner for personbiler og lette erhvervskøretøjer efter 2030 for at bidrage væsentligt til at nå det langsigtede mål i Parisaftalen.

---

[1] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

3. Den rapport, der er omhandlet i stk. 2, ledsages, hvis det er relevant, af et forslag til ændring af denne forordning, navnlig den mulige revision af de EU-flådedækkende mål for 2030 i lyset af de elementer, der er anført i stk. 2, og indførelsen af bindende mål for nedbringelse af emissioner for 2035 og fra 2040 for personbiler og lette erhvervskøretøjer for at sikre en rettidig omstilling af transportsektoren hen imod at opnå kulstofneutralitet i overensstemmelse med målene i Parisaftalen.

4. Som led i den revision, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, vurderer Kommissionen, om det er muligt at udvikle prøvningsprocedurer for faktiske emissioner ved hjælp af bærbare emissionsmålingssystemer (PEMS). Kommissionen tager denne vurdering og de, der er foretaget i medfør af nærværende forordnings artikel 12, i betragtning og kan, hvis det er relevant, revidere de procedurer for måling af CO_2-emissioner, der er angivet i forordning (EF) nr. 715/2007. Navnlig fremsætter Kommissionen forslag, der kan sikre en tilpasning af procedurerne, så de på passende vis afspejler personbilers og lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner under faktiske forhold.

5. Som led i den revision, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, vurderer Kommissionen muligheden for at hensætte indtægterne fra afgifterne for emissionsoverskridelser til en bestemt fond eller et relevant program med det formål at sikre en retfærdig overgang til en klimaneutral økonomi, jf. artikel 4, stk. 1, i Parisaftalen, navnlig for at støtte omskoling, opkvalificering og anden kompetenceudvikling og omflytning af arbejdstagere i bilindustrien i alle berørte medlemsstater, navnlig i de regioner og de samfund, der er mest berørt af overgangen. Kommissionen skal, hvis det er relevant, fremsætte et lovgivningsforslag herom senest i 2027.

6. Senest den 31. december 2020 reviderer Kommissionen direktiv 1999/94/EF og tager hensyn til behovet for at give forbrugerne præcise, pålidelige og sammenlignelige oplysninger om brændstofforbrug, CO_2-emissioner og luftforurenende emissioner fra nye personbiler, der bringes i omsætning, og vurderer mulighederne for at indføre en mærkning for brændstoføkonomi og CO_2-emissioner til nye lette erhvervskøretøjer. Revisionen ledsages, hvis det er relevant, af et lovgivningsforslag.

7. Kommissionen fastsætter ved hjælp af gennemførelsesretsakter de nødvendige sammenligningsparametre for at afspejle eventuelle ændringer af de lovpligtige prøvningsprocedurer til måling af specifikke CO_2-emissioner, der er omhandlet i forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 692/2008 samt, hvis relevant, forordning (EU) 2017/1151. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. nærværende forordnings artikel 16, stk. 2.

8. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at ændre denne forordning ved at tilpasse formlerne i bilag I, under anvendelse af den metode, der fastlægges i medfør af denne artikels stk. 7, samtidig med at det sikres, at der fastsættes tilsvarende strenge reduktionskrav for fabrikanter og køretøjer til forskellig brug under de gamle og de nye prøvningsprocedurer.

Artikel 16

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Klimaændringer, der er omhandlet i artikel 44, stk. 1, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2018/1999[1]. 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.

3. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

Artikel 17

Udøvelse af de delegerede beføjelser

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

[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 1).

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 7, stk. 8, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 4, artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 8, tillægges Kommissionen for en periode på seks år fra den ... [datoen for denne forordnings ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af seksårsperioden. 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. 8, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 4, artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 8, 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 delegerede 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, der vedtages i henhold til artikel 7, stk. 8, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 4, artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 8, 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 informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 18

Ophævelse

Forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 ophæves med virkning fra den 1. januar 2020.

Henvisninger til de ophævede forordninger gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag V.

Artikel 19

Ikrafttræden

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

Den finder anvendelse fra den 1. januar 2020.

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

Udfærdiget i …, den

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*

BILAG I

DEL A.

SPECIFIKKE EMISSIONSMÅL FOR PERSONBILER

1. Med henblik på beregningerne i dette punkt og i punkt 2 fastsættes de specifikke CO_2-emissioner for hver ny personbil for kalenderåret 2020 i overensstemmelse med følgende formel:

   Specifikke CO_2-emissioner = $95 + a \cdot (M - M_0)$

   hvor:

M	=	køretøjets masse i køreklar stand i kilogram (kg)
M_0	=	1 379,88
a	=	0,0333

2. Det specifikke emissionsmål for en fabrikant i 2020 beregnes som gennemsnittet af de specifikke CO_2-emissioner fastsat i overensstemmelse med punkt 1 for hver ny personbil, som er registreret i dette kalenderår, og som vedkommende har fremstillet.

3. Det specifikke emissionsreferencemål for en fabrikant i 2021 beregnes således:

Specifikt WLTP-emissionsreferencemål = $WLTP_{CO2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020mål}}{NEDC_{CO2}}\right)$

hvor:

$WLTP_{CO2}$	er de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i 2020, fastsat i overensstemmelse med bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151 og beregnet i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, andet led, i nærværende forordning, uden at medtage CO_2-besparelser som følge af anvendelsen af nærværende forordnings artikel 5 og 11
$NEDC_{CO2}$	er de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i 2020, fastsat i overensstemmelse med gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153 og beregnet i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, andet led, i nærværende forordning, uden at medtage CO_2-besparelser som følge af anvendelsen af nærværende forordnings artikel 5 og 11
$NEDC_{2020mål}$	er det specifikke emissionsmål for 2020, beregnet i overensstemmelse med punkt 1 og 2.

4. For kalenderårene 2021-2024 beregnes det specifikke emissionsmål for en fabrikant således:

Specifikt emissionsmål = $WLTP_{referencemål} + a\ [(M_{ø}-M_0) – (M_{ø2020} – M_{0,2020})]$

hvor:

$WLTP_{referencemål}$	er det specifikke WLTP-emissionsreferencemål for 2021, beregnet i overensstemmelse med punkt 3
a	er 0,0333
$M_{ø}$	er den gennemsnitlige masse i køreklar stand (M) af fabrikantens nye personbiler, der registreres i det relevante målår i kilogram (kg)
M_0	er 1 379,88 i 2021, og som defineret i artikel 14, stk. 1, litra a), for årene 2022, 2023 og 2024
$M_{ø2020}$	er den gennemsnitlige masse i køreklar stand (M) af fabrikantens nye personbiler, der registreres i 2020 i kilogram (kg)
$M_{0,2020}$	er 1 379,88.

5. For en fabrikant, der har fået indrømmet en undtagelse for et specifikt NEDC-baseret emissionsmål for 2021, beregnes det WLTP-baserede undtagelsesmål således:

$$\text{Undtagelsesmål}_{2021} = \text{WLTP}_{CO2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020mål}}{NEDC_{CO2}}\right)$$

hvor:

WLTP_{CO2}	er WLTP_{CO2} som defineret i punkt 3
NEDC_{CO2}	er NEDC_{CO2} som defineret i punkt 3
$\text{NEDC}_{2021mål}$	er det undtagelsesmål for 2021, der er indrømmet af Kommissionen i medfør af artikel 10.

6. Fra den 1. januar 2025 beregnes de EU-flådedækkende mål og de specifikke emissionsmål for en fabrikant således:

6.0. EU-flådedækkende mål_{2021}

Det EU-flådedækkende mål_{2021} er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nye personbiler, der registreres i 2021) af de $\text{referenceværdier}_{2021}$, som er fastsat for hver enkelt fabrikant, for hvilken der gælder et specifikt emissionsmål i overensstemmelse med punkt 4.

Referenceværdien$_{2021}$ for hver enkelt fabrikant fastsættes således:

$$\text{referenceværdi}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO2,målt}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020,\text{flådemål}}}{\text{NEDC}_{\text{CO2}}}\right) + a\left(M_{ø2021} - M_{0,2021}\right)$$

hvor:

$\text{WLTP}_{\text{CO2,målt}}$	er gennemsnittet, for hver fabrikant, af de målte blandet kørsel CO_2-emissioner for hver ny personbil, der registreres i 2020, som fastsat og indberettet i overensstemmelse med artikel 7a i gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153
$\text{NEDC}_{2020,\text{flådemål}}$	er 95 g/km
NEDC_{CO2}	er som defineret i punkt 3
$M_{\varnothing 2021}$	er den gennemsnitlige masse i køreklar stand af fabrikantens nye personbiler, der er registreret i 2021 i kilogram (kg)
$M_{0,2021}$	er den gennemsnitlige masse i køreklar stand i kilogram (kg) for alle nye personbiler, der registreres i 2021 af disse fabrikanter, for hvilke der gælder et specifikt emissionsmål i overensstemmelse med punkt 4
a	er som defineret i punkt 4.

6.1. EU-flådedækkende mål for 2025 og 2030

6.1.1. EU-flådedækkende mål for 2025 til 2029

$$\text{EU-flådedækkende mål}_{2025} = \text{EU-flådedækkende mål}_{2021} \cdot (1 - \text{reduktionsfaktor}_{2025})$$

hvor:

EU-flådedækkende mål_{2021}	er fastsat som defineret i punkt 6.0
$\text{Reduktionsfaktor}_{2025}$	er den reduktion, som er fastsat i artikel 1, stk. 4, litra a).

6.1.2. EU-flådedækkende mål fra 2030

$$\text{EU-flådedækkende mål}_{2030} = \text{EU-flådedækkende mål}_{2021} (1 - \text{reduktionsfaktor}_{2030})$$

hvor:

EU-flådedækkende mål_{2021}	er som defineret i punkt 6.0
$\text{Reduktionsfaktor}_{2030}$	er den reduktion, som er fastsat i artikel 1, stk. 5, litra a).

6.2. Specifikke emissionsreferencemål fra 2025

6.2.1. Specifikke emissionsreferencemål fra 2025 til 2029

Det specifikke emissionsreferencemål = EU-flådedækkende $mål_{2025}$ + a_{2025} (TM-TM_0)

hvor:

EU-flådedækkende $mål_{2025}$	er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.1
a_{2025}	er $\frac{a_{2021}\ \text{EU-flådedækkende mål}_{2025}}{\text{gennemsnitlige emissioner}_{2021}}$

hvor:

a_{2021}	er hældningen på den bedste rette linje bestemt ved at anvende mindste kvadraters metode på prøvningsmassen (uafhængig variabel) og de specifikke CO_2-emissioner (afhængig variabel) fra hver ny personbil, der registreres i 2021
gennemsnitlige $emissioner_{2021}$	er gennemsnittet af de specifikke CO_2-emissioner fra alle nye personbiler, der registreres i 2021 for de fabrikanter, for hvilke et specifikt emissionsmål er beregnet i overensstemmelse med punkt 4
TM	er den gennemsnitlige prøvningsmasse i kilogram (kg) af alle fabrikantens nye personbiler, der registreres i det relevante kalenderår
TM_0	er den værdi i kilogram (kg), der er fastsat i henhold til artikel 14, stk. 1, litra d).

6.2.2. Specifikke emissionsreferencemål fra 2030

Det specifikke emissionsreferencemål = EU-flådedækkende $mål_{2030}$ + a_{2030} (TM-TM_0)

hvor:

EU-flådedækkende $mål_{2030}$	er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.2
a_{2030}	er $\frac{a_{2021} \text{ EU-flådedækkende } mål_{2030}}{\text{gennemsnitlige emissioner}_{2021}}$

hvor:

a_{2021}	er som defineret i punkt 6.2.1
gennemsnitlige $emissioner_{2021}$	er som defineret i punkt 6.2.1
TM	er som defineret i punkt 6.2.1
TM_0	er som defineret i punkt 6.2.1.

6.3. Specifikke emissionsmål fra 2025

Specifikt emissionsmål = emissionsreferencemål ZLEV-faktor

hvor:

Specifikt emissionsreferencemål	er det specifikke CO_2-emissionsreferencemål fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.1 for perioden fra 2025 til 2029 og punkt 6.2.2 fra 2030
ZLEV-faktor	er (1+y-x), medmindre denne sum er større end 1,05 eller mindre end 1,0, i hvilke tilfælde ZLEV-faktoren fastsættes til henholdsvis 1,05 eller 1,0

hvor:

y er andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens flåde af nye personbiler beregnet som det samlede antal nye nul- og lavemissionskøretøjer, hvor de hver især tælles som $ZLEV_{specifik}$ i overensstemmelse med følgende formel, divideret med det samlede antal nye personbiler, som er registreret i det relevante kalenderår:

$$\mathrm{ZLEV}_{\mathrm{specifik}} = 1 - \left(\frac{\text{specifikke emissioner af CO2} \cdot 0{,}7}{50}\right)$$

For nye personbiler, der registreres i medlemsstater, der har en andel af nul- og lavemissionskøretøjer i deres flåde på under 60 % af EU-gennemsnittet i år 2017[1] og mindre end 1 000 nye nul- og lavemissionskøretøjer, der er registreret i 2017, beregnes $ZLEV_{specifik}$ til og med 2030 i overensstemmelse med følgende formel:

$$ZLEV_{specifik} = \left(1 - \left(\frac{\text{specifikke emissioner af } CO2 \cdot 0,7}{50}\right)\right) \cdot 1,85$$

Hvis andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i en medlemsstats flåde af nye personbiler, der registreres i et år mellem 2025 og 2030, overstiger 5 %, er denne medlemsstat ikke berettiget til at anvende multiplikatoren på 1,85 i de efterfølgende år

x er 15 % i årene fra 2025 til 2029 og 35 % fra 2030.

[1] Andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i en medlemsstats flåde af nye personbiler i 2017 beregnes som det samlede antal af nye nul- og lavemissionskøretøjer, der er registreret i 2017, divideret med det samlede antal af nye personbiler, der er registreret i samme år.

DEL B.

SPECIFIKKE EMISSIONSMÅL FOR LETTE ERHVERVSKØRETØJER

1. Med henblik på beregningerne i dette punkt og i punkt 2 fastsættes de specifikke CO_2-emissioner for hvert nyt let erhvervskøretøj fastsættes for kalenderåret 2020 i overensstemmelse med følgende formel:

   Specifikke CO_2-emissioner = 147 + a (M – M_0)

   hvor:

   M = køretøjets masse i køreklar stand i kilogram (kg)
   M_0 = 1 766,4
   a = 0,096

2. Det specifikke emissionsmål for en fabrikant i 2020 beregnes som gennemsnittet af de specifikke CO_2-emissioner fastsat i overensstemmelse med punkt 1 for hvert nyt let erhvervskøretøj, der er registreret i kalenderåret, og som fabrikanten har fremstillet.

3. Det specifikke emissionsreferencemål for en fabrikant i 2021 beregnes således:

Det specifikke WLTP-emissionsreferencemål = $WLTP_{CO2}$ $\left(\frac{NEDC_{2020mål}}{NEDC_{CO2}}\right)$

hvor:

$WLTP_{CO2}$	er de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i 2020, fastsat i overensstemmelse med bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151, uden at medtage CO_2-besparelser som følge af anvendelsen af nærværende forordnings artikel 11
$NEDC_{CO2}$	er de gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i 2020, fastsat i overensstemmelse med gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152, uden at medtage CO_2-besparelser som følge af anvendelsen af nærværende forordnings artikel 11
$NEDC_{2020mål}$	er det specifikke emissionsmål for 2020 beregnet i overensstemmelse med punkt 1 og 2.

4. For kalenderårene 2021-2024 beregnes det specifikke emissionsmål for en fabrikant således:

$$\text{Specifikt emissionsmål} = WLTP_{\text{referencemål}} + a\,[(M_{ø} - M_0) - (M_{ø2020} - M_{0,2020})]$$

hvor:

$WLTP_{\text{referencemål}}$	er det specifikke WLTP-emissionsreferencemål for 2021, beregnet i overensstemmelse med punkt 3
a	er 0,096
$M_{ø}$	er den gennemsnitlige masse i køreklar stand (M) af fabrikantens nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i det relevante målår, i kilogram (kg)
M_0	er 1 766,4 i 2020 og for årene 2021, 2022 og 2023 den værdi, der er vedtaget i henhold til artikel 13, stk. 5, i forordning (EU) nr. 510/2011, og for 2024 den værdi, der er vedtaget i henhold til artikel 14, stk. 1, litra b), i nærværende forordning
$M_{ø2020}$	er den gennemsnitlige masse i køreklar stand (M) af fabrikantens nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i 2020, i kilogram (kg)
$M_{0,2020}$	er 1 766,4.

5. For en fabrikant, der har fået indrømmet en undtagelse for et specifikt NEDC-baseret emissionsmål for 2021, beregnes det WLTP-baserede undtagelsesmål således:

$$\text{Undtagelsesmål}_{2021} = \text{WLTP}_{CO2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2021mål}}{NEDC_{CO2}}\right)$$

hvor:

WLTP_{CO2}	er WLTP_{CO2} som defineret i punkt 3
NEDC_{CO2}	er NEDC_{CO2} som defineret i punkt 3
$\text{NEDC}_{2021mål}$	er det undtagelsesmål for 2021, der er indrømmet af Kommissionen i medfør af artikel 10.

6. Fra den 1. januar 2025 beregnes de EU-flådedækkende mål og de specifikke emissionsmål for en fabrikant således:

6.0. EU-flådedækkende mål$_{2021}$

Det EU-flådedækkende mål$_{2021}$ er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i 2021) af de referenceværdier$_{2021}$, som er fastsat for hver enkelt fabrikant, for hvilken der gælder et specifikt emissionsmål i overensstemmelse med punkt 4.

Referenceværdien$_{2021}$ for hver enkelt fabrikant fastsættes således:

$$\text{referenceværdi}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO2,målt}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020,\text{flådemål}}}{\text{NEDC}_{\text{CO2}}}\right) + a\left(M_{\varnothing 2021} - M_{0,2021}\right)$$

hvor:

$\text{WLTP}_{\text{CO2,målt}}$	er gennemsnittet, for hver fabrikant, af de målte blandet kørsel CO_2-emissioner for hvert nyt let erhvervskøretøj, der registreres i 2020, som fastsat og indberettet i overensstemmelse med artikel 7a i gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152
$\text{NEDC}_{2020,\text{flådemål}}$	er 147 g/km
NEDC_{CO2}	er som defineret i punkt 3
$M_{\varnothing 2021}$	er den gennemsnitlige masse i køreklar stand af fabrikantens nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i 2021, i kilogram (kg)
$M_{0,2021}$	er den gennemsnitlige masse i køreklar stand i kilogram (kg) for alle nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i 2021 af fabrikanter, for hvilke der gælder et specifikt emissionsmål i overensstemmelse med punkt 4
a	er som defineret i punkt 4.

6.1. De EU-flådedækkende mål for 2025 og 2030

6.1.1. EU-flådedækkende mål for 2025 til 2029

$$\text{EU-flådedækkende mål}_{2025} = \text{EU-flådedækkende mål}_{2021} \cdot (1 - \text{reduktionsfaktor}_{2025})$$

hvor:

EU-flådedækkende mål_{2021}	er som defineret i punkt 6.0
$\text{Reduktionsfaktor}_{2025}$	er den reduktion, som er fastsat i artikel 1, stk. 4, litra b).

6.1.2. EU-flådedækkende mål fra 2030

$$\text{EU-flådedækkende mål}_{2030} = \text{EU-flådedækkende mål}_{2021} \cdot (1 - \text{reduktionsfaktor}_{2030})$$

hvor:

EU-flådedækkende mål_{2021}	er som defineret i punkt 6.0
$\text{Reduktionsfaktor}_{2030}$	er den reduktion, som er fastsat i artikel 1, stk. 5, litra b).

6.2. Specifikke emissionsreferencemål fra 2025

6.2.1. Specifikke emissionsreferencemål fra 2025 til 2029

Det specifikke emissionsreferencemål = EU-flådedækkende $mål_{2025}$ + $\alpha \cdot (TM-TM_0)$

hvor:

EU-flådedækkende $mål_{2025}$	er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.1
α	er a_{2025}, hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er lig med eller mindre end TM_0, der er fastsat i henhold til artikel 14, stk. 1, litra d), og a_{2021}, hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er større end TM_0, der er fastsat i overensstemmelse med artikel 14, stk. 1, litra d)

hvor:

a_{2025}	er	$\frac{a_{2021}\,\text{EU-flådedækkende mål}_{2025}}{\text{gennemsnitlige emissioner}_{2021}}$

a_{2021}	er hældningen på den bedste rette linje bestemt ved at anvende mindste kvadraters metode på prøvningsmassen (uafhængig variabel) og de specifikke CO_2-emissioner (afhængig variabel) fra hvert nyt let erhvervskøretøj, der registreres i 2021
gennemsnitlige $emissioner_{2021}$	er gennemsnittet af de specifikke CO_2-emissioner fra alle nye lette erhvervskøretøjer i 2021 for de fabrikanter, for hvilke et specifikt emissionsmål er beregnet i overensstemmelse med punkt 4
TM	er den gennemsnitlige prøvningsmasse i kilogram (kg) af alle fabrikantens nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i det relevante kalenderår
TM_0	er den værdi i kilogram (kg), der er fastsat i henhold til artikel 14, stk. 1, litra d).

6.2.2. Specifikke emissionsreferencemål fra 2030

Det specifikke emissionsreferencemål = EU-flådedækkende $mål_{2030}$ + α (TM-TM_0)

hvor:

EU-flådedækkende $mål_{2030}$	er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.2
α	er a_{2030}, hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er lig med eller mindre end TM_0, der er fastsat i henhold til artikel 14, stk. 1, litra d), og a_{2021}, hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er større end TM_0, der er fastsat i henhold til artikel 14, stk. 1, litra d)

hvor:

a_{2030}	er $\frac{a_{2021}\,\text{EU-flådedækkende mål}_{2030}}{\text{gennemsnitlige emissioner}_{2021}}$
a_{2021}	er som defineret i punkt 6.2.1
gennemsnitlige $emissioner_{2021}$	er som defineret i punkt 6.2.1
TM	er som defineret i punkt 6.2.1
TM_0	er som defineret i punkt 6.2.1.

6.3. Specifikke emissionsmål fra 2025

6.3.1. Specifikke emissionsreferencemål fra 2025 til 2029

Det specifikke emissionsmål = (specifikt emissionsreferencemål – ($ø_{mål}$ – EU-flådedækkende $mål_{2025}$)) · ZLEV-faktor

hvor:

Specifikt emissionsreferencemål	er det specifikke emissionsreferencemål for fabrikanten fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.1
$ø_{mål}$	er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nye lette erhvervskøretøjer for hver enkelt fabrikant) af alle de specifikke emissionsreferencemål, som er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.1
ZLEV-faktor	er (1+y-x), medmindre denne sum er større end 1,05 eller mindre end 1,0, i hvilke tilfælde ZLEV-faktoren fastsættes til henholdsvis 1,05 eller 1,0

hvor:

y er andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens flåde af nye lette erhvervskøretøjer beregnet som det samlede antal nye nul- og lavemissionskøretøjer, hvor de hver især tælles som $ZLEV_{specifik}$ i overensstemmelse med følgende formel, divideret med det samlede antal nye lette erhvervskøretøjer, som registreres i det relevante kalenderår:

$$ZLEV_{specifik} = 1 - \left(\frac{\text{specifikke emissioner af CO2}}{50}\right)$$

x er 15 %.

6.3.2. Specifikke emissionsreferencemål fra 2030

Det specifikke emissionsmål = (specifikt emissionsreferencemål – ($ø_{mål}$ – EU-flådedækkende $mål_{2030}$)) · ZLEV-faktor

hvor:

specifikt emissionsreferencemål	er det specifikke emissionsreferencemål for fabrikanten fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.2
$ø_{mål}$	er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nye lette erhvervskøretøjer for hver enkelt fabrikant) af alle de specifikke emissionsreferencemål, som er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.2
ZLEV-faktor	er (1+y-x), medmindre denne sum er større end 1,05 eller mindre end 1,0, i hvilke tilfælde ZLEV-faktoren fastsættes til henholdsvis 1,05 eller 1,0

hvor:

y er andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens flåde af nye lette erhvervskøretøjer beregnet som det samlede antal nye nul- og lavemissionskøretøjer, hvor de hver især tælles som $ZLEV_{specifik}$ i overensstemmelse med følgende formel, divideret med det samlede antal nye lette erhvervskøretøjer, som registreres i det relevante kalenderår

$$\mathrm{ZLEV}_{\mathrm{specifik}} = 1 - \left(\frac{\text{specifikke emissioner af CO2}}{50}\right)$$

x er 30 %.

BILAG II

OVERVÅGNING OG RAPPORTERING AF EMISSIONER
FRA NYE PERSONBILER

DEL A

Indsamling af data om nye personbiler
og fastsættelse af oplysninger om overvågning af CO_2-emissioner

1. Medlemsstaterne registrerer for hvert kalenderår følgende detaljerede data for hver ny personbil, der registreres som et køretøj i klasse M_1 på deres territorium:

   a) fabrikant

   b) typegodkendelsesnummer og dets udvidelsesnummer

   c) type, variant og version (hvis relevant)

   d) mærke og handelsbetegnelse

   e) kategori for godkendt køretøjstype

   f) samlet antal nye registreringer

   g) masse i køreklar stand

   h) de specifikke CO_2-emissioner (NEDC og WLTP)

   i) areal under bilen: akselafstand, sporvidde for styreaksel og sporvidde for anden aksel

j) brændstoftype og brændstofdriftsmåde

k) slagvolumen

l) elektrisk energiforbrug

m) koden for den innovative teknologi eller gruppe af innovative teknologier og den CO_2-emissionsreduktion, som denne teknologi har medført (NEDC og WLTP)

n) maksimal nettoeffekt

o) køretøjets identifikationsnummer

p) WLTP-prøvningsmasse

q) afvigelses- og verifikationsfaktor omhandlet i punkt 3.2.8 i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153

r) kategori for registreret køretøj

s) køretøjsfamiliens identifikationsnummer

t) elektrisk rækkevidde, hvis relevant.

Medlemsstaterne skal i overensstemmelse med artikel 7 stille alle data, der er anført under dette punkt, til rådighed for Kommissionen i det format, der er angivet i afsnit 2 af del B.

2. De detaljerede data, der er omhandlet i punkt 1, skal tages fra den pågældende personbils typeattest. For køretøjer med dual-fuel-motor (benzin/gas), hvor typeattesterne angiver værdier for specifikke CO_2-emissioner for begge typer brændstof, anvender medlemsstaterne kun den værdi, der måles for gas.

3. Medlemsstaterne fastlægger for hvert kalenderår:

   a) det samlede antal nye registreringer af nye personbiler, der omfattes af EF-typegodkendelse

   b) det samlede antal nye registreringer af nye individuelt godkendte personbiler

   c) det samlede antal nye registreringer af nye personbiler, der omfattes af national typegodkendelse af små serier.

DEL B

Format til brug ved indsendelse af data

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

AFSNIT 1

AGGREGEREDE OVERVÅGNINGSDATA

Medlemsstat[1]	
År	
Samlet antal nye registreringer af nye personbiler omfattet af EF-typegodkendelse	
Samlet antal nye registreringer af nye individuelt godkendte personbiler	
Samlet antal nye registreringer af nye personbiler, der omfattes af national typegodkendelse af små serier	

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

AFSNIT 2

DETALJEREDE OVERVÅGNINGSDATA – REGISTRERING AF ÉT KØRETØJ

Henvisning til punkt 1 i del A	Detaljerede data pr. registreret køretøj
a)	Fabrikantens navn – EU-standardbenævnelse
	Fabrikantens navn – OEM-erklæring
	Fabrikantens navn i medlemsstatens register[(1)]
b)	Typegodkendelsesnummer og udvidelsesnummer
c)	Type
	Variant
	Version
d)	Mærke og handelsbetegnelse
e)	Kategori for godkendt køretøjstype
f)	Samlet antal nye registreringer
g)	Masse i køreklar stand
h)	Specifikke CO_2-emissioner (blandet kørsel) NEDC-værdi frem til den 31. december 2020, undtagen for køretøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet for artikel 5, for hvilke NEDC-værdien fastsættes frem til den 31. december 2022 i overensstemmelse med artikel 5 i gennemførelsesforordning (EU) 2017/1153
	Specifikke CO_2-emissioner (blandet kørsel) WLTP-værdi
i)	Akselafstand
	Sporvidde for styreaksel (aksel 1)
	Sporvidde for styreaksel (aksel 2)

j)	Brændstoftype
	Brændstofdriftsmåde
k)	Slagvolumen (cm^3)
l)	Elektrisk energiforbrug (Wh/km)
m)	Miljøinnovationens(-ernes) kode(-r)
	Samlede CO_2-emissionsreduktioner efter NEDC på grund af miljøinnovation(-er) indtil den 31. december 2020
	Samlede CO_2-emissionsreduktioner efter WLTP på grund af miljøinnovation(-er)
n)	Maksimal nettoeffekt
o)	Køretøjets identifikationsnummer
p)	WLTP-prøvningsmasse
q)	Afvigelsesfaktor De (hvis den foreligger)
	Verifikationsfaktor (hvis den foreligger)
r)	Kategori for registreret køretøj
s)	Køretøjsfamiliens identifikationsnummer
t)	Elektrisk rækkevidde, hvis den foreligger

Bemærkninger:

(1) I forbindelse med national typegodkendelse af små serier (NSS) eller individuel godkendelse (IVA) anføres fabrikantens navn i kolonnen "fabrikantens navn i medlemsstatens register", hvorimod der i kolonnen "fabrikantens navn – EU-standardbenævnelse" anføres følgende: henholdsvis "AA-NSS" eller "AA-IVA", alt efter omstændighederne.

BILAG III

OVERVÅGNING OG INDBERETNING AF EMISSIONER
FRA NYE LETTE ERHVERVSKØRETØJER

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

1. Detaljerede data

1.1. Færdigopbyggede køretøjer registreret som N_1

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

a) fabrikant

b) typegodkendelsesnummer og dets udvidelsesnummer

c) type, variant og version

d) mærke

e) kategori for godkendt køretøjstype

f) kategori for registreret køretøj

g) de specifikke CO_2-emissioner (NEDC og WLTP)

h) masse i køreklar stand

i) teknisk tilladt totalmasse

j) areal under bilen: akselafstand, sporvidde for styreaksel og sporvidde for anden aksel

k) brændstoftype og brændstofdriftsmåde

l) slagvolumen

m) elektrisk energiforbrug

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

o) køretøjets identifikationsnummer

p) WLTP-prøvningsmasse

q) afvigelsesfaktor og verifikationsfaktor omhandlet i punkt 3.2.8 i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2017/1152

r) køretøjsfamiliens identifikationsnummer fastsat i overensstemmelse med punkt 5.0 i bilag XXI til forordning (EU) 2017/1151

s) elektrisk rækkevidde, hvis relevant.

Medlemsstaterne skal i overensstemmelse med artikel 7 stille alle data, der er anført under dette punkt, til rådighed for Kommissionen i det format, der er angivet i afsnit 2 i del C i nærværende bilag.

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

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

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

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

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

Hvis nogen af de data, der er omhandlet i litra a) og b) i første afsnit, ikke kan angives for basiskøretøjet, fremsender medlemsstaten i stedet data om det trinvis færdigopbyggede køretøj.

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

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

2. De i punkt 1 omhandlede oplysninger skal tages fra typeattesten. For køretøjer med dual-fuel-motor (benzin/gas), hvor typeattesterne angiver værdier for specifikke CO_2-emissioner for begge typer brændstof, anvender medlemsstaterne kun den værdi, der måles for gas.

3. Medlemsstaterne fastlægger for hvert kalenderår:

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

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

   c) det samlede antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der er genstand for individuel godkendelse

   d) det samlede antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der omfattes af national typegodkendelse af små serier.

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

De overvågningsoplysninger, som medlemsstaterne skal tilvejebringe i overensstemmelse med punkt 1 og 3 i del A, fastslås i overensstemmelse med metoden i denne del.

1. Antal registrerede nye lette erhvervskøretøjer

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

2. Trinvis færdigopbyggede køretøjer

For etapevise køretøjer tildeles fabrikanten af basiskøretøjet de specifikke CO_2-emissioner fra trinvis færdigopbyggede køretøjer.

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

Til trods for at den tilføjede standardmasse med henblik på beregningen af målet for 2020 i overensstemmelse med punkt 2 i del B i bilag I tages fra del C i dette bilag, kan det trinvis færdigopbyggede køretøjs masse i køreklar stand anvendes til en foreløbig beregning af de specifikke emissionsmål, der er omhandlet i artikel 7, stk. 4, hvis denne masseværdi ikke kan bestemmes.

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

C. Formater til brug ved indsendelse af data

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

Afsnit 1 — Aggregerede overvågningsdata	
Medlemsstat[1]	
År	
Samlet antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer omfattet af EF-typegodkendelse	
Samlet antal nye registreringer af individuelt godkendte nye lette erhvervskøretøjer	
Samlet antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der omfattes af national typegodkendelse af små serier	
Samlet antal nye registreringer af nye lette erhvervskøretøjer, der er omfattet af etapevis typegodkendelse (hvis de foreligger)	

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

Afsnit 2 – Detaljerede overvågningsdata – registrering af ét køretøj	
Henvisning til punkt 1.1 i del A	Detaljerede data pr. registreret køretøj[1]
a)	Fabrikantens navn EU-standardbenævnelse[2]
	Fabrikantens navn – OEM-erklæring FÆRDIGOPBYGGET KØRETØJ/BASISKØRETØJ[3]
	Fabrikantens navn – OEM-erklæring TRINVIS FÆRDIGOPBYGGET KØRETØJ[3]
	Fabrikantens navn i medlemsstatens register[2]
b)	Typegodkendelsesnummer og udvidelsesnummer
c)	Type
	Variant
	Version
d)	Mærke
e)	Kategori for godkendt køretøjstype
f)	Kategori for registreret køretøj
g)	Specifikke CO_2-emissioner (blandet kørsel) NEDC-værdi indtil den 31. december 2020
	Specifikke CO_2-emissioner (blandet kørsel) WLTP-værdi
h)	Masse i køreklar stand BASISKØRETØJ
	Masse i køreklar stand TRINVIS FÆRDIGOPBYGGET KØRETØJ/FÆRDIGOPBYGGET KØRETØJ
i)[4]	Teknisk tilladt totalmasse

j)	Akselafstand
	Sporvidde for styreaksel (aksel 1)
	Sporvidde for anden aksel (aksel 2)
k)	Brændstoftype
	Brændstofdriftsmåde
l)	Slagvolumen (cm^3)
m)	Elektrisk energiforbrug (Wh/km)
n)	Miljøinnovationens(-ernes) kode(-r)
	Samlede CO_2-emissionsreduktioner efter NEDC på grund af miljøinnovation(-er) indtil den 31. december 2020
	Samlede CO_2-emissionsreduktioner efter WLTP på grund af miljøinnovation(-er)
o)	Køretøjets identifikationsnummer
p)	WLTP-prøvningsmasse
q)	Afvigelsesfaktor De (hvis den foreligger)
	Verifikationsfaktor (hvis den foreligger)
r)	Køretøjsfamiliens identifikationsnummer
s)	Elektrisk rækkevidde, hvis den foreligger
Punkt 2.17.2. i bilag I til direktiv 2007/46/EF[(5)]	Tilføjet standardmasse (hvis relevant for etapevise køretøjer)

Bemærkninger:

(1) Hvis der i forbindelse med etapevise køretøjer ikke kan fremlægges data for basiskøretøjet, indhenter medlemsstaten som minimum de data, der er angives i dette format for det trinvis færdigbyggede køretøj.

(2) I forbindelse med national typegodkendelse af små serier (NSS) eller individuel godkendelse (IVA) anføres fabrikantens navn i kolonnen "fabrikantens navn i medlemsstatens register", hvorimod der i kolonnen "fabrikantens navn EU-standardbenævnelse" anføres følgende: henholdsvis "AA-NSS" eller "AA-IVA", alt efter omstændighederne.

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

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

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

BILAG IV

OPHÆVEDE FORORDNINGER

MED OVERSIGT OVER ÆNDRINGER

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009	(EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1)
Kommissionens forordning (EU) nr. 397/2013	(EUT L 120 af 1.5.2013, s. 4)
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 333/2014	(EUT L 103 af 5.4.2014, s. 15)
Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/6	(EUT L 3 af 7.1.2015, s. 1)
Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1502	(EUT L 221 af 26.8.2017, s. 4)
Kommissionens delegerede forordning (EU) 2018/649	(EUT L 108 af 27.4.2018, s. 14)
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011	(EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1)
Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 205/2012	(EUT L 72 af 10.3.2012, s. 2)
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 253/2014	(EUT L 84 af 20.3.2014, s. 38)
Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 404/2014	(EUT L 121 af 24.4.2014, s. 1)
Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/748	(EUT L 113 af 29.4.2017, s. 9)
Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1499	(EUT L 219 af 25.8.2017, s. 1)

BILAG V

SAMMENLIGNINGSTABEL

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Nærværende forordning
Artikel 1, første stykke	Artikel 1, stk. 1	Artikel 1, stk. 1
Artikel 1, andet stykke	Artikel 1, stk. 2	Artikel 1, stk. 2
Artikel 1, tredje stykke	–	Artikel 1, stk. 3
–	–	Artikel 1, stk. 4
-	-	Artikel 1, stk. 5
-	-	Artikel 1, stk. 6
-	-	Artikel 1, stk. 7
Artikel 2, stk. 1	Artikel 2, stk. 1	Artikel 2, stk. 1
Artikel 2, stk. 2	Artikel 2, stk. 2	Artikel 2, stk. 2
Artikel 2, stk. 3	Artikel 2, stk. 3	Artikel 2, stk. 3
Artikel 2, stk. 4	Artikel 2, stk. 4	Artikel 2, stk. 4
Artikel 3, stk. 1, indledningen	Artikel 3, stk. 1, indledningen	Artikel 3, stk. 1, indledningen
Artikel 3, stk. 1, litra a) og b)	Artikel 3, stk. 1, litra a) og b)	Artikel 3, stk. 1, litra a) og b)
–	Artikel 3, stk. 1, litra c), d) og e)	Artikel 3, stk. 1, litra c), d) og e)
Artikel 3, stk. 1, litra c) og d)	Artikel 3, stk. 1, litra f) og g)	Artikel 3, stk. 1, litra f) og g)
Artikel 3, stk. 1, litra f)	Artikel 3, stk. 1, litra h)	Artikel 3, stk. 1, litra h)
Artikel 3, stk. 1, litra e)	Artikel 3, stk. 1, litra j)	Artikel 3, stk. 1, litra i)
Artikel 3, stk. 1, litra g)	Artikel 3, stk. 1, litra i)	Artikel 3, stk. 1, litra j)

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Nærværende forordning
–	–	Artikel 3, stk. 1, litra k), l) og m)
	Artikel 3, stk. 1, litra k)	Artikel 3, stk. 1, litra n)
Artikel 3, stk. 2	Artikel 3, stk. 2	Artikel 3, stk. 2
Artikel 4, første stykke	Artikel 4, første stykke	Artikel 4, stk. 1, indledningen og litra a) og b)
–	–	Artikel 4, stk. 1, litra c)
–	Artikel 4, andet stykke	Artikel 4, stk. 2
Artikel 4, andet stykke	Artikel 4, tredje stykke	Artikel 4, stk. 3
Artikel 5	Artikel 5	–
Artikel 5a	–	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6	–
Artikel 7, stk. 1	Artikel 7, stk. 1	Artikel 6, stk. 1
Artikel 7, stk. 2, litra a), b) og c)	Artikel 7, stk. 2, litra a), b) og c)	Artikel 6, stk. 2, litra a), b) og c)
–	–	Artikel 6, stk. 2, litra d)
Artikel 7, stk. 3	Artikel 7, stk. 3	Artikel 6, stk. 3
Artikel 7, stk. 4	Artikel 7, stk. 4	Artikel 6, stk. 4
Artikel 7, stk. 5	Artikel 7, stk. 5	Artikel 6, stk. 5
Artikel 7, stk. 6	Artikel 7, stk. 6	Artikel 6, stk. 6
Artikel 7, stk. 7	Artikel 7, stk. 7	Artikel 6, stk. 7
Artikel 8, stk. 1	Artikel 8, stk. 1	Artikel 7, stk. 1
Artikel 8, stk. 2	Artikel 8, stk. 2	Artikel 7, stk. 2
Artikel 8, stk. 3	Artikel 8, stk. 3	Artikel 7, stk. 3

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Nærværende forordning
Artikel 8, stk. 4, første og andet afsnit	Artikel 8, stk. 4, første og andet afsnit	Artikel 7, stk. 4, første og andet afsnit
Artikel 8, stk. 4, tredje afsnit	Artikel 8, stk. 4, første afsnit	Artikel 7, stk. 4, tredje afsnit
Artikel 8, stk. 5, første afsnit	Artikel 8, stk. 5	Artikel 7, stk. 5, første afsnit
Artikel 8, stk. 5, andet afsnit	Artikel 8, stk. 6	Artikel 7, stk. 5, andet afsnit
Artikel 8, stk. 6	Artikel 8, stk. 7	–
Artikel 8, stk. 7	Artikel 8, stk. 8	Artikel 7, stk. 6, første afsnit
–	–	Artikel 7, stk. 6, andet afsnit
Artikel 8, stk. 8	–	–
Artikel 8, stk. 9, første afsnit	Artikel 8, stk. 9, første afsnit	Artikel 7, stk. 7
Artikel 8, stk. 9, andet afsnit	Artikel 8, stk. 9, andet afsnit	Artikel 7, stk. 8
–	–	Artikel 7, stk. 9
–	–	Artikel 7, stk. 10
–	Artikel 8, stk. 10	Artikel 7, stk. 11
Artikel 9, stk. 1	Artikel 9, stk. 1	Artikel 8, stk. 1
Artikel 9, stk. 2, første afsnit, indledningen	Artikel 9, stk. 2, første afsnit, indledningen	Artikel 8, stk. 2, første afsnit, første del
Artikel 9, stk. 2, første afsnit, litra a)	Artikel 9, stk. 2, første afsnit, litra a)	–
Artikel 9, stk. 2, første afsnit, litra b)	Artikel 9, stk. 2, første afsnit, litra b)	Artikel 8, stk. 2, første afsnit, anden del

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Nærværende forordning
Artikel 9, stk. 2, andet afsnit	Artikel 9, stk. 2, andet afsnit	Artikel 8, stk. 2, andet afsnit
Artikel 9, stk. 3	Artikel 9, stk. 3	Artikel 8, stk. 3
Artikel 9, stk. 4	Artikel 9, stk. 4	Artikel 8, stk. 4
Artikel 10, stk. 1, indledningen	Artikel 10, stk. 1, indledningen	Artikel 9, stk. 1, indledningen
Artikel 10, stk. 1, litra a)-e)	Artikel 10, stk. 1, litra a)-e)	Artikel 9, stk. 1, litra a)-e)
–	–	Artikel 9, stk. 1, litra f)
Artikel 10, stk. 2	Artikel 10, stk. 2	Artikel 9, stk. 2
–	–	Artikel 9, stk. 3
Artikel 11, stk. 1	Artikel 11, stk. 1	Artikel 10, stk. 1
Artikel 11, stk. 2	Artikel 11, stk. 2	Artikel 10, stk. 2
Artikel 11, stk. 3	Artikel 11, stk. 3	Artikel 10, stk. 3, første afsnit
–	–	Artikel 10, stk. 3, andet afsnit
Artikel 11, stk. 4, første afsnit	–	Artikel 10, stk. 4, første afsnit
Artikel 11, stk. 4, andet afsnit, indledningen	–	Artikel 10, stk. 4, andet afsnit, indledningen
Artikel 11, stk. 4, andet afsnit, litra a)	–	Artikel 10, stk. 4, andet afsnit, litra a)
Artikel 11, stk. 4, andet afsnit, litra b)	–	–

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Nærværende forordning
Artikel 11, stk. 4, andet afsnit, litra c)	–	Artikel 10, stk. 4, andet afsnit, litra b)
–	–	Artikel 10, stk. 4, andet afsnit, litra c)
Artikel 11, stk. 4, tredje og fjerde afsnit	–	Artikel 10, stk. 4, tredje og fjerde afsnit
Artikel 11, stk. 5	Artikel 11, stk. 4	Artikel 10, stk. 5
Artikel 11, stk. 6	Artikel 11, stk. 5	Artikel 10, stk. 6
Artikel 11, stk. 7	Artikel 11, stk. 6	Artikel 10, stk. 7
Artikel 11, stk. 8	Artikel 11, stk. 7	Artikel 10, stk. 8
Artikel 11, stk. 9	Artikel 11, stk. 8	Artikel 10, stk. 9
Artikel 12, stk. 1, første afsnit	Artikel 12, stk. 1, første afsnit	Artikel 11, stk. 1, første afsnit
Artikel 12, stk. 1, andet afsnit	–	Artikel 11, stk. 1, andet afsnit
Artikel 12, stk. 1, tredje afsnit	Artikel 12, stk. 1, andet afsnit	Artikel 11, stk. 1, tredje afsnit
–	–	Artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit
Artikel 12, stk. 2	Artikel 12, stk. 2	Artikel 11, stk. 2, indledningen, litra a), b) og c) og litra d), første del
–	–	Artikel 11, stk. 2, litra d), sidste del

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Nærværende forordning
Artikel 12, stk. 3	Artikel 12, stk. 3	Artikel 11, stk. 3
Artikel 12, stk. 4	Artikel 12, stk. 4	Artikel 11, stk. 4
–	–	Artikel 12
–	–	Artikel 13
Artikel 13, stk. 1	–	–
–	Artikel 13, stk. 1	–
–	–	Artikel 14, overskrift
–	–	Artikel 14, stk. 1, første afsnit, indledningen
Artikel 13, stk. 2, første og andet afsnit	–	Artikel 14, stk. 1, litra a)
–	Artikel 13, stk. 5	Artikel 14, stk. 1, litra b)
		Artikel 14, stk. 1, litra c) og d)
Artikel 13, stk. 2, tredje afsnit	Artikel 13, stk. 5	Artikel 14, stk. 2
–	–	Artikel 15, stk. 1
–	–	Artikel 15, stk. 2
–	–	Artikel 15, stk. 3
–	Artikel 13, stk. 2	–
–	–	Artikel 15, stk. 4, første del

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Nærværende forordning
Artikel 13, stk. 3	Artikel 13, stk. 6, første afsnit	Artikel 15, stk. 4, andet afsnit
–	Artikel 13, stk. 4	–
Artikel 13, stk. 4	Artikel 13, stk. 6, andet afsnit	–
Artikel 13, stk. 5	–	–
Artikel 13, stk. 6	Artikel 13, stk. 3	–
–	–	Artikel 15, stk. 5
–	–	Artikel 15, stk. 6
Artikel 13, stk. 7, første afsnit	Artikel 13, stk. 6, tredje afsnit	Artikel 15, stk. 7
Artikel 13, stk. 7, andet afsnit	Artikel 13, stk. 6, fjerde afsnit	Artikel 15, stk. 8
Artikel 14, stk. 1	Artikel 14, stk. 1	Artikel 16, stk. 1
Artikel 14, stk. 2	Artikel 14, stk. 2	Artikel 16, stk. 2
Artikel 14, stk. 3	Artikel 14, stk. 2a	Artikel 16, stk. 3
Artikel 14a, stk. 1	Artikel 15, stk. 3	Artikel 17, stk. 1
Artikel 14a, stk. 2	Artikel 15, stk. 1	Artikel 17, stk. 2
Artikel 14a, stk. 3	Artikel 16	Artikel 17, stk. 3
Artikel 14a, stk. 4	Artikel 15, stk. 2	Artikel 17, stk. 4
Artikel 14a, stk. 5	Artikel 17	Artikel 17, stk. 5

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Nærværende forordning
Artikel 15	–	–
–	–	Artikel 18
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 19
Bilag I	–	Bilag I, del A, punkt 1-5
–	–	Bilag I, del A, punkt 6
–	Bilag I	Bilag I, del B, punkt 1-5
–	–	Bilag I, del B, punkt 6
Bilag II, del A	–	Bilag II, del A
Bilag II, del B	–	–
Bilag II, del C	–	Bilag II, del B
–	Bilag II	Bilag III
–	–	Bilag IV
–	–	Bilag V