



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 91 LS

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	Vedlegg		
			1	EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 av 16. juni 2017 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)	18
2	Bakgrunnen for forslaget	6			
2.1	EØS-komiteens beslutninger og formålet med forordningene	6	2	EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 av 16. juni 2017 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)	21
2.2	Høring	7			
3	Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger	7	3	Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 av 23. april 2009 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye personbiler som del av Felles- skapetets integrerte metode for å redusere CO ₂ -utslipp fra lette kjøretøyer	24
4	EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 av 16. juni 2017 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 av 16. juni 2017	12			
4.1	Om forholdet til norsk rett	13	4	Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 av 11. mai 2011 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye lette nyttekjøretøyer som del av Unionens integrerte metode for å redusere CO ₂ -utslipp fra lette kjøretøyer	39
4.2	Særlig om myndighetsoverføring	13			
5	Gjennomføring i norsk rett	14			
6	Økonomiske og administrative konsekvenser	14			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 91 LS

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 15. mai 2018,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet fremmer med dette forslag til ny § 13 b i lov av 18. juni 1965 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) kapittel III og med anmodning om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger.

Proposisjonen fremmes som følge av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om å innlemme i EØS-avtalen forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om å innlemme i EØS-avtalen forordning (EU) nr. 510/2011, som gjelder krav om gjennomsnittlig tillatt CO₂-utslipp fra henholdsvis nye personbiler og nye varebiler. Utslippskravene retter seg ikke mot det enkelte kjøretøy, men mot bilprodusentene, og det er den enkelte produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp som reguleres. Forordning (EF) nr. 443/2009 gjelder for personbiler og forordning (EU) nr. 510/2011 gjelder for varebiler. Begge for-

ordningene er senere endret gjennom tilknyttede rettsakter. De tilknyttede rettsaktene inneholder bl.a. regler om rapportering og overvåking, søknad om unntak fra utslippskravene, overvåking av CO₂-utslipp for kjøretøy som godkjennes etappevis og fremgangsmåte for godkjenning av innovative teknologier (miljøinnovasjoner).

Forordningene gir Kommisjonen myndighet til å ilegge og innkreve overtredelsesgebyr overfor bilprodusenter som overskrider forordningenes utslippsgrenser for gjennomsnittlig spesifikt CO₂-utslipp. Flere bilprodusenter kan gå sammen og danne en pool. Opprettelse av en pool betyr at to eller flere bilprodusenter går sammen om å oppfylle forpliktelsene etter forordningene og dermed bli betraktet som én produsent. Kommisjonen gis samme myndighet overfor lederen av poolen som overfor enkeltstående bilprodusenter. I henhold til EØS-komiteens beslutninger om innlemmelse av forordningene er myndigheten til å ilegge og inn-

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

kreve overtredelsesgebyr for EFTA/EØS-statene lagt til EFTAs overvåkingsorgan (ESA).

I tråd med forordningene har Kommisjonen myndighet til etter søknad fra en bilprodusent eller en leverandør å godkjenne innovative teknologier som bidrar til at CO₂-utslippet reduseres. Reduksjon i CO₂-utslipp som oppnås ved bruk av en godkjent miljøinnovasjon kan bli kreditert bilfabrikanter ved beregning av fabrikantenes gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp etter nærmere fastsatte regler. For at Kommisjonens beslutninger om godkjenning av en innovativ teknologi skal få virkning for EØS/EFTA-statene må beslutningene innlemmes i EØS-avtalen. ESA vil ikke ha en rolle når det gjelder å godkjenne innovative teknologier. Myndigheten til å godkjenne innovative teknologier overføres altså ikke til ESA.

Gjennomføringen av EØS-komiteens beslutning i norsk rett vil kreve lovendring. Det legges opp til at forordningene (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011, begge med tilknyttede rettsakter, tas inn i norsk rett i én forskrift. Samferdselsdepartementet foreslår derfor en ny bestemmelse § 13 b i vegtrafikkloven kapittel III som vil gi nødvendig forskriftshjemmel til å innlemme ovennevnte forordninger i norsk rett.

EØS-komiteens beslutninger innebærer også overføring av myndighet til EFTAs overvåkingsorgan (ESA), og anses for å være en sak av særlig stor viktighet. Stortingets samtykke til godkjenning av beslutningene er derfor nødvendig i medhold av Grl. § 26 annet ledd. Uoffisielle norske oversettelser av forordningene og EØS-komitebeslutningene nr. 109/2017 og nr. 111/2017 følger vedlagt.

2 Bakgrunnen for forslaget

2.1 EØS-komiteens beslutninger og formålet med forordningene

EØS-komiteen besluttet 16. juni 2017 å endre EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø) ved innlemmelse av følgende 18 rettsakter: Beslutningene ble gitt med forbehold om Stortingets samtykke.

- *Forordning (EF) nr. 443/2009* av 23. april 2009 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye personbiler som del av Fellesskapets integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer.
- Forordning (EU) nr. 1014/2010 av 10. november 2010 om overvåking og rapportering av data om registrering av nye personbiler i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009.

- Forordning (EU) nr. 63/2011 av 26. januar 2011 om fastsettelse av nærmere bestemmelser om unntak fra målene for spesifikke CO₂-utslipp i samsvar med artikkel 11 i forordning (EF) nr. 443/2009.
- Forordning (EU) nr. 725/2011 av 25. juli 2011 om fastsettelse av en fremgangsmåte for godkjenning og sertifisering av innovative teknologier for å redusere CO₂-utslipp fra personbiler i samsvar med forordning (EF) nr. 443/2009.
- Forordning (EU) nr. 429/2012 av 22. mai 2012 om endring av forordning (EU) nr. 1014/2010 med hensyn til anvendelsen av et felles format for melding om feil fra produsenter av personbiler.
- Forordning (EU) nr. 396/2013 av 30. april 2013 om endring av forordning (EU) nr. 1014/2010 med hensyn til visse krav til overvåking av CO₂-utslipp fra nye personbiler.
- Forordning (EU) nr. 397/2013 av 30. april 2013 om endring av forordning (EF) nr. 443/2009 med hensyn til overvåking av CO₂-utslipp fra nye personbiler.
- Forordning (EU) nr. 333/2014 av 11. mars 2014 om endring av forordning (EF) nr. 443/2009 for å definere metodene for å nå målet om å redusere CO₂-utslipp fra nye personbiler innen 2020.
- Forordning (EU) nr. 2015/6 av 31. oktober 2014 om endring av vedlegg I til forordning (EF) nr. 443/2009 for å ta hensyn til utviklingen når det gjelder massen til nye personbiler som ble registrert i 2011, 2012 og 2013.
- *Forordning (EU) nr. 510/2011* av 11. mai 2011 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye lette nyttekjøretøyer som del av Unionens integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette nyttekjøretøyer.
- Forordning (EU) nr. 205/2012 av 6. januar 2012 om endring av vedlegg II til forordning (EU) nr. 510/2011 med hensyn til datakilden og dataparametrene som skal rapporteres av medlemsstatene.
- Forordning (EU) nr. 293/2012 av 3. april 2012 om overvåking og rapportering av data om registrering av nye lette nyttekjøretøyer i henhold til forordning (EU) nr. 510/2011.
- Forordning (EU) nr. 114/2013 av 6. november 2012 om utfylling av forordning (EU) nr. 510/2011 med hensyn til regler for søknaden om unntak fra målene for spesifikke CO₂-utslipp for nye lette nyttekjøretøyer.
- Forordning (EU) nr. 1047/2013 av 21. august 2013 om endring av forordning (EU) nr. 114/2013 for å korrigere det gjennomsnittlige spesi-

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

fikke CO₂-utslippet for 2010 som er angitt for produsenten Piaggio.

- Forordning (EU) nr. 404/2014 av 17. februar 2014 om endring av vedlegg II til forordning (EU) nr. 510/2011 med hensyn til overvåking av CO₂-utslipp fra nye lette nyttekjøretøyer som typegodkjennes etappevis.
- Forordning (EU) nr. 253/2014 av 26. februar 2014 om endring av forordning (EU) nr. 510/2011 for å definere metodene for å nå målet om å redusere CO₂-utslipp fra nye lette nyttekjøretøyer innen 2020.
- Forordning (EU) nr. 410/2014 av 23. april 2014 om endring av forordning (EU) nr. 293/2012 med hensyn til overvåking av CO₂-utslipp fra nye lette nyttekjøretøyer som typegodkjennes etappevis.
- Forordning (EU) nr. 427/2014 av 25. april 2014 om fastsettelse av en fremgangsmåte for godkjenning og sertifisering av innovative teknologier for å redusere CO₂-utslipp fra lette nyttekjøretøyer i henhold til forordning (EU) nr. 510/2011.

EU har sluttet seg til målet om at den globale temperaturen i 2100 ikke skal være mer enn to grader høyere enn i 1850 (to-gradersmålet). For transportsektoren er EUs mål for 2050 at klimagassutslippene skal reduseres med 60 prosent sammenlignet med 1990.

Formålet med forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 er å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren. Videre skal forordningene bidra til at bilindustrien utvikler ny teknologi, noe som skal fremme konkurransevnen til europeisk industri og skape arbeidsplasser.

2.2 Høring

Utkast til lov om krav til gjennomsnittlig spesifikt CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler, implementering av EUs forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011, samt tilknyttede rettsakter, ble sendt på høring 10. februar 2016 med frist 24. mars 2016.

Høringsutkastet ble lagt ut på regjeringen.no og sendt til følgende høringsinstanser:

- Alle departement
- Vegdirektoratet
- Norges Bilbransjeforbund
- Bilimportørenes Landsforening
- Landsorganisasjonen (LO)
- NHO
- Naturvernforbundet

- Framtiden i våre hender
- Bellona
- Zero

Av 7 innkomne høringsuttalelser var det kun Justis- og beredskapsdepartementet og Vegdirektoratet som hadde merknader til høringsutkastet. Utenriksdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helsa og omsorgsdepartementet og Landsorganisasjonen i Norge hadde ingen merknader. De konkrete høringskommentarene omtales i kapittel 5.

3 Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger

3.1 Forordning (EF) nr. 443/2009

Forordningen retter seg mot personbilfabrikanter og gir bl.a. regler om beregning av gjennomsnittlig spesifikt CO₂-utslipp for årlig registrerte biler for hver enkelt fabrikant. Det er mulig for to eller flere produsenter å danne en «pool» slik at gjennomsnittlig spesifikt CO₂-utslipp beregnes samlet for hele «poolen». Forordningen åpner for unntak for fabrikanter som registrerer færre enn 10 000 biler i året i EU.

Dersom fabrikanten ikke når sitt spesifikke utslippsmål, vil Kommisjonen kunne pålegge fabrikantene en økonomisk sanksjon. Forordningen har bestemmelser for beregning av størrelsen på sanksjonen. Midlene skal etter forordningen betraktes som inntekter som inngår i EUs alminnelige budsjett.

I tillegg pålegges nasjonale myndigheter en årlig rapporteringsplikt overfor Kommisjonen for nye personbiler som blir registrert. Rapporteringsplikten retter seg bare mot nasjonale myndigheter og berører ikke borgernes rettigheter og plikter.

3.2 Forordning (EU) nr. 63/2011

Forordning (EU) nr. 63/2011 er en gjennomføringsforordning avledet av forordning (EF) nr. 443/2009. Den ble vedtatt av EU-kommisjonen 26. januar 2011 og trådte i kraft i EU den 16. februar 2011. Forordningen var på nasjonal høring i november 2011.

I kjøretøyforskriften § 6-3 er det riktignok tatt høyde for endringene etter forordning (EU) nr. 63/2011. Dette anses imidlertid ikke å tilfredsstille kravene til implementering av forordningen.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

Forordningen retter seg særlig mot personbilfabrikanter med små produksjonsvolum og nisje-fabrikanter. Den inneholder gjennomføringsbestemmelser til forordning (EF) nr. 443/2009 og fastsetter detaljerte krav til opplysninger i søknader om unntak fra de spesifikke CO₂-utslippsmålene for bilprodusenter gitt i forordning (EF) nr. 443/2009.

3.3 Forordning (EU) nr. 1014/2010

Forordning (EU) nr. 1014/2010 ble vedtatt 10. november 2010, og trådte i kraft i EU 15. desember 2010.

Forordningen gjelder tilsyn og rapportering av data om registrering av nye personbiler i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009. Rapporteringsforpliktelsene følger av forordning (EF) nr. 443/2009, mens forordning (EU) nr. 1014/2010 spesifiserer innholdet i rapporteringen

For å kunne fastslå gjennomsnittsutslippet for personbilene i hele EU fra alle produsenter, må medlemslandene overvåke og rapportere antall biler og tekniske data for de forskjellige bilm modellene som blir registrert i landet. Forordning (EU) nr. 1014/2010 harmoniserer reglene for hvordan opplysninger skal innsamles og rapporteres, og regulerer i detalj hvordan medlemslandene skal overvåke og rapportere data til EU-kommisjonen.

Forordningen regulerer hvordan data skal overføres til Kommisjonen, hvor data skal hentes fra og hvilke data som skal brukes når det er flere valgmuligheter. Videre spesifiserer forordningen hvordan medlemslandene skal forberede data og hvordan landene skal rapportere andel drivstoffyllestasjoner som tilbyr bioetanol (E85).

For kjøretøy som er godkjent etter direktiv 2007/46/EF artikkel 23 (nasjonal småserietypegodkjenning) eller artikkel 24 (enkeltgodkjenning), skal kun antall kjøretøy rapporteres, og ikke detaljerte data.

Bilprodusentene skal informere EU-kommisjonen om fabrikantnavn og første del av understellnummer (VIN) som benyttes i samsvarssertifikatene til bilene de produserer. På bakgrunn av disse opplysningene skal EU-kommisjonen sende ut lister over bilprodusenter, fabrikantnavn og VIN-koder til medlemslandene, som skal bruke disse listene når de sammenstiller data.

3.4 Forordning (EU) nr. 725/2011

Forordning (EU) nr. 725/2011 ble vedtatt 25. juli 2011 og trådte i kraft i EU 15. august 2011.

Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011 fastsetter prosedyrer for søknad, vurdering, godkjenning og sertifisering av innovative miljøteknologier i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009, artikkel 12 (miljøinnovasjoner). Forordning (EU) nr. 725/2011 fastsetter krav til opplysninger i søknaden, som blant annet skal inneholde en beskrivelse av selve teknologien og hvordan den skal brukes på kjøretøyet, og en beskrivelse av testmetoden som skal benyttes til å påvise faktiske reduksjoner i CO₂-utslipp. Reduksjonen i CO₂-utslipp som oppnås ved bruk av teknologien må kunne måles med tilfredsstillende nøyaktighet, og testmetoden skal gi resultater som kan verifiseres, repeteres og sammenlignes. Teknologier som allerede er regulert gjennom andre EU-rettsakter, vil ikke bli ansett som miljøinnovasjoner. Eksempler på dette er dekktrykksmålere, girskifteindikator og bruk av biodrivstoff. Videre vil heller ikke teknologi som allerede er allment tilgjengelig på markedet regnes som miljøinnovasjoner.

Vedlagt søknaden skal det følge en testrapport fra et uavhengig godkjent testorgan. For å sikre en transparent søknadsprosess, vil et kort sammendrag av teknologibeskrivelsen og testmetoden bli offentliggjort av Kommisjonen når søknaden er mottatt. Når søknaden er godkjent, vil testmetoden i sin helhet som hovedregel gjøres tilgjengelig for allmennheten.

De CO₂-reduksjonene som oppnås ved bruk av den nye miljøteknologien, kan tas med i beregningen av de spesifikke CO₂-utslippene. Reduksjonen må være minimum 1 g CO₂/km for å kunne bli godskrevet. Bilfabrikanter som ønsker å benytte denne muligheten, søker typegodkjenningsmyndigheten om EF-typegodkjenningssattest for de kjøretøy som er utstyrt med den nye miljøteknologien. De sertifiserte CO₂-reduksjonene kjøretøyet oppnår ved bruk av teknologien skal angis særskilt i typegodkjenningssattest og i samsvarssertifikatet (COC) i henhold til godkjenningsdirektiv nr. 2007/46/EF.

Kommisjonen skal sikre at sertifiseringer og CO₂-reduksjoner for det enkelte kjøretøy blir verifisert fortløpende. Dersom det oppdages avvik mellom sertifiserte CO₂-reduksjoner og de reduksjonene som blir verifisert ved bruk av relevant testmetode, skal fabrikanten underrettes om dette. Fabrikanten kan innen 60 dager fremlegge dokumentasjon på at de sertifiserte CO₂-reduksjonene er korrekte. Dersom ikke tilfredsstillende dokumentasjon fremlegges, kan Kommisjonen fatte vedtak om ikke å ta hensyn til

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

disse reduksjonene ved beregning av fabrikan-
tens spesifikke CO₂-utslipp etter forordning (EF)
nr. 443/2009.

3.5 Forordning (EU) nr. 429/2012

Forordning (EU) nr. 429/2012 er avledet av for-
ordning (EF) nr. 443/2009 og endrer forordning
(EU) nr. 1014/2010 om tilsyn og rapportering av
CO₂-utslipp for personbiler.

Forordningen fastsetter nærmere regler om
hvordan personbilfabrikanter skal underrette
Kommisjonen om feil ved CO₂-dataene fra fabri-
kantene. Fabrikantenes rapporteringer om feil er
et viktig ledd i Kommisjonens arbeid med å etter-
prøve de data som danner grunnlaget for bereg-
ninger av spesifikke utslippsmål og gjennomsnitt-
lige spesifikke utslipp for alle fabrikanter. Forord-
ningen vil også bidra til at Kommisjonen hurtigere
kan verifisere og behandle rapportene som kom-
mer inn.

3.6 Forordning (EU) nr. 396/2013

Forordning (EU) nr. 396/2013 endrer forordning
(EU) nr. 1014/2010 om tilsyn og rapportering av
CO₂-data for personbiler og trådte i kraft i EU 8.
mai 2013. Forordningen forenkler kravene til
medlemslandenes rapportering. Det gjøres også
endringer for rapportering av personbiler med
nasjonal småserietypegodkjenning eller individu-
ell godkjenning

3.7 Forordning (EU) nr. 397/2013

Forordning (EU) nr. 397/2013 endrer forordning
(EF) nr. 443/2009 og trådte i kraft i EU 8. mai
2013. Formålet er å forenkle rapporterings-
kravene, samt å bedre kvaliteten på data som rap-
porteres fra medlemslandene. Kravene til hvilke
data som skal rapporteres utvides noe. Person-
biler med nasjonal småserietypegodkjenning i
henhold til art. 23 i direktiv 2007/46/EC, eller
med individuell godkjenning i henhold til art. 24 i
samme direktiv, skal ikke tas med ved beregning-
en av gjennomsnittlig spesifikt utslipp fra hver
bilprodusent. Imidlertid skal antall registreringer
av slike kjøretøy rapporteres årlig.

Informasjonen som rapporteres skal hoved-
sakelig hentes fra personbilens samsvarssertifikat
(COC). Dersom informasjonen hentes fra type-
godkjenningens dokumentasjonen, bør dataene være
i samsvar med de data som fremgår av COC
utstedt av bilprodusenten.

3.8 Forordning (EU) nr. 333/2014

Forordning (EU) nr. 333/2014 ble vedtatt 11. mars
2014, og trådte i kraft i EU 8. april 2014. Den
endrer forordning (EF) nr. 443/2009.

Fra og med 2020 skal kravet for gjennomsnitt-
lig utslipp fra alle registrerte nye personbiler være
95 g CO₂ pr. km.

For beregningen av hver personbilprodusents
gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp legges
følgende andel til grunn av den enkelte produ-
sents nye personbiler:

- 65 % i 2012
- 75 % i 2013
- 80 % i 2014
- 90 % i 2015–2019
- 95 % i 2020
- 100 % fra utgangen av 2020

Fra 1. januar 2012 gjelder unntak for produsenter
med mindre enn 1000 nye personbiler registrert i
året. Dette begrunnes med at småserieprodusen-
ters kostnader ved å opprettholde utslippskravene
ikke står i forhold til den utslippsmengden deres
kjøretøy representerer totalt. Unntakene vil bli
videreført i perioden etter 2020. Det forventes
imidtertid at også nisjefabrikanter skal redusere
sine CO₂-utslipp. Videre forenkles prosedyrene
for søknader etter artikkel 14 om unntak for visse
produsenter.

Forordning (EF) nr. 443/2009 artikkel 5 gjel-
der beregningen av såkalte «superkreditter». Ifølge
forordning (EU) nr. 333/2014 vil person-
biler med svært lave CO₂-utslipp telles som flere
personbiler når gjennomsnittlig CO₂-utslipp pr.
km skal beregnes. Kjøretøy med lavere utslipp
enn 50 g CO₂/km vil telle som to biler i 2020, 1,67
i 2021, 1,33 i 2022 og som én bil i 2023.

Med bakgrunn i forordning (EF) nr. 443/2009
artikkel 13 har Kommisjonen utviklet en ny
avgassmålemetode og kjøresyklus, World Light
Duty Test Procedure (WLTP) som bedre enn tidli-
gere metoder reflekterer bilenes faktiske utslipps-
verdier i trafikken. Regelverket for WLTP er gitt i
forordning (EU) nr. 2017/1151.

3.9 Forordning (EU) nr. 2015/6

Forordning (EU) nr. 2015/6 ble vedtatt av Kommi-
sjonen 31. oktober 2014 og trådte i kraft i EU 27.
januar 2015.

I vedlegg I til forordning (EF) nr. 443/2009 er
det angitt hvordan bilprodusentenes spesifikke
utslippsmål for CO₂ skal beregnes. Til beregning-
en benyttes en gjennomsnittsvekt, M₀ = 1372,0

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

kg. Verdien for denne gjennomsnittsvekten skal etter artikkel 13 nr. 2 justeres hvert tredje år for å ta hensyn til endringer i vekten på nye kjøretøy som registreres i EU. I tråd med dette fastsetter forordning (EU) nr. 2015/6 ny verdi for gjennomsnittsvekten M₀ med virkning fra 1. januar 2016. Verdien økes med 20,4 kg til 1392,4 kg. Verdien er beregnet på bakgrunn av rapporteringer for kalenderårene 2011, 2012 og 2013. Ved beregning av ny verdi er det tatt hensyn til antallet nye registreringer i hvert referanseår.

3.10 Forordning (EU) nr. 510/2011

Forordning (EU) nr. 510/2011 ble vedtatt av Europaparlamentet og Rådet 11. mai 2011 og trådte i kraft i EU 3. juni 2011.

Forordningen gjelder krav til gjennomsnittlig spesifikt CO₂-utslipp fra nye lette nyttekjøretøy og inngår i EUs integrerte arbeid for å redusere utslipp av CO₂. Forordningen retter seg mot den enkelte produsent og gjelder de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene fra alle nye lette kjøretøy fra den enkelte bilprodusent som registreres i EU per kalenderår. Ved hjelp av forbedringer i kjøretøyteknologien og innovative teknologier, skal de gjennomsnittlige CO₂-utslippene fra alle varebiler som registreres i EU gradvis reduseres.

Produsenter kan som hovedregel danne en sammenslutning («pool») for å oppfylle utslippskravene. Kommisjonen kan pålegge produsenten eller forvalteren av poolen en økonomisk sanksjon dersom spesifikke utslippsmål det enkelte år overskrides. Forordningen har bestemmelser for beregning av størrelsen på sanksjonen. Midlene inngår i EUs offentlige budsjett. Etter søknad til Kommisjonen kan produsenter helt eller delvis unntas fra de spesifikke utslippskravene. Dette forutsetter blant annet at produksjonen av varebiler er under 22.000 biler per år.

Forordningen har også bestemmelser om miljøinnovasjoner som også betegnes som innovative teknologier. Etter søknad fra en bilprodusent eller leverandør av teknologiske løsninger, kan det tas hensyn til CO₂-besparelsene som oppnås ved å anvende slike innovative teknologier. Forordningen pålegger også nasjonale myndigheter en rapporteringsplikt overfor Kommisjonen i tilknytning til nyregistrerte varebiler i landet. Rapporteringsplikten retter seg bare mot nasjonale myndigheter og berører ikke borgernes rettigheter og plikter.

Forordningen fastsetter at Kommisjonen ved overtredelse av de gjennomsnittlige spesifikke

utslippskravene kan ilegge og innkreve et gebyr av produsentene. Med bakgrunn i EØS-avtalens to-pilar-system vil det være ESA som tillegges denne rollen overfor EFTA-statene, jf. omtalen i kap. 4.2 om myndighetsoverføring.

3.11 Forordning (EU) nr. 205/2012

Forordning (EU) nr. 205/2012 ble vedtatt av EU-Kommisjonen 6. januar 2012, og ble umiddelbart gjort gjeldende i medlemsstatene.

Forordningen gir mer utfyllende regler om rapporteringsforpliktelsene etter forordning (EU) nr. 510/2011. Det åpnes for at medlemsstatene kan bruke andre datakilder enn bilenes samsvarsertifikat (CoC) som grunnlag for sin rapportering til Kommisjonen. Forutsetningen er at disse datakildene er like nøyaktige som CoC. Tilsvarende gjelder for personbiler i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009.

Forordningen innfører også krav om rapportering av bilenes typegodkjenningsnummer og handelsnavn. Dette skal bidra til bedre kontroll av data som rapporteres.

3.12 Forordning (EU) nr. 293/2012

Gjennomføringsforordning (EU) nr. 293/2012 ble vedtatt av Kommisjonen 3. april 2012, og trådte i kraft i EU 7. april 2012.

Forordningen gjelder overvåkning og rapportering av data vedrørende registrering av nye lette nyttekjøretøy. Den angir hvilke data som skal innrapporteres og hvilke datakilder som kan brukes. Videre inneholder forordningen regler om rapportering for enkeltgodkjente kjøretøy og kjøretøy med nasjonal småserietypegodkjenning i henhold til direktiv nr. 2007/46/EF artikkel 23 og 24.

3.13 Forordning (EU) nr. 114/2013

Forordningen (EU) nr. 114/23 ble vedtatt 6. nov 2012 og trådte i kraft 1. mars 2013 (publisert i Off. Jour. 6. feb. 2013). Forordningen gjelder prosedyrer for søknad om unntak for spesifikke CO₂-utslippsmål for produsenter av varebiler med færre enn 22 000 kjøretøy årlig.

3.14 Forordning (EU) nr. 1047/2013

Forordningen endrer forordning (EU) nr. 114/2013 og ble vedtatt 21. aug. 2013, og trådte i kraft 19. nov 2013 (publisert i Off. Jour. 29. okt. 2013). Forordningen gjelder korreksjon av gjennomsnittlig spesifikt CO₂-utslipp for produsenten Piaggio.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

3.15 Forordning (EU) nr. 427/2014

Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 427/2014 ble vedtatt 25. april 2014 og trådte i kraft i medlemslandene 16. mai 2014.

Forordningen fastsetter prosedyrer for søknad, vurdering, godkjenning og sertifisering av innovative miljøteknologier for lette nyttekjøretøyer i henhold til Europaparlamentets- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011, artikkel 12 (miljøinnovasjoner). Forordningen tilsvare forordning (EU) nr. 725/2011 som gjelder miljøinnovasjoner for personbiler. Forordningen fastsetter krav til opplysninger i søknaden, bl.a. om selve teknologien, hvordan den skal brukes på kjøretøyet og testmetoden som skal benyttes for å påvise faktiske reduksjoner i CO₂-utslipp. Reduksjonene må kunne måles med tilfredsstillende nøyaktighet, og testmetoden skal gi resultater som kan verifiseres, repeteres og sammenlignes. Teknologier som allerede er regulert gjennom andre EU-rettsakter, vil ikke bli ansett som miljøinnovasjoner i denne sammenheng. Eksempler på dette er dekktrykksovervåkning, girskifteindikator og krav til rullemotstand for dekk. Videre vil heller ikke teknologi som allerede er allment tilgjengelig på markedet regnes som miljøinnovasjoner.

Både bilfabrikanter og leverandører kan søke om å få anerkjent en teknologi som miljøinnovasjon. Vedlagt søknaden skal det følge en testrapport fra et uavhengig, godkjent testorgan. For å sikre en transparent søknadsprosess, vil et kort sammendrag av teknologibeskrivelsen og testmetoden bli offentliggjort av Kommisjonen når søknaden er mottatt. Når søknaden er godkjent, vil testmetoden i sin helhet som hovedregel gjøres tilgjengelig for alle. Dersom søker ønsker fortløpig behandling av sin søknad, skal søker begrunne dette.

Bare teknologier som er montert i 3 % eller færre av alle varebiler registrert i 2009, skal etter forordningen kunne betraktes som en miljøinnovasjon. Denne terskelverdien vil bli revidert.

CO₂-reduksjoner som oppnås ved bruk av ny miljøteknologi, kan godskrives fabrikanter ved beregning av de spesifikke CO₂-utslippene etter forordning (EU) nr. 510/2011. Reduksjonen må være minimum 1 g CO₂/km for å kunne bli godskrevet. En fabrikant som ønsker å benytte seg av denne muligheten, søker typegodkjenningssmyndigheten om EF-typegodkjenningssattest for kjøretøy utstyrt med den nye miljøteknologien. De sertifiserte CO₂-reduksjonene kjøretøyet oppnår ved bruk av teknologien, skal angis særskilt i typegodkjenningssattestdokumentasjonen og i samsvarssertifiseringen.

katet (COC) i henhold til godkjenningsdirektiv 2007/46/EF.

Dersom det oppdages avvik mellom de sertifiserte CO₂-reduksjonene og de reduksjonene som blir verifisert ved bruk av relevant testmetode, skal fabrikanten underrettes av Kommisjonen. Fabrikanten kan innen 60 dager fremlegge dokumentasjon på at de sertifiserte CO₂-reduksjonene er korrekte. Dersom slik dokumentasjon ikke fremlegges eller ikke er tilfredsstillende, kan Kommisjonen velge ikke å ta hensyn til disse reduksjonene ved beregning av fabrikantenes gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp etter forordning (EU) nr. 510/2011.

3.16 Forordning (EU) nr. 253/2014

Forordning (EU) nr. 253/2014 ble vedtatt 26. februar 2014, og trådte i kraft i medlemslandene 23. mars 2014.

Forordningen setter rammebetingelser for reduksjon av CO₂-utslipp fra nye lette nyttekjøretøy innen EU. Målet for gjennomsnittlig CO₂-utslipp i 2020 er 147 g pr. km. Produsenter som registrerer færre enn 1000 kjøretøy per år vil være unntatt fra kravet om 147 g CO₂/km. Dette begrunnes med at småserieprodusenters kostnader ved å opprettholde slike krav ikke står i forhold til den utslippsmengden deres kjøretøy representerer.

3.17 Forordning (EU) nr. 404/2014

Forordning (EU) nr. 404/2014 ble vedtatt 17. februar 2014 og trådte i kraft i EU 14. mai 2014.

Forordningen endrer vedlegg II til forordning (EU) nr. 510/2011. Vedlegg II angir hvilke data som skal rapporteres til Kommisjonen i forbindelse med beregning og overvåkning av CO₂-utslipp fra varebiler. Forordningen regulerer også rapportering av data for varebiler som er typegodkjent i flere etapper. Det blir etter forordningen blant annet obligatorisk å rapportere understellnummer (også kalt VIN eller chassisnummer).

3.18 Forordning (EU) nr. 410/2014

Forordning (EU) nr. 410/2014 ble vedtatt 23. april 2014 og trådte i kraft i EU 14. mai 2014.

Forordningen endrer forordning (EU) nr. 293/2012 og gjelder overvåkning av CO₂-utslipp fra nye lette nyttekjøretøy som er etappevis typegodkjent. Den angir nærmere hvilke data som skal rapporteres.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

For etappevis typegodkjente varebiler skal målene for bilprodusentens spesifikke CO₂-utslipp gjelde fabrikanten av basiskjøretøyet, jf. forordning (EU) nr. 510/2011 vedlegg II B pkt. 7. Dette forutsetter at lette nyttekjøretøy som er etappevis bygd gjenkjennes i forbindelse med rapporteringsprosessen, og at fabrikanten av basiskjøretøyet kan identifiseres.

3.19 Forordning (EF) nr. 692/2008

Forordning (EF) nr. 692/2008 er ikke avledet av forordning (EU) nr. 510/2011 og er allerede implementert i norsk rett ved forskrift FOR 2012-07-05-817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil. En kort beskrivelse av forordningen tas likevel med som bakgrunn for forståelsen av særlig forordningene (EU) nr. 404/2014 og (EU) nr. 410/2014.

I vedlegg XII til Kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 er det fastsatt en ny metode for å bestemme CO₂-utslipp og drivstofforbruk for N1-kjøretøy som er bygd i flere trinn og etappevis typegodkjent. Den nye metoden skal benyttes fra 1. januar 2014. For etappevis typegodkjente varebiler, skal målene for bilprodusentens spesifikke CO₂-utslipp gjelde fabrikanten av basiskjøretøyet, jf. forordning (EU) nr. 510/2011 vedlegg II B pkt. 7. Dette forutsetter at lette nyttekjøretøy som er etappevis bygd gjenkjennes i forbindelse med rapporteringsprosessen, og at fabrikanten av basiskjøretøyet kan identifiseres. Det forutsetter også at visse data om basiskjøretøyet bestemmes i overensstemmelse med ovennevnte metode.

Et kjøretøy blir identifisert ved hjelp av et kjøretøyidentifikasjonsnummer, kjent som VIN, chassisnummer eller understellnummer. Som hovedregel skal understellnummeret fra basiskjøretøyet videreføres i påfølgende etapper av typegodkjenningsprosessen. Ved hjelp av understellnummeret skal det derfor være mulig å knytte det ferdige kjøretøyet til et basiskjøretøy og dermed identifisere fabrikanten av basiskjøretøyet, som CO₂-utslippsmålene er knyttet til.

Samtidig vil fabrikanten av basiskjøretøyet ha anledning til å kontrollere de relevante data som er knyttet til det aktuelle kjøretøyet. Videre skal det rapporteres data om basiskjøretøyets masse (egenvekt og tillatt totalvekt, alternativt standard tilleggs-masse – «default added mass») slik at det spesifikke utslippsmålet for etappevis bygde lette nyttekjøretøy kan beregnes.

4 EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 av 16. juni 2017 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 av 16. juni 2017

EØS-komiteen har i to beslutninger 16. juni 2017 vedtatt tilpasningstekster til forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011. Tilpasningsteksten er materielt lik for begge forordningene (443/2009 og 510/2011) og omtales samlet.

I henhold til EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 av 16. juni 2017 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 av 16. juni 2017 skal EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø) endres ved at forordningene (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 med tilknyttede forordninger tas inn i EØS-avtalen. Kommisjonens myndighet etter forordningen til å bøtelegge bilprodusenter eller en sammenslutning av bilprodusenter, (som betegnes en pool) vil i henhold til EØS-komiteens beslutninger om innlemmelse av forordningene legges til EFTAs overvåkningsorgan (ESA).

Beslutningene pålegger også nasjonale myndigheter en rapporteringsplikt overfor Kommisjonen for nye person- og lette nyttekjøretøy som blir registrert. For EFTA/EØS-stater skal rapporteringen sendes til ESA. Norsk rapportering etter forordningen håndteres allerede av Vegdirektoratet. Rapporteringsplikten retter seg bare mot nasjonale myndigheter og berører ikke borgernes rettigheter og plikter.

Artikkel 1 i begge beslutningene bestemmer at teksten i vedlegg XX skal endres ved at forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2100 med tilknyttede rettsakter, tas inn i EØS-avtalen. Videre inneholder artikkelen blant annet bestemmelser om når opplysninger etter forordningenes artikkel 7 nr. 2 og informasjon etter artikkel 7 nr. 4 skal gis til ESA i stedet for eller i tillegg til Kommisjonen. Artikkelen inneholder også bestemmelser om ESAs og Kommisjonens oppgaver og myndighet i forbindelse med innkreving og fordeling av overtredelsesgebyr.

Kommisjonen har i henhold til forordningen myndighet til etter søknad fra en bilprodusent eller en leverandør å godkjenne innovative teknologier som bidrar til reduksjon i CO₂-utslipp. ESA vil ikke ha en rolle når det gjelder å godkjenne innovative teknologier. For at Kommisjonens beslutninger skal få virkning for EØS/EFTA-statene må de innlemmes i EØS-avtalen. Myndigheten til å godkjenne innovative teknologier overføres altså ikke til ESA. Artikkelen inneholder også tilpasninger til tilknyttede rettsakter.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

Artikkel 2 bestemmer at også oversettelse til islandsk og norsk skal gis gyldighet.

Artikkel 3 og 4 omhandler henholdsvis ikrafttredelse og kunngjøring.

4.1 Om forholdet til norsk rett

Utslippsstandarder som definert i basisforordningene (EF) nr. 443/2009 for personbiler og (EU) nr. 510/2011 for lette nyttekjøretøyer og avledete rettsakter, er i dag ikke regulert i norsk rett. Rettsaktene foreslås gjennomført samlet i én forskrift med hjemmel i vegtrafikkloven ved ny bestemmelse § 13 b i kapittel III.

4.2 Særlig om myndighetsoverføring

Forordningene gir Kommisjonen myndighet til å ilegge og innkreve overtredelsesgebyr overfor bilprodusenter som overskrider forordningenes grenser for utslipp av CO₂. Gjennom tilpasningsteksten i EØS-komiteens beslutning vil Kommisjonens myndighet og oppgaver i hovedsak bli overført til ESA når det gjelder bilprodusenter i EØS/EFTA-statene. For tilfeller hvor produsenten eller «pool manager» er i en EØS/EFTA-stat, skal ESA fastsette og innkreve overtredelsesgebyr overfor produsenter som overskrider grensene for maksimalt CO₂-utslipp etter forordningene. Innkrevet overtredelsesgebyr skal fordeles mellom Kommisjonen og ESA på bakgrunn av andelen nye kjøretøy (personbiler og lette nyttekjøretøy) i henholdsvis EU og EØS/EFTA-statene, sett i forhold til det totale antall kjøretøy som er registrert i EØS-området. For sitt område skal ESA videre fastsette metodene for innkreving.

Hvis en «pool» bare omfatter produsenter i EØS/EFTA-statene, skal produsentene rapportere til ESA. Hvis en «pool» omfatter minst én produsent i en EU-stat og minst én produsent i en EØS/EFTA-stat, skal produsentene rapportere både til Kommisjonen og ESA.

I tråd med forordning (EF) nr. 443/2011 og forordning (EU) nr. 510/2011 har Kommisjonen myndighet til etter søknad fra en bilprodusent eller en leverandør å godkjenne innovative teknologier som bidrar til CO₂ reduksjon. Reduksjon i CO₂-utslipp som oppnås ved bruk av en godkjent miljøinnovasjon kan bli kreditert bilfabrikanter ved beregning av fabrikantenes gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp etter nærmere fastsatte regler. For at Kommisjonens beslutninger skal få virkning for EØS/EFTA-statene må de innlemmes i EØS-avtalen. ESA vil ikke ha en rolle når det gjelder å godkjenne innovative teknologier

og denne myndigheten overføres altså ikke til ESA.

Prosedyrer for søknad, vurdering, godkjenning og sertifisering av innovative miljøteknologier er i henhold til artikkel 12 (miljøinnovasjoner) både i forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011, fastsatt i gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011 for personbiler og gjennomføringsforordning (EU) nr. 427/2014 for lette nyttekjøretøy. Denne kompetansen ligger til Kommisjonen og blir ikke overført til ESA.

Nasjonale myndigheter pålegges også en rapporteringsplikt overfor Kommisjonen for nye personbiler og lette nyttekjøretøy som blir registrert. For EØS/EFTA-stater skal det rapporteres til ESA. Krav og innhold i rapporteringen følger av forordning (EF) nr. 443/2009 og avledet forordning (EU) nr. 396/2013, som endrer forordning (EU) nr. 1041/2011. Tilsvarende rapporteringsplikt for lette nyttekjøretøy følger av forordning (EU) nr. 510/2011 og avledet forordning (EU) nr. 205/2012, forordning (EU) nr. 293/2012 og forordning (EU) nr. 253/2014. Rapporteringsplikten retter seg bare mot nasjonale myndigheter og berører ikke borgernes rettigheter og plikter. Vegdirektoratet rapporterer i henhold til kravene i forordningene.

Innlemmelsen av forordningen (EF) nr. 443/2009 og forordning nr. (EU) 510/2011 og de tilknyttede rettsaktene med tilhørende EØS-tilpasninger innebærer med dette at ESA gis myndighet til å fatte bindende vedtak overfor norske borgere. For tilfeller hvor produsenten eller «pool manager» er i en EØS/EFTA-stat, skal ESA fastsette og innkreve overtredelsesgebyr overfor produsenter som overskrider grensene for gjennomsnittlig spesifikt utslipp av CO₂ fastsatt etter bestemmelsene i forordningene. Innlemmelse av forordningene i EØS-avtalen innebærer således en begrenset overføring av norsk statlig myndighet til et organ utenfor norske myndigheters kontroll.

Myndighetsoverføringen etter forordningene gjelder et bestemt og avgrenset saksområde. Videre er det i dag heller ingen bilprodusenter i Norge som vil omfattes av regelverket. I tillegg vil det være liten grad av skjønn i ESAs avgjørelser fordi overtredelsesgebyret vil ilegges på bakgrunn av overskridelser av konkrete utslippsgrenser.

Ordnningen hvor avgrenset sanksjonsmyndighet, her boteleggingskompetanse som legges til ESA, er lagt til et overnasjonalt organ, ligner langt på vei ordninger som Norge har akseptert på flere andre områder, herunder luftfart. Forordning

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

(EU) nr. 2016/2008 – om felles regler for sivil luftfart og opprettelsen av et europeisk flysikkerhetsbyrå (EASA) – gir Kommisjonen kompetanse til å pålegge bøter for brudd på reglene i forordningen. Gjennom luftfartsloven § 13-a-6 er ESA gitt kompetanse til å ilegge bøter for brudd på reglene i 2016/2008. Også forordning (EF) nr. 80/2009 som er innlemmet i norsk rett gjennom lov om reservasjonssystemer for flyreiser mv., gir ESA kompetanse til å gi pålegg om at ulovlig praksis skal opphøre (art. 13) og å ilegge overtredelsesgebyr for brudd på reglene i forordningen (art. 15). ESAs bøteleggingskompetanse fremgår også av lovens § 3.

På bakgrunn av ovennevnte vurderer Samferdselsdepartementet myndighetsoverføringen etter forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 som «lite inngripende», og at Stortingets samtykke til innlemmelse av rettsaktene i EØS-avtalen kan innhentes i medhold av Grunnloven § 26 annet ledd.

5 Gjennomføring i norsk rett

I høringsutkastet foreslo departementet at forordningene skulle gjennomføres i norsk rett gjennom én forskrift hjemlet i en ny lov. Departementets vurdering var at forskriften ikke burde hjemles i vegtrafikkloven fordi den ikke ble ansett å harmonere med lovens formål og system. Av lignende grunner kom Klima- og miljødepartementet til at forskriften heller ikke burde hjemles i produktkontrollloven eller forurensningsloven.

Under høringen av lovforslaget var det kun Justis- og beredskapsdepartementet og Vegdirektoratet som hadde merknader. I merknaden fra Vegdirektoratet ble det påpekt at omtalen av forordning (EU) nr. 114/2013 er noe upresis. Dette er endret.

Justis- og beredskapsdepartementet foreslo at lovforslaget burde innarbeides i en eksisterende lov. Samferdselsdepartementet har derfor gått bort fra forslaget om en egen lov og foreslår at lovforslaget innarbeides i vegtrafikkloven i en ny § 13 b i kapittel III.

Videre har departementet foretatt en terminologisk endring ved at «*varebil*» i høringsutkastet er endret til «*lett nyttekjøretøy*». Dette er gjort fordi forordning (EU) nr. 510/2011 med tilknyttede rettsakter gjelder lette nyttekjøretøy (N1), jf. bilforskriften § 4. Under § 13 b bokstav e) er «*innovative teknologier*» erstattet med «*innovative teknologier, herunder godkjenning*».

Forordningen (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 med tilknyttede rettsakter foreslås gjennomført samlet i norsk rett, i én forskrift. Det foreslås at forskriften hjemles i en ny § 13 b i vegtrafikkloven kapittel III.

Siden gjennomføringen av EØS-komiteens beslutning i norsk rett vil kreve lovendringer og begrenset myndighetsoverføring, er Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nødvendig i medhold av Grunnloven § 26 annet ledd. I henhold til EØS-avtalen artikkel 93 nr. 2 skal beslutninger i EØS-komiteen treffes ved enighet mellom EU på den ene siden og EØS/EFTA-statene, som opptre samstemt, på den andre. Det følger av artikkel 103 nr. 1 at i de tilfeller det er tatt konstitusjonelt forbehold blir beslutningen først bindende for Norge etter at man har meddelt de andre partene at de forfatningsmessige kravene er oppfylt, dvs. at Stortinget har gitt sitt samtykke.

Regelverket som skal gjennomføres i norsk rett er langt på vei av teknisk karakter og det må regnes med at det vil komme flere tilknyttede rettsakter fra EU som nødvendiggjør endring i forskriften. Det er blant annet sannsynlig at det vil komme en rekke kommisjonsbeslutninger om godkjenning av innovative teknologier, som etter innlemmelse i EØS-avtalen også vil være gjeldende i Norge.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Rapporteringskravet innebærer at Vegdirektoratet må hente ut tall fra det sentrale motorvognregisteret. Disse tallene må bearbeides noe før de oversendes til ESA. Siden krav om rapportering ble obligatorisk i EU, har Vegdirektoratet gjennomført tilsvarende rapportering til Kommisjonen via EUs miljøbyrå (European Environment Agency (EEA)).

Det norske systemet for registrering av nye kjøretøy er ikke nøyaktig nok til å tilfredsstille forordningenes krav. Det er imidlertid allerede lagt opp til endringer av dette systemet i forbindelse med utviklingen av en ny versjon av Autosys. Utgiftene vil kunne dekkes innenfor Samferdselsdepartementets budsjett for Statens vegvesen. Det er bevilget 205 mill. kr for å videreføre prosjektet i 2018, jf. Prop. 1 S (2017–2018) Samferdselsdepartementet, kapittel 1320, post 23.

Forordningene vil ikke få administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning for Norge. Rapporteringen anslås å kreve to til tre

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

dagsverk i Vegdirektoratet pr år. Utgiftene vil kunne dekkes innenfor gjeldende budsjettammer for Statens Vegvesen.

Forordningene vil kunne medføre at det vil bli et bredere modellutvalg av lavutslippsbiler som også kommer norske forbrukere til gode. Med et bredere utvalg vil konkurransen øke og prisene kan bli lavere enn de ellers ville blitt. Økt andel nullutslippskjøretøy vil bidra til at de nasjonale utslippene av CO₂ fra personbiler og lette nyttekjøretøy reduseres.

Norge har i dag ingen produsenter av personbiler eller lette nyttekjøretøy som omfattes av forordningene.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter i samsvar med et vedlagt forslag.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

A

Forslag

til lov om endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp)

I

I lov 18. juni 1965 nr.4 om vegtrafikk skal § 13 b lyde

§ 13 b *Krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av personbiler og lette nyttekjøretøy*

For å ivareta Norges forpliktelser etter EØS-avtalen kan departementet i forskrift fastsette regler om utslippskrav mv. for produsenter av personbiler og lette nyttekjøretøy (N1), herunder regler om

- a) en øvre grense for tillatt utslipp av CO₂ fra personbiler og lette nyttekjøretøy (N1),*
- b) overtredelsesgebyr,*
- c) overvåkning,*
- d) rapportering*
- e) innovative teknologier, herunder godkjenning*

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

B

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

Stortinget samtykker til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 av 16. juni 2017 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 av 16. juni 2017 om endring av vedlegg XX (Miljø) i EØS-avtalen ved innlemmelse av forordning (EF) nr. 443/2009, endret ved forordning (EU) nr. 1014/2010, forordning (EU) nr. 63/2011, forordning (EU) 725/2011, forordning (EU) nr. 429/2012, forordning (EU) nr. 396/2013, forordning (EU) nr. 397/2013, forordning (EU) nr. 333/2014 og forordning (EU) nr. 2015/6

og forordning (EU) nr. 510/2011, endret ved forordning (EU) nr. 205/2012, forordning (EU) nr. 293/2012, forordning (EU) nr. 114/2013, forordning (EU) nr. 1047/2013, forordning (EU) nr. 253/2014, forordning (EU) nr. 404/2014, forordning (EU) nr. 410/2014 og forordning (EU) nr. 427/2014 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye personbiler og lette nyttekjøretøy (N1) som del av Unionens integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette nyttekjøretøy.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 av 16. juni 2017 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)

(Uoffisiell oversettelse)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

- 1) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 av 23. april 2009 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye personbiler som del av Fellesskapets integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 2) Kommisjonsforordning (EU) nr. 1014/2010 av 10. november 2010 om overvåking og rapportering av data om registrering av nye personbiler i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009² skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 3) Kommisjonsforordning (EU) nr. 63/2011 av 26. januar 2011 om fastsettelse av nærmere bestemmelser om unntak fra målene for spesifikke CO₂-utslipp i samsvar med artikkel 11 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009³ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 4) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011 av 25. juli 2011 om fastsettelse av en framgangsmåte for godkjenning og sertifisering av innovative teknologier for å redusere CO₂-utslipp fra personbiler i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009⁴ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 5) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 429/2012 av 22. mai 2012 om endring av forordning (EU) nr. 1014/2010 med hensyn til anvendelsen av et felles format for melding

om feil fra produsenter av personbiler⁵ skal innlemmes i EØS-avtalen.

- 6) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 396/2013 av 30. april 2013 om endring av forordning (EU) nr. 1014/2010 med hensyn til visse krav til overvåking av CO₂-utslipp fra nye personbiler⁶ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 7) Kommisjonsforordning (EU) nr. 397/2013 av 30. april 2013 om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 med hensyn til overvåking av CO₂-utslipp fra nye personbiler⁷ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 8) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 333/2014 av 11. mars 2014 om endring av forordning (EF) nr. 443/2009 for å definere metodene for å nå målet om å redusere CO₂-utslipp fra nye personbiler innen 2020⁸ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 9) Delegert kommisjonsforordning (EU) 2015/6 av 31. oktober 2014 om endring av vedlegg I til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 for å ta hensyn til utviklingen når det gjelder massen til nye personbiler som ble registrert i 2011, 2012 og 2013⁹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 10) Forordning (EF) nr. 443/2009 opphever europaparlaments- og rådsvedtak nr. 1753/2000/EF¹⁰, som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følgelig skal oppheves i EØS-avtalen.
- 11) EØS-avtalens vedlegg XX bør derfor endres –

¹ EUT L 140 av 5.6.2009, s. 1.

² EUT L 293 av 11.11.2010, s. 15.

³ EUT L 23 av 27.1.2011, s. 16.

⁴ EUT L 194 av 26.7.2011, s. 19.

⁵ EUT L 132 av 23.5.2012, s. 11.

⁶ EUT L 120 av 1.5.2013, s. 1.

⁷ EUT L 120 av 1.5.2013, s. 4.

⁸ EUT L 103 av 5.4.2014, s. 15.

⁹ EUT L 3 av 7.1.2015, s. 1.

¹⁰ EUT L 202 av 10.8.2000, s. 1.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XX gjøres følgende endringer:

1. Teksten i nr. 21ae (europaparlaments- og rådsvedtak nr. 1753/2000/EF) skal lyde:

«**32009 R 0443**: Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 av 23. april 2009 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye personbiler som del av Fellesskapets integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer (EUT L 140 av 5.6.2009, s. 1), endret ved:

- **32013 R 0397**: Kommisjonsforordning (EU) nr. 397/2013 av 30. april 2013 (EUT L 120 av 1.5.2013, s. 4),
- **32014 R 0333**: Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 333/2014 av 11. mars 2014 (EUT L 103 av 5.4.2014, s. 15),
- **32015 R 0006**: Delegert kommisjonsforordning (EU) 2015/6 av 31. oktober 2014 (EUT L 3 av 7.1.2015, s. 1).

Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:

a) I artikkel 7 nr. 2 skal nytt ledd lyde:

«Dersom sammenslutningen omfatter bare produsenter etablert i EFTA-statene, skal produsentene legge fram opplysningene for EFTAs overvåkingsorgan. Dersom sammenslutningen omfatter minst én produsent etablert i Unionen og minst én produsent etablert i EFTA-statene, skal produsentene legge fram opplysningene for Kommisjonen og EFTAs overvåkingsorgan.»

b) I artikkel 7 nr. 3 skal nytt ledd lyde:

«EFTAs overvåkingsorgan skal underrette produsenter etablert i EFTA-statene.»

c) I artikkel 7 nr. 4 skal nytt ledd lyde:

«Dersom sammenslutningen omfatter bare produsenter etablert i EFTA-statene, skal produsentene i fellesskap informere EFTAs overvåkingsorgan. Dersom sammenslutningen omfatter eller utvides til å omfatte minst én produsent etablert i Unionen og minst én produsent etablert i EFTA-statene, skal produsentene i fellesskap informere både Kommisjonen og EFTAs overvåkingsorgan.»

d) I artikkel 7 nr. 5 skal ordene «traktatens artikkel 81 og 82» forstås som «artikkel 53 og 54 i EØS-avtalen», og ordet «Fellesskapets» skal forstås som «EØS-avtalens».

e) I artikkel 7 nr. 7 og artikkel 10 nr. 1 skal ordene «eller EFTAs overvåkingsorgan» tilføyes etter ordet «Kommisjonen».

f) Dataene som EFTA-statene innrapporterer, skal også føres i det sentrale registeret nevnt i artikkel 8 nr. 4.

g) I artikkel 8 nr. 4 skal nytt ledd lyde:

«EFTAs overvåkingsorgan skal foreta beregningene nevnt i første ledd for produsenter etablert i EFTA-statene og underrette hver produsent etablert i EFTA-statene i samsvar med annet ledd.»

h) Uten at protokoll 1 til EØS-avtalen berøres, skal ordene «eller, der det er relevant, EFTAs overvåkingsorgan,» tilføyes etter ordet «Kommisjonen» i artikkel 8 nr. 5 og 6 og artikkel 11 nr. 3, 4, 5 og 6.

i) I artikkel 9 nr. 1 skal nye ledd lyde:

«Dersom produsenten eller lederen av sammenslutningen er etablert i en EFTA-stat, skal EFTAs overvåkingsorgan ilagge overtredelsesgebyret.

Overtredelsesgebyrene skal fordeles forholdsmessig mellom Kommisjonen og EFTAs overvåkingsorgan, i samsvar med andelen registreringer av nye personbiler i henholdsvis EU eller EFTA-statene sett i forhold til det samlede antallet nye personbiler registrert innen EØS.»

j) I artikkel 9 nr. 3 skal nye ledd lyde:

«Kommisjonen skal bruke metoden fastsatt i kommisjonsbeslutning 2012/100/EU for innkreving av overtredelsesgebyrer nevnt i nr. 1, også med hensyn til registreringer i EFTA-stater av produsenter etablert i EU.

EFTAs overvåkingsorgan skal fastsette metoden for innkreving av overtredelsesgebyrer nevnt i nr. 1. Denne metoden skal baseres på Kommisjonens metode.»

k) I artikkel 9 nr. 4 skal nytt ledd lyde:

«Når det gjelder EFTA-statene, skal EFTA-statene fastsette fordelingen av overtredelsesgebyrene.»

l) Uten at protokoll I til EØS-avtalen berøres, skal ordene «eller, for en produsent etablert i EFTA-statene, EFTAs overvåkingsorgan,» tilføyes etter ordet «Kommisjonen» i artikkel 11 nr. 2 og 4 annet ledd.

m) I artikkel 12 nr. 2 skal nytt ledd lyde:

«Leverandører eller produsenter etablert i EFTA-statene skal sende søknader i henhold til denne artikkel til Kommisjonen. Kommisjonen skal gi slike søknader

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

samme prioritet som andre søknader i henhold til denne artikkel.»

n) I artikkel 12 nr. 4 skal nytt ledd lyde:

«Kommissjonsbeslutninger om godkjenning av innovative teknologier i henhold til denne artikkel får generell anvendelse og skal innlemmes i EØS-avtalen.»

o) Denne forordning får ikke anvendelse for Liechtenstein.»

2. Etter nr. 21ae (europaparlaments- og rådsvedtak nr. 1753/2000/EF) tilføyes følgende:

«21aea. **32011 R 0063**: Kommissjonsforordning (EU) nr. 63/2011 av 26. januar 2011 om fastsettelse av nærmere bestemmelser om unntak fra målene for spesifikke CO₂-utslipp i samsvar med artikkel 11 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 23 av 27.1.2011, s. 16).

Forordningens bestemmelser skal for denne avtalens formål gjelde med følgende tilpasning:

a) Uten at protokoll I til EØS-avtalen berøres, skal ordene «eller, der det er relevant, EFTAs overvåkingsorgan,» tilføyes etter ordet «Kommissjonen» i artikkel 7 nr. 1.

b) Artikkel 7 nr. 2 og e-postadressen angitt i vedlegg I får ikke anvendelse for EFTAs overvåkingsorgan.

21aeb. **32011 R 0725**: Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011 av 25. juli 2011 om fastsettelse av en framgangsmåte for godkjenning og sertifisering av innovative teknologier for å redusere CO₂-utslipp fra personbiler i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 194 av 26.7.2011, s. 19).

21aec. **32010 R 1014**: Kommissjonsforordning (EU) nr. 1014/2010 av 10. november 2010 om overvåking og rapportering av data om registrering av nye personbiler i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 293 av 11.11.2010, s. 15), endret ved:

– **32012 R 0429**: Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 429/

2012 av 22. mai 2012 (EUT L 132 av 23.5.2012, s. 11),

– **32013 R 0396**: Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 396/2013 av 30. april 2013 (EUT L 120 av 1.5.2013, s. 1).

Forordningens bestemmelser skal for denne avtalens formål gjelde med følgende tilpasning:

a) I artikkel 8 og 9 skal ordene «eller, for en produsent etablert i EFTA-statene, EFTAs overvåkingsorgan,» tilføyes etter ordet «Kommissjonen».

b) Artikkel 9 nr. 5 får ikke anvendelse for EFTAs overvåkingsorgan.»

Artikkel 2

Teksten til forordning (EF) nr. 443/2009, (EU) nr. 1014/2010, (EU) nr. 63/2011, (EU) nr. 397/2013 og (EU) nr. 333/2014 og gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011, (EU) nr. 429/2012 og (EU) nr. 396/2013 og delegert forordning (EU) 2015/6 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 17. juni 2017, forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt¹¹.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 16. juni 2017.

For EØS-komiteen
Claude Maerten
Formann

¹¹ Forfatningsrettslige krav angitt.

Vedlegg 2

EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 av 16. juni 2017 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)

(uoffisiell oversettelse)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

- 1) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 av 11. mai 2011 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye lette nyttekjøretøyer som del av Unionens integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 2) Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 205/2012 av 6. januar 2012 om endring av vedlegg II til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 med hensyn til datakilden og dataparametrene som skal rapporteres av medlemsstatene² skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 3) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 293/2012 av 3. april 2012 om overvåking og rapportering av data om registrering av nye lette nyttekjøretøyer i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011³ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 4) Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 114/2013 av 6. november 2012 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 med hensyn til regler for søknaden om unntak fra målene for spesifikke CO₂-utslipp for nye lette nyttekjøretøyer⁴ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 5) Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 1047/2013 av 21. august 2013 om endring av delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 114/

2013 for å korrigere de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene for 2010 som er angitt for produsenten Piaggio⁵ skal innlemmes i EØS-avtalen.

- 6) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 253/2014 av 26. februar 2014 om endring av forordning (EU) nr. 510/2011 for å definere metodene for å nå målet om å redusere CO₂-utslipp fra nye lette nyttekjøretøyer innen 2020⁶ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 7) Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 404/2014 av 17. februar 2014 om endring av vedlegg II til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 med hensyn til overvåking av CO₂-utslipp fra nye lette nyttekjøretøyer som typegodkjennes etappevis⁷ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 8) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 410/2014 av 23. april 2014 om endring av gjennomføringsforordning (EU) nr. 293/2012 med hensyn til overvåking av CO₂-utslipp fra nye lette nyttekjøretøyer som typegodkjennes etappevis⁸ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 9) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 427/2014 av 25. april 2014 om fastsettelse av en framgangsmåte for godkjenning og sertifisering av innovative teknologier for å redusere CO₂-utslipp fra lette nyttekjøretøyer i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011⁹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 10) EØS-avtalens vedlegg XX bør derfor endres –

¹ EUT L 145 av 31.5.2011, s. 1.

² EUT L 72 av 10.3.2012, s. 2.

³ EUT L 98 av 4.4.2012, s. 1.

⁴ EUT L 38 av 9.2.2013, s. 1.

⁵ EUT L 285 av 29.10.2013, s. 1.

⁶ EUT L 84 av 20.3.2014, s. 38.

⁷ EUT L 121 av 24.4.2014, s. 1.

⁸ EUT L 121 av 24.4.2014, s. 21.

⁹ EUT L 125 av 26.4.2014, s. 57.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XX etter nr. 21aw (europa-parlaments- og rådsforordning (EU) 2015/757) skal nye numre 21ay–21ayc lyde:

«21ay. **32011 R 0510**: Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 av 11. mai 2011 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye lette nyttekjøretøyer som del av Unionens integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer (EUT L 145 av 31.5.2011, s. 1), endret ved:

- **32012 R 0205**: Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 205/2012 av 6. januar 2012 (EUT L 72 av 10.3.2012, s. 2),
- **32014 R 0253**: Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 253/2014 av 26. februar 2014 (EUT L 84 av 20.3.2014, s. 38),
- **32014 R 0404**: Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 404/2014 av 17. februar 2014 (EUT L 121 av 24.4.2014, s. 1).

Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:

a) I artikkel 7 nr. 2 skal nytt ledd lyde:

«Dersom sammenslutningen omfatter bare produsenter etablert i EFTA-statene, skal produsentene legge fram opplysningene for EFTAs overvåkingsorgan. Dersom sammenslutningen omfatter minst én produsent etablert i Unionen og minst én produsent etablert i EFTA-statene, skal produsentene legge fram opplysningene for Kommisjonen og EFTAs overvåkingsorgan.»

b) I artikkel 7 nr. 3 skal nytt ledd lyde:

«EFTAs overvåkingsorgan skal underrette produsenter etablert i EFTA-statene.»

c) I artikkel 7 nr. 4 skal nytt ledd lyde:

«Dersom sammenslutningen omfatter bare produsenter etablert i EFTA-statene, skal produsentene i fellesskap informere EFTAs overvåkingsorgan. Dersom sammenslutningen omfatter eller utvides til å omfatte minst én produsent etablert i Unionen og minst én produsent etablert i EFTA-statene, skal produsentene i fellesskap informere både Kommisjonen og EFTAs overvåkingsorgan.»

d) I artikkel 7 nr. 5 skal ordene «artikkel 101 og 102 i TEUV» forstås som «artikkel 53 og 54 i EØS-avtalen», og ordet «Unionens» skal forstås som «EØS-avtalens».

e) I artikkel 7 nr. 7 og artikkel 10 nr. 1 skal ordene «eller EFTAs overvåkingsorgan» tilføyes etter ordet «Kommisjonen».

f) Dataene som EFTA-statene innrapporterer, skal også føres i det sentrale registeret nevnt i artikkel 8 nr. 4.

g) I artikkel 8 nr. 4 skal nytt ledd lyde:

«EFTAs overvåkingsorgan skal foreta beregningene nevnt i første ledd for produsenter etablert i EFTA-statene og underrette hver produsent etablert i EFTA-statene i samsvar med annet ledd.»

h) Uten at protokoll 1 til EØS-avtalen berøres, skal ordene «eller, der det er relevant, EFTAs overvåkingsorgan,» tilføyes etter ordet «Kommisjonen» i artikkel 8 nr. 5 og 6 og artikkel 11 nr. 3, 4, 5 og 6.

i) I artikkel 9 nr. 1 skal nye ledd lyde:

«Dersom produsenten eller lederen av sammenslutningen er etablert i en EFTA-stat, skal EFTAs overvåkingsorgan ilagge overtredelsesgebyret.

Overtredelsesgebyrene skal fordeles forholdsmessig mellom Kommisjonen og EFTAs overvåkingsorgan, i samsvar med andelen registreringer av nye lette nyttekjøretøyer i henholdsvis EU eller EFTA-statene sett i forhold til det samlede antallet nye lette nyttekjøretøyer registrert innen EØS.»

j) I artikkel 9 nr. 3 skal nye ledd lyde:

«Kommisjonen skal bruke metoden fastsatt i kommisjonsbeslutning 2012/99/EU for innkreving av overtredelsesgebyrer nevnt i nr. 1, også med hensyn til registreringer i EFTA-stater av produsenter etablert i EU.

EFTAs overvåkingsorgan skal fastsette metoden for innkreving av overtredelsesgebyrer nevnt i nr. 1. Denne metoden skal baseres på Kommisjonens metode.»

k) I artikkel 9 nr. 4 skal nytt ledd lyde:

«Når det gjelder EFTA-statene, skal EFTA-statene fastsette fordelingen av overtredelsesgebyrene.»

l) Uten at protokoll I til EØS-avtalen berøres, skal ordene «eller, for en produsent etablert i EFTA-statene, EFTAs overvåkingsorgan» tilføyes etter ordet «Kommisjonen» i artikkel 11 nr. 2.

m) I artikkel 12 nr. 2 skal nytt ledd lyde:

«Leverandører eller produsenter etablert i EFTA-statene skal sende søknader i henhold til denne artikkel til Kommisjonen. Kommisjonen skal gi slike søknader

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

samme prioritet som andre søknader i henhold til denne artikkel.»

n) I artikkel 12 nr. 4 skal nytt ledd lyde:

«Kommissjonsbeslutninger om godkjenning av innovative teknologier i henhold til denne artikkel får generell anvendelse og skal innlemmes i EØS-avtalen.»

o) Denne forordning får ikke anvendelse for Liechtenstein.

21aya. **32012 R 0293**: Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 293/2012 av 3. april 2012 om overvåking og rapportering av data om registrering av nye lette nyttekjøretøyer i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 (EUT L 98 av 4.4.2012, s. 1), endret ved:

– **32014 R 0410**: Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 410/2014 av 23. april 2014 (EUT L 121 av 24.4.2014, s. 21).

Forordningens bestemmelser skal for denne avtalens formål gjelde med følgende tilpasning:

a) I artikkel 9 og 10 skal ordene «eller, for en produsent etablert i EFTA-statene, EFTAs overvåkingsorgan,» tilføyes etter ordet «Kommissjonen».

b) Artikkel 10a nr. 3 får ikke anvendelse for EFTAs overvåkingsorgan.

21ayb. **32013 R 0114**: Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 114/2013 av 6. november 2012 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 med hensyn til regler for søknaden om unntak fra målene for spesifikke CO₂-utslipp for nye lette nyttekjøretøyer (EUT L 38 av 9.2.2013, s. 1), endret ved:

– **32013 R 1047**: Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 1047/2013 av 21. august 2013 (EUT L 285 av 29.10.2013, s. 1).

Forordningens bestemmelser skal for denne avtalens formål gjelde med følgende tilpasning:

a) Uten at protokoll I til EØS-avtalen berøres, skal ordene «eller, der det er relevant,

EFTAs overvåkingsorgan,» tilføyes etter ordet «Kommissjonen» i artikkel 6 nr. 1.

b) Artikkel 6 nr. 2 og e-postadressen angitt i vedlegg I får ikke anvendelse for EFTAs overvåkingsorgan.

21ayc. **32014 R 0427**: Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 427/2014 av 25. april 2014 om fastsettelse av en framgangsmåte for godkjenning og sertifisering av innovative teknologier for å redusere CO₂-utslipp fra lette nyttekjøretøyer i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 (EUT L 125 av 26.4.2014, s. 57).»

Artikkel 2

Teksten til forordning (EU) nr. 510/2011 og (EU) nr. 253/2014, delegert forordning (EU) nr. 205/2012, (EU) nr. 114/2013, (EU) nr. 1047/2013 og (EU) nr. 404/2014 og gjennomføringsforordning (EU) nr. 293/2012, (EU) nr. 410/2014 og (EU) nr. 427/2014 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 17. juni 2017, forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt¹⁰.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 16. juni 2017.

For EØS-komiteen

Claude Maerten

Formann

¹⁰ Forfatningsrettslige krav angitt.

Vedlegg 3

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 av 23. april 2009 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye personbiler som del av Fellesskapets integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer

(uoffisiell oversettelse)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 175 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen, under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

etter samråd med Regionkomiteen, etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251² og

ut fra følgende betraktninger:

- (1) Formålet med denne forordning er å fastsette utslippsstandarder for nye personbiler som registreres i Fellesskapet, noe som utgjør en del av Fellesskapets integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer og samtidig sikre at det indre marked fungerer tilfredsstillende.
- (2) I henhold til De forente nasjoners rammekonvensjon om klimaendring, som ble godkjent på Det europeiske fellesskaps vegne ved rådsbeslutning 94/69/EF av 15. desember 1993³, skal alle parter utarbeide og gjennomføre nasjonale og ved behov regionale programmer som inneholder tiltak for å motvirke klimaendringer. I januar 2007 foreslo Kommisjonen at Den europeiske union ved internasjonale forhandlinger skulle forfølge målet om å oppnå en 30 % reduksjon i klimagassutslippene fra industrilandene innen 2020 (i forhold til 1990-nivået), og at Unionen selv bør påta seg en fast, ensidig forpliktelse om å oppnå en 20 % reduksjon i klimag-

assutslippene (i forhold til 1990-nivået) innen 2020, uavhengig av de reduksjoner som oppnås av andre industriland. Dette målet fikk støtte fra Europaparlamentet og Rådet.

- (3) En av følgene av disse forpliktelsene er at alle medlemsstatene må redusere utslippene fra personbiler vesentlig. Det bør gjennomføres politikk og tiltak på medlemsstatsplan og på fellesskapsplan i alle sektorer av Fellesskapets økonomi, ikke bare i industri- og energisektoren, for å oppnå de nødvendige vesentlige utslippsreduksjoner. Veitransportsektoren er den nest største kilden til utslipp av klimagasser i EU, og utslippene fra denne sektoren fortsetter å øke. Dersom veitransportens virkning på klimaendringene fortsetter å øke, vil det i vesentlig grad undergrave andre sektors reduksjoner for å motvirke klimaendringene.
- (4) Fellesskapets mål for nye personbiler gir produsentene større planleggingssikkerhet og fleksibilitet når det gjelder å oppfylle kravet om å redusere CO₂-utslippene enn det som ville vært tilfellet med separate nasjonale mål for utslipp. Ved fastsettelse av utslippsstandarder er det viktig å ta hensyn til konsekvensene for markedet og produsentenes konkurransevne, de direkte og indirekte kostnader som påføres foretakene, og de fordeler som følger av at innovasjon stimuleres og energiforbruket reduseres.
- (5) Denne forordning bygger på en veletablert prosess for måling og overvåking av CO₂-utslipp fra kjøretøyer som er registrert i Fellesskapet, i samsvar med europaparlaments- og rådsvedtak nr. 1753/2000/EF av 22. juni 2000 om opprettelse av en ordning for overvåking av gjennomsnittlige spesi-

¹ EUT C 77 av 31.3.2009, s. 1.

² Europaparlamentsuttalelse av 17. desember 2008 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 6. april 2009.

³ EFT L 33 av 7.2.1994, s. 11.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

fikke CO₂-utslipp fra nye personbiler⁴. Det er viktig at kravene til reduksjon av CO₂-utslipp fortsetter å sikre bilprodusentene forutsigbarhet og planleggingssikkerhet i hele Fellesskapet for hele deres nybilpark på Fellesskapets territorium.

- (6) Kommisjonen vedtok Fellesskapets strategi for å redusere CO₂-utslipp fra biler i 1995. Strategien var basert på tre søyler: frivillige forpliktelser fra bilindustrien om å redusere utslippene, bedre forbrukeropplysning og fremming av drivstoffeffektive biler ved hjelp av skattemessige tiltak.
- (7) I 1998 vedtok sammenslutningen av europeiske bilprodusenter (ACEA) en forpliktelse om å redusere gjennomsnittlige CO₂-utslipp fra nye solgte biler til 140 g/km innen 2008, og i 1999 vedtok sammenslutningen av japanske bilprodusenter (JAMA) og sammenslutningen av koreanske bilprodusenter (KAMA) en forpliktelse om å redusere gjennomsnittlige CO₂-utslipp fra nye solgte biler til 140 g/km innen 2009. Disse forpliktelsene ble anerkjent ved kommisjonsrekommendasjon 1999/125/EF av 5. februar 1999 om reduksjon av CO₂-utslipp fra personbiler (ACEA)⁵, kommisjonsrekommendasjon 2000/303/EF av 13. april 2000 om reduksjon av CO₂-utslipp fra personbiler (KAMA)⁶ og kommisjonsrekommendasjon 2000/304/EF av 13. april 2000 om reduksjon av CO₂-utslipp fra personbiler (JAMA)⁷.
- (8) Den 7. februar 2007 vedtok Kommisjonen to parallelle meldinger: en melding om resultatene av gjennomgåelsen av fellesskapsstrategien om reduksjon av CO₂-utslipp fra personbiler og lette kjøretøyer og en melding om et konkurranseregelverk for bilbransjen i det 21. århundre (CARS21). Det ble understreket i meldingene at selv om det var gjort framskritt med hensyn til målet om CO₂-utslipp på 140 g/km innen 2008/2009, ville fellesskapsmålet om CO₂-utslipp på 120 g/km ikke oppfylles innen 2012 med mindre ytterligere tiltak ble vedtatt.
- (9) Det ble i meldingene foreslått en integrert metode med sikte på å nå fellesskapsmålet om CO₂-utslipp på 120 g/km innen 2012, og det ble kunngjort at Kommisjonen ville foreslå en rettslig ramme for å nå fellesskapsmålet

ved å fokusere på obligatoriske reduksjoner av CO₂-utslipp for å nå målet om CO₂-utslipp på 130 g/km i gjennomsnitt for nybilparken ved hjelp av forbedringer i kjøretøyenes motorteknologi. I tråd med framgangsmåten som ble benyttet i forbindelse med produsentenes frivillige forpliktelser, omfatter dette de elementer som ble tatt i betraktning ved målingen av CO₂-utslippene for personbiler i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 av 20. juni 2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette passasjer- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6) og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer⁸. En ytterligere CO₂-reduksjon på 10 g/km eller tilsvarende dersom det kreves av tekniske årsaker, vil oppnås ved hjelp andre teknologiske forbedringer og økt bruk av bærekraftige biodrivstoffer.

- (10) Den rettslige rammen for gjennomføring av målet for gjennomsnittet av nybilparken bør sikre konkurransemessig nøytrale, sosialt rettfærdige og bærekraftige reduksjonsmål som tar hensyn til mangfoldet av europeiske bilprodusenter, og som forhindrer enhver form for urettmessig konkurransevridning mellom dem. Den rettslige rammen bør være forenlig med det overordnede målet om å nå Fellesskapets Kyoto-mål, og bør utfylles med flere bruksrelaterte instrumenter som differensierte bil- og energiavgifter.
- (11) Hensiktsmessig finansiering bør sikres i Den europeiske unions alminnelige budsjett for å fremme utviklingen av teknologi som tar sikte på en radikal reduksjon av CO₂-utslipp fra vei-gående kjøretøyer.
- (12) For å opprettholde mangfoldet i bilmarkedet og dets evne til å imøtekomme ulike forbrukeres behov bør CO₂-målene for personbiler fastsettes som en lineær funksjon av bilens nytteverdi. En egnet parameter til å beskrive denne nytteverdi er masse, som skaper en sammenheng med nåværende utslipp og derfor fører til mer realistiske og konkurransemessig nøytrale mål. Videre er data om masse lett tilgjengelig. Data om alternative nytteparametere som avtrykk (sporvidde x akselavstand), bør samles inn for å legge til rette for langsiktig evaluering av den nyttebaserte metoden. Kommisjonen bør innen 2014 gjennomgå tilgjengeligheten av data og om nødvendig legge fram et forslag for Euro-

⁴ EFT L 202 av 10.8.2000, s. 1.

⁵ EFT L 40 av 13.2.1999, s. 49.

⁶ EFT L 100 av 20.4.2000, s. 55.

⁷ EFT L 100 av 20.4.2000, s. 57.

⁸ EUT L 171 av 29.6.2007, s. 1.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

paparlamentet og Rådet om å tilpasse nytteparameteren.

- (13) Målet med denne forordning er å oppmuntre bilindustrien til å investere i ny teknologi. Denne forordning fremmer aktivt miljøinnovasjon og tar hensyn til framtidig teknologisk utvikling. Utviklingen av innovativ framdriftsteknologi bør særlig fremmes, ettersom slik teknologi medfører betydelig lavere utslipp enn tradisjonelle personbiler. Dermed fremmes den europeiske industriens konkurransevne på lang sikt, og det skapes flere kvalitetsarbeidsplasser. Kommisjonen bør vurdere muligheten for å inkludere miljøinnovative tiltak i vurderingen av forsøksmetodene i samsvar med artikkel 14 nr. 3 i forordning (EF) nr. 715/2007, samtidig som det tas hensyn til de tekniske og økonomiske virkninger av dette.
- (14) Ettersom kostnadene ved forskning og utvikling og produksjonskostnadene per enhet er svært høye for de første generasjonene av teknologi for kjøretøyer med svært lave karbondioksidutslipp som bringes i omsetning etter at denne forordning har trådt i kraft, tar denne forordning foreløpig sikte på å påskynde og fremme innføringen på fellesskapsmarkedet av kjøretøyer med ultralave karbondioksidutslipp på det første stadiet av markedsføringen av dem.
- (15) Bruk av visse alternative drivstoffer kan gi betydelige CO₂-reduksjoner dersom man ser på kjøretøyets forbruk av energi fra både produksjon og bruk. Denne forordning inneholder derfor særskilte bestemmelser som har til hensikt å fremme bruk av visse kjøretøyer med alternativt drivstoff på fellesskapsmarkedet.
- (16) For å oppnå samsvar med metoden som er vedtatt i henhold til Kommisjonens strategi for CO₂ og biler, særlig når det gjelder de frivillige forpliktelsene som sammenslutningene av bilprodusenter har påtatt seg, bør målet gjelde nye personbiler som registreres for første gang i Fellesskapet, og som, bortsett fra for en begrenset periode for å unngå misbruk, ikke tidligere har vært registrert utenfor Fellesskapet.
- (17) I europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner⁹ fast-

settes en harmonisert ramme som inneholder administrative bestemmelser og generelle tekniske krav for godkjenning av alle nye kjøretøyer innenfor dets virkeområde. Den enhet som har ansvar for at denne forordning etterleves, bør være den samme som har ansvar for alle deler av typegodkjenningssprosessen i samsvar med nevnte direktiv og for å sikre produksjonssamsvar.

- (18) Når det gjelder typegodkjenning, gjelder særskilte krav for spesialkjøretøyer som definert i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF, og disse bør derfor unntas fra denne forordnings virkeområde. Også kjøretøyer som før denne forordnings ikrafttredelse var klassifisert som kjøretøyer i gruppe M₁, som er spesialbygget for kommersielle formål for transport av rullestoler inne i kjøretøyet, og som oppfyller definisjonen av spesialkjøretøyer i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF, bør unntas fra denne forordnings virkeområde i tråd med Fellesskapets politikk om å hjelpe mennesker med funksjonshemming.
- (19) Produsentene bør ha fleksibilitet til å bestemme hvordan de skal oppfylle sine mål i henhold til denne forordning, og bør kunne benytte gjennomsnittlige utslipp for sin nybilpark i stedet for å oppfylle CO₂-målene for hver enkelt bil. Produsentene bør derfor pålegges å sikre at gjennomsnittlige spesifikke utslipp for alle nye biler som registreres i Fellesskapet, og som de er ansvarlig for, ikke overskrider gjennomsnittet av målene for utslipp for slike biler. For å lette overgangen bør dette kravet fases inn mellom 2012 og 2015.
- (20) Det er ikke hensiktsmessig å bruke samme metode for å fastsette målene for utslippsreduksjon for produsenter av kjøretøyer i store serier som for produsenter av kjøretøyer i små serier som betraktes som uavhengige på grunnlag av kriteriene fastsatt i denne forordning. Produsenter av kjøretøyer i små serier bør omfattes av alternative mål for utslippsreduksjon som står i forhold til det teknologiske potensial hos en gitt produsents kjøretøyer til å redusere deres spesifikke CO₂-utslipp, og som er i samsvar med kjennetegnene ved de berørte markedssegmenter. Dette unntak bør omfattes av gjennomgåelsen av målene for spesifikke utslipp i vedlegg I, som skal være avsluttet senest i begynnelsen av 2013.
- (21) Nisjeprodusenter bør også ha mulighet til å oppfylle et alternativt mål som er 25 % lavere enn deres gjennomsnittlige spesifikke CO₂-

⁹ EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

utslipp i 2007. Et tilsvarende mål bør fastsettes dersom det ikke foreligger opplysninger om en produsents gjennomsnittlige spesifikke utslipp for året 2007. Dette unntak bør omfattes av gjennomgåelsen av målene for spesifikke utslipp i vedlegg I, som skal være avsluttet senest i begynnelsen av 2013.

- (22) Ved fastsettelse av gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp for alle nye biler som registreres i Fellesskapet, og som produsentene er ansvarlige for, bør det tas hensyn til alle biler uansett masse og andre egenskaper. Selv om forordning (EF) nr. 715/2007 ikke omfatter personbiler med en referansemasse som overskrider 2 610 kg og hvis typegodkjenning ikke er utvidet i samsvar med artikkel 2 nr. 2 i forordning (EF) nr. 715/2007, bør utslippene for slike biler måles etter samme framgangsmåte for måling som angitt for personbiler i forordning (EF) nr. 692/2008¹⁰. De oppnådde CO₂-utslippsverdiene bør innføres i kjøretøyets samsvarssertifikat slik at de kan inngå i overvåkingsordningen.
- (23) For å skape fleksibilitet for å oppnå målene i henhold til denne forordning kan produsentene bli enige om å gå sammen i en sammenslutning på en åpen, gjennomiktig og ikke-diskriminerende måte. En avtale om å danne en sammenslutning bør ikke overstige fem år, men den kan fornyes. Produsenter som danner en sammenslutning, bør anses å ha oppfylt sine mål i henhold til denne forordning dersom sammenslutningens gjennomsnittlige utslipp samlet sett ikke overskrider målene for utslipp for sammenslutningen.
- (24) En robust samsvarsordning er nødvendig for å sikre at bestemmelsene i denne forordning blir overholdt.
- (25) De spesifikke CO₂-utslippene fra nye personbiler måles på harmonisert grunnlag i Fellesskapet i samsvar med metoden fastsatt i forordning (EF) nr. 715/2007. For å redusere den administrative byrden ved denne forordning bør samsvar måles på grunnlag av data om registreringer av nye biler i Fellesskapet som medlemsstatene samler inn og rapporterer til Kommisjonen. For å sikre at dataene som brukes til å vurdere samsvar er konsis-

tente, bør reglene for innsamling og rapportering av dataene i størst mulig grad harmoniseres.

- (26) Direktiv 2007/46/EF fastsetter at produsentene skal utstede et samsvarssertifikat som skal ledsage alle nye personbiler, og at medlemsstatene skal tillate registrering og ibruktaking av en ny personbil bare dersom den er ledsaget av et gyldig samsvarssertifikat. Data som samles inn av medlemsstatene, bør være i samsvar med samsvarssertifikatet som produsenten har utstedt for personbilen, og bør bare baseres på denne referansen. Dersom medlemsstatene av berettigede grunner ikke benytter samsvarssertifikatet til å fullføre prosessen med registrering og ibruktaking av en ny personbil, bør de treffe de nødvendige tiltak for å sikre tilstrekkelig nøyaktighet i overvåkingsprosedyren. Det bør finnes en standarddatabase på fellesskapsplan med data om samsvarssertifikater. Den bør brukes som eneste referanse for at medlemsstatene lettere skal kunne vedlikeholde sine registreringsdata om nyregistrerte kjøretøyer.
- (27) Hvor godt produsentene oppfyller målene i denne forordning, bør vurderes på fellesskapsplan. Produsenter hvis gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp overskrider grensene fastsatt i denne forordning, bør pålegges et overtredelsesgebyr for hvert kalenderår fra og med 2012. Gebyret bør justeres etter i hvilken utstrekning produsentene ikke oppfyller målet. Det bør øke over tid. For å gjøre det tilstrekkelig attraktivt å treffe tiltak for å redusere spesifikke CO₂-utslipp fra personbiler, bør gebyret gjenspeile kostnadene ved teknologisk utvikling. Overtredelsesgebyrene bør betraktes som en inntekt som inngår i Den europeiske unions alminnelige budsjett.
- (28) Eventuelle nasjonale tiltak som medlemsstatene kan opprettholde eller innføre i samsvar med artikkel 176 i traktaten, bør, i betraktning av denne forordnings formål og framgangsmåter, ikke medføre ytterligere eller høyere avgifter for produsenter som ikke oppfyller sine mål i henhold til denne forordning.
- (29) Denne forordning bør ikke være til hinder for at Fellesskapets konkurranseregler anvendes fullt ut.
- (30) Kommisjonen bør vurdere nye metoder for å nå det langsiktige målet, særlig når det gjelder kurvens helling, nytteparameteren og ordningen med overtredelsesgebyrer.
- (31) De tiltak som er nødvendige for å gjennomføre denne forordning, bør vedtas i samsvar

¹⁰ Kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 av 18. juli 2008 om gjennomføring og endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorvogn med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6), og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer (EUT L 199 av 28.7.2008, s. 1).

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen¹¹.

- (32) Kommisjonen bør særlig ha myndighet til å endre kravene til overvåking og rapportering i lys av de erfaringer som oppnås ved anvendelsen av denne forordning, fastsette metoder for innsamling av overtredelsesgebyrer, vedta detaljerte bestemmelser om unntak for visse produsenter og tilpasse vedlegg I for å ta hensyn til utviklingen i massen av nye personbiler som registreres i Fellesskapet, og gjenspeile eventuelle endringer av de påbudte prøvingsmetodene for måling av spesifikke CO₂-utslipp. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning, blant annet ved å utfylle den med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, må de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- (33) For å forenkle regelverket og gjøre det klarere bør vedtak 1753/2000/EF oppheves.
- (34) Ettersom målet for denne forordning, som er å fastsette krav til CO₂-utslipp for nye personbiler for å sikre at det indre marked fungerer tilfredsstillende og for å nå Unionens overordnede mål om å redusere klimagassutslippene, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av tiltakets omfang og virkninger bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet –

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål

Denne forordning fastsetter kravene som gjelder for CO₂-utslipp for nye personbiler for å sikre at det indre marked fungerer tilfredsstillende og for å nå Det europeiske fellesskaps overordnede mål om et gjennomsnittlig CO₂-utslipp på 120 g/km for nybilparken. I denne forordning fastsettes de gjennomsnittlige CO₂-utslippene for nye person-

biler til 130 g/km. Dette skal oppnås gjennom forbedringer i kjøretøyenes motorteknologi og måles i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007 og dens gjennomføringstiltak, og gjennom innovative teknologier.

Fra og med 2020 fastsetter denne forordning et mål for gjennomsnittlige CO₂-utslipp på 95 g/km for nybilparken i samsvar med artikkel 13 nr. 5.

Som et ledd i Fellesskapets integrerte metode vil denne forordning bli utfylt med tiltak som skal gi en ytterligere reduksjon i CO₂-utslipp på 10 g/km.

Artikkel 2

Virkeområde

- Denne forordning får anvendelse på motor-kjøretøyer i gruppe M₁ som definert i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF («personbiler»), som registreres i Fellesskapet for første gang, og som ikke tidligere har vært registrert utenfor Fellesskapet («nye personbiler»).
- Det skal ikke tas hensyn til tidligere registrering utenfor Fellesskapet som er gjort mindre enn tre måneder før registreringen i Fellesskapet.
- Denne forordning får ikke anvendelse på spesialkjøretøyer som definert i del A nr. 5 i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF.

Artikkel 3

Definisjoner

- I denne forordning menes med:
 - «gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp» når det gjelder en produsent, gjennomsnittet av de spesifikke CO₂-utslippene for alle nye personbiler fra denne produsenten,
 - «samsvarssertifikat» sertifikatet nevnt i artikkel 18 i direktiv 2007/46/EF,
 - «produsent» den person eller det organ som overfor godkjenningsmyndigheten er ansvarlig for alle aspekter ved framgangsmåten for EF-typegodkjenning i samsvar med direktiv 2007/46/EF og for å sikre produksjonssamsvar,
 - «masse» en bils masse med karosseri i driftsferdig stand som angitt på samsvarssertifikatet og definert i punkt 2.6 i vedlegg I til direktiv 2007/46/EF,
 - «avtrykk» sporvidden multiplisert med akselavstanden som angitt på samsvarssertifikatet og definert i punkt 2.1 og punkt 2.3 i vedlegg I til direktiv 2007/46/EF,

¹¹ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

- f) «spesifikke CO₂-utslipp» CO₂-utslippene fra en personbil målt i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007 og angitt som masseutslipp av CO₂ (blandet kjøring) i samsvarssertifikatet. For personbiler som ikke er typegodkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007, menes med «spesifikke CO₂-utslipp» CO₂-utslippene målt etter samme målemetode som angitt for personbiler i forordning (EF) nr. 692/2008, eller etter metodene vedtatt av Kommisjonen for fastsettelse av CO₂-utslipp fra slike personbiler,
- g) «mål for spesifikke utslipp» når det gjelder en produsent, gjennomsnittet av de spesifikke CO₂-utslipp som er tillatt i samsvar med vedlegg I for alle nye personbiler fra nevnte produsent, eller dersom produsenten er innrømmet et unntak i henhold til artikkel 11, målet for spesifikke utslipp som er fastsatt i samsvar med nevnte unntak.
2. I denne forordning menes med «en gruppe av tilknyttede produsenter» en produsent og dennes tilknyttede foretak. Når det gjelder en produsent, menes med «tilknyttet foretak»
- a) foretak der produsenten direkte eller indirekte
- kan utøve mer enn halvparten av stemmerettene,
 - har myndighet til å utpeke over halvparten av medlemmene av kontrollorganet, styret eller organer som representerer foretaket juridisk, eller
 - har rett til å lede foretakets virksomhet,
- b) foretak som overfor produsenten direkte eller indirekte har rettighetene eller myndigheten angitt i bokstav a),
- c) foretak der et foretak nevnt i bokstav b) direkte eller indirekte har rettighetene eller myndigheten angitt i bokstav a),
- d) foretak der produsenten sammen med ett eller flere av foretakene nevnt i bokstav a), b) eller c), eller dersom to eller flere av de sistnevnte foretak i fellesskap har rettighetene eller myndigheten angitt i bokstav a),
- e) foretak der rettighetene eller myndigheten angitt i bokstav a) innehas i fellesskap av produsenten eller ett eller flere av dennes tilknyttede foretak som nevnt i bokstav a)-d) og en eller flere tredjemenn.

Artikkel 4

Mål for spesifikke utslipp

For kalenderåret som starter 1. januar 2012, og hvert etterfølgende kalenderår skal alle produsent-

ter av personbiler sikre at de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene ikke overskrider vedkommendes mål for spesifikke utslipp som fastsatt i vedlegg I, eller dersom en produsent er innrømmet et unntak i henhold til artikkel 11, i samsvar med nevnte unntak.

For å fastsette hver enkelt produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp skal det tas hensyn til følgende prosentdel av hver enkelt produsents nye personbiler registrert i det aktuelle året:

- 65 % i 2012,
- 75 % i 2013,
- 80 % i 2014,
- 100 % fra og med 2015.

Artikkel 5

Superkreditter

Ved beregning av gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp skal hver enkelt ny personbil med spesifikke CO₂-utslipp under 50 g/km regnes som:

- 3,5 biler i 2012,
- 3,5 biler i 2013,
- 2,5 biler i 2014,
- 1,5 biler i 2015,
- 1 bil fra og med 2016.

Artikkel 6

Mål for spesifikke utslipp for kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff

Ved vurdering av hvorvidt en produsent oppfyller målene for spesifikke utslipp nevnt i artikkel 4, skal de spesifikke CO₂-utslippene for hvert kjøretøy som er konstruert for å kunne kjøre på en blanding av bensin og 85 % etanol («E85»), og som oppfyller det relevante fellesskapsregelverket eller europeiske tekniske standarder, reduseres med 5 % fram til og med 31. desember 2015 ettersom det teknologiske potensial og potensialet for utslippsreduksjon øker ved bruk av biodrivstoff. Denne reduksjonen skal bare få anvendelse dersom minst 30 % av bensinstasjonene i medlemsstaten der kjøretøyet er registrert, tilbyr en form for denne typen alternativt drivstoff som er i samsvar med kriteriene for bærekraftig utvikling for biodrivstoff fastsatt i det relevante fellesskapsregelverket.

Artikkel 7

Opprettelse av sammenslutninger

1. Produsenter som ikke er innrømmet unntak i henhold til artikkel 11, kan opprette en sam-

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

- menslutning for å oppfylle sine forpliktelser i henhold til artikkel 4.
2. En avtale om å opprette en sammenslutning kan gjelde for ett eller flere kalenderår, forutsatt at avtalens sammenlagte varighet er høyst fem kalenderår, og at avtalen inngås senest 31. desember i det første kalenderåret der utslippene skal slås sammen. Produsenter som danner en sammenslutning, skal legge fram følgende opplysninger for Kommisjonen:
 - a) en liste over de produsenter som skal inngå i sammenslutningen,
 - b) navnet på den produsent som er utpekt som leder for sammenslutningen, som vil være kontaktpunkt for sammenslutningen, og som vil ha ansvar for å innbetale ethvert overtredelsesgebyr som sammenslutningen måtte bli ilagt i samsvar med artikkel 9, og
 - c) dokumentasjon på at lederen for sammenslutningen kan oppfylle forpliktelsene i henhold til bokstav b).
 3. Dersom den foreslåtte lederen for sammenslutningen ikke oppfyller kravet om å innbetale ethvert overtredelsesgebyr som sammenslutningen ilegges i samsvar med artikkel 9, skal Kommisjonen underrette produsentene.
 4. Produsentene i en sammenslutning skal i fellesskap informere Kommisjonen om enhver endring av leder for sammenslutningen eller dens finansielle status, i den grad dette kan påvirke dens evne til å oppfylle kravet om å betale ethvert overtredelsesgebyr som sammenslutningen ilegges i samsvar med artikkel 9, og eventuelle endringer med hensyn til medlemskap i eller oppløsning av sammenslutningen.
 5. Produsenter kan gå sammen i sammenslutninger forutsatt at deres avtaler er i samsvar med traktatens artikkel 81 og 82, og at de gjør det mulig for produsenter som anmoder om medlemskap i sammenslutningen, å delta på en åpen, gjennomsiktig og ikke-diskriminerende måte på forretningsmessig rimelige vilkår. Uten å begrense den allmenne anvendelsen av Fellesskapets konkurranseregler for slike sammenslutninger skal samtlige medlemmer av en sammenslutning sikre at det verken deles data eller utveksles opplysninger innenfor rammen av deres sammenslutningsordning, unntatt når det gjelder følgende opplysninger:
 - a) gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp,
 - b) mål for spesifikke utslipp,
 - c) det samlede antallet kjøretøyer som er registrert.
 6. Nr. 5 får ikke anvendelse dersom alle produsentene i sammenslutningen tilhører samme gruppe av tilknyttede produsenter.
 7. Med mindre det gis en melding i henhold til nr. 3, skal produsentene i en sammenslutning når det gjelder opplysninger som legges fram for Kommisjonen, vurderes som én produsent når det gjelder oppfyllelsen av forpliktelsene i henhold til artikkel 4. Overvåkings- og rapporteringsopplysninger om individuelle produsenter og om eventuelle sammenslutninger skal registreres, rapporteres og være tilgjengelig i sentralregisteret nevnt i artikkel 8 nr. 4.

Artikkel 8

Overvåking og rapportering av gjennomsnittlige utslipp

1. For kalenderåret som begynner 1. januar 2010, og for hvert etterfølgende kalenderår skal alle medlemsstater registrere data om hver ny personbil som registreres på deres territorium i samsvar med del A i vedlegg II. Disse opplysningene skal gjøres tilgjengelige for produsentene og deres utpekte importører eller representanter i hver medlemsstat. Medlemsstatene skal gjøre det de kan for å sikre at rapporteringsorganene arbeider på en gjennomsiktig måte. Hver medlemsstat skal sikre at de spesifikke CO₂-utslippene fra personbiler som ikke er typegodkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007, måles og registreres i samsvarssertifikatet.
2. Innen 28. februar hvert år, første gang i 2011, skal hver medlemsstat fastsette og oversende til Kommisjonen opplysningene oppført i del B i vedlegg II for det foregående kalenderår. Dataene skal oversendes i samsvar med formatet angitt i del C i vedlegg II.
3. På anmodning fra Kommisjonen skal en medlemsstat også oversende alle data som samles inn i samsvar med nr. 1.
4. Kommisjonen skal føre et sentralt register over dataene som medlemsstatene innrapporterer i henhold til denne artikkel, og innen 30. juni hvert år, første gang i 2011, foreta en foreløpig beregning for hver produsent av følgende:
 - a) gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i foregående kalenderår,
 - b) målet for spesifikke utslipp i foregående kalenderår og
 - c) differansen mellom produsentens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i foregående kalenderår og dens mål for spesifikke utslipp for samme år.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

Kommisjonen skal underrette alle produsenter om dens foreløpige beregning for hver av dem. Meldingen skal inneholde opplysninger for hver medlemsstat om antall nye personbiler som er registrert, og deres spesifikke CO₂-utslipp.

Registeret skal være offentlig tilgjengelig.

5. Produsentene kan innen tre måneder etter mottak av underretningen om den foreløpige beregningen i henhold til nr. 4, underrette Kommisjonen om eventuelle feil i dataene og angi i hvilken medlemsstat produsenten mener feilen har oppstått.

Kommisjonen skal se nærmere på alle meldinger fra produsentene og innen 31. oktober enten bekrefte eller endre de foreløpige beregningene i henhold til nr. 4.

6. Dersom Kommisjonen på grunnlag av beregningene i henhold til nr. 5 når det gjelder kalenderåret 2010 eller 2011, anser at en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp for dette året overskred dens mål for spesifikke utslipp for samme år, skal Kommisjonen underrette produsenten om dette.
7. Medlemsstatene skal utpeke en vedkommende myndighet som skal samle inn og oversende overvåkingsdata i samsvar med denne forordning, og skal underrette Kommisjonen om vedkommende utpekte myndighet innen 8. desember 2009. Kommisjonen skal deretter underrette Europaparlamentet og Rådet om dette.
8. Medlemsstatene skal for hvert kalenderår der artikkel 6 får anvendelse, underrette Kommisjonen om andelen bensinstasjoner og bærekraftskriteriene for E85 som nevnt i denne artikkel.
9. Kommisjonen kan vedta nærmere regler om overvåking og rapportering av data i henhold til denne artikkel og om anvendelsen av vedlegg II i samsvar med framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 14. nr. 2.

Kommisjonen kan endre vedlegg II på bakgrunn av erfaringer fra anvendelsen av denne forordning. Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 14 nr. 3.

Artikkel 9

Overtredelsesgebyr

1. For hvert kalenderår fra og med 2012 der en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp overskrider dens mål for spesifikke

utslipp for samme år, skal Kommisjonen ilegge produsenten eller, dersom det gjelder en sammenslutning, lederen for sammenslutningen, et overtredelsesgebyr.

2. Overtredelsesgebyret i henhold til nr. 1 beregnes ved hjelp av følgende formel:

a) Fra 2012 til 2018:

- i) Dersom produsentens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp overskrider dens mål for spesifikke utslipp med mer enn 3 g CO₂/km:

$$\begin{aligned} & ((\text{Utslippsoverskridelse} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ euro/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \\ & \times 25 \text{ euro/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ euro/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \\ & \text{ euro/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antall nye personbiler.} \end{aligned}$$

- ii) Dersom produsentens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp overskrider dens mål for spesifikke utslipp med mer enn 2 g CO₂/km, men ikke mer enn 3 g CO₂/km:

$$\begin{aligned} & ((\text{Utslippsoverskridelse} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ euro/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \\ & \times 15 \text{ euro/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ euro/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antall nye personbiler.} \end{aligned}$$

- iii) Dersom produsentens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp overskrider dens mål for spesifikke utslipp med mer enn 1 g CO₂/km, men ikke mer enn 2 g CO₂/km:

$$\begin{aligned} & ((\text{Utslippsoverskridelse} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ euro/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \\ & \times 5 \text{ euro/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antall nye personbiler.} \end{aligned}$$

- iv) Dersom produsentens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp ikke overskrider dens mål for spesifikke utslipp med mer enn 1 g CO₂/km:

$$(\text{Utslippsoverskridelse} \times 5 \text{ euro/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antall nye personbiler.}$$

b) Fra og med 2019:

$$(\text{Utslippsoverskridelse} \times 95 \text{ euro/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antall nye personbiler.}$$

I denne artikkel menes med «utslippsoverskridelse» det positive antall gram per kilometer fastsatt i henhold til artikkel 4 som produsentens gjennomsnittlige spesifikke utslipp – idet det tas hensyn til reduksjoner i CO₂-utslipp som godkjente innovative teknologier har medført – har overskredet sitt mål for spesifikke utslipp med i kalenderåret, avrundet til tre desimaler, og med «antall nye personbiler» det antall nye personbiler som produsenten har

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

produsert, og som er registrert i det aktuelle året i samsvar med innfasingskriteriene fastsatt i artikkel 4.

3. Kommisjonen skal fastsette metoder for innkreving av overtredelsesgebyr i henhold til nr. 1.

Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning ved å utfylle den, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 14 nr. 3.

4. Overtredelsesgebyrene skal betraktes som en inntekt som inngår i Den europeiske unions alminnelige budsjett.

Artikkel 10

Offentliggjøring av produsentenes resultater

1. Innen 31. oktober hvert år, første gang i 2011, skal Kommisjonen offentliggjøre en liste med følgende opplysninger om hver produsent:
 - a) produsentens mål for spesifikke utslipp for foregående kalenderår,
 - b) produsentens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i foregående kalenderår,
 - c) differansen mellom produsentens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i foregående kalenderår og produsentens mål for spesifikke utslipp for samme år,
 - d) gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp for alle nye personbiler i Fellesskapet i foregående kalenderår, og
 - e) gjennomsnittlig masse for alle nye personbiler i Fellesskapet i foregående kalenderår.
2. Fra og med 31. oktober 2013 skal listen som offentliggjøres i henhold til nr. 1, også angi hvorvidt produsenten har oppfylt kravene i artikkel 4 for foregående kalenderår.

Artikkel 11

Unntak for visse produsenter

1. En søknad om unntak fra målene for spesifikke utslipp beregnet i samsvar med vedlegg I kan inngis av en produsent som er ansvarlig for færre enn 10 000 nye personbiler som registreres i Fellesskapet per kalenderår, og som
 - a) ikke tilhører en gruppe av tilknyttede produsenter, eller
 - b) tilhører en gruppe av tilknyttede produsenter som samlet er ansvarlig for færre enn 10 000 nye personbiler som registreres i Fellesskapet per kalenderår, eller

c) tilhører en gruppe av tilknyttede produsenter, men driver eget produksjonsanlegg og egen utviklingsavdeling.

2. Et unntak som det søkes om i henhold til nr. 1, kan innrømmes for en periode på høyst fem år. En søknad skal inngis til Kommisjonen og skal inneholde

a) navn på og kontaktperson hos produsenten,

b) dokumentasjon på at produsenten oppfyller kriteriene for å søke om unntak i henhold til nr. 1,

c) nærmere opplysninger om personbiler som den produserer, inkludert nevnte personbilers masse og spesifikke CO₂-utslipp, og

d) et mål for spesifikke utslipp som står i forhold til reduksjonspotensialet, inkludert det økonomiske og teknologiske potensialet til å redusere de spesifikke CO₂-utslippene, og som tar hensyn til kjennetegnene ved markedet for biltypen som produseres.

3. Dersom Kommisjonen anser at produsenten oppfyller kriteriene for unntak i henhold til nr. 1 og er overbevist om at produsentens forslag til mål for spesifikke utslipp står i forhold til dens reduksjonspotensial, inkludert det økonomiske og teknologiske potensialet til å redusere de spesifikke CO₂-utslippene, samtidig som det tas hensyn til kjennetegnene ved markedet for biltypene som produseres, skal Kommisjonen innrømme produsenten unntak. Unntaket skal gjelde fra 1. januar i året etter at unntaket ble innrømmet.

4. En søknad om unntak fra målene for spesifikke utslipp beregnet i samsvar med vedlegg I kan inngis av en produsent som sammen med alle dens tilknyttede foretak er ansvarlig for mellom 10 000 og 300 000 nye personbiler som registreres i Fellesskapet per kalenderår.

En produsent kan inngi en slik søknad på egne vegne eller på vegne av seg selv sammen med ett eller flere av dens tilknyttede foretak. En søknad skal inngis til Kommisjonen og skal inneholde

a) alle opplysningene nevnt i nr. 2 bokstav a) og c), inkludert dersom det er relevant, alle opplysninger om ethvert tilknyttet foretak,

b) et mål som utgjør en 25 % reduksjon i gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i 2007 eller, dersom en enkelt søknad inngis for et antall tilknyttede foretak, en 25 % reduksjon av gjennomsnittet av disse foretaks gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i 2007.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

Dersom det ikke foreligger opplysninger om en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp for 2007, skal Kommisjonen fastsette et tilsvarende reduksjonsmål basert på beste tilgjengelige teknologi for reduksjon av CO₂-utslipp som brukes i personbiler med tilsvarende masse, samtidig som det tas hensyn til kjennetegnene ved markedet for biltypen som produseres. Dette målet skal brukes av søkeren for formålene i bokstav b).

Kommisjonen skal gi produsenten unntak dersom det dokumenteres at kriteriene for unntak nevnt i dette nummer er oppfylt.

5. En produsent som er gjenstand for et unntak i samsvar med denne artikkel, skal underrette Kommisjonen umiddelbart om enhver endring som gjør eller kan gjøre at den ikke lenger oppfyller kriteriene for unntak.
6. Dersom Kommisjonen på grunnlag av en melding i henhold til nr. 5 eller på annen måte anser at en produsent ikke lenger oppfyller kriteriene for unntak, skal Kommisjonen tilbakekalle unntaket med virkning fra 1. januar i neste kalenderår og underrette produsenten om dette.
7. Dersom produsenten ikke oppnår sine mål for spesifikke utslipp, skal Kommisjonen ilegge produsenten et overtredelsesgebyr som fastsatt i artikkel 9.
8. Kommisjonen kan vedta nærmere bestemmelser om gjennomføringen av nr. 1-7, blant annet om fortolkningen av kriteriene for unntak, innholdet i søknadene og innholdet i og vurderingen av programmene for reduksjon av spesifikke CO₂-utslipp.

Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning ved å utfylle den, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 14 nr. 3.

9. Søknader om unntak, inkludert opplysninger som støtter søknaden, meldinger i henhold til nr. 5, tilbakekallinger i henhold til nr. 6 og enhver ilegging av overtredelsesgebyr i henhold til nr. 7 og tiltak som vedtas i samsvar med nr. 8, skal offentliggjøres i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001 av 30. mai 2001 om offentlig tilgang til Europaparlamentets, Rådets og Kommisjonens dokumenter¹².

Artikkel 12

Miljøinnovasjon

1. På anmodning fra en leverandør eller en produsent skal det tas hensyn til CO₂-reduksjoner som oppnås ved bruk av innovative teknologier. Det samlede bidraget av slik teknologi til reduksjon av en produsents mål for spesifikke utslipp, kan være på høyst 7 g CO₂/km.
2. Kommisjonen skal innen 2010 vedta nærmere bestemmelser om en framgangsmåte for godkjenning av slike innovative teknologier i samsvar med framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 14 nr. 2. Disse nærmere bestemmelser skal være basert på følgende kriterier for innovative teknologier:
 - a) CO₂-reduksjonene som oppnås ved bruk av innovative teknologier, skal kunne tilskrives leverandøren eller produsenten,
 - b) de innovative teknologiene skal bidra til en bekreftet reduksjon av CO₂-utslippene,
 - c) de innovative teknologiene skal ikke omfattes av den standardiserte prøvingsssyklusen for CO₂-målinger eller obligatoriske bestemmelser som følge av utfyllende ytterligere tiltak som gjennomføres for å oppnå en CO₂-reduksjon på 10 g/km som nevnt i artikkel 1, eller være obligatorisk i henhold til andre bestemmelser i Fellesskapets regelverk.
3. En leverandør eller produsent som søker om å få et tiltak godkjent som en innovativ teknologi, skal framlegge en rapport, inkludert en verifikasjonsrapport utarbeidet av et uavhengig, godkjent organ, for Kommisjonen. Dersom det foreligger en mulig vekselvirkning mellom tiltaket og en annen innovativ teknologi som allerede er godkjent, skal rapporten nevne denne vekselvirkningen, og verifikasjonsrapporten skal vurdere i hvilken utstrekning vekselvirkningen påvirker den reduksjon som oppnås gjennom det enkelte tiltak.
4. Kommisjonen skal godkjenne den oppnådde reduksjonen på grunnlag av kriteriene fastsatt i nr. 2.

Artikkel 13

Vurdering og rapportering

1. I 2010 skal Kommisjonen legge fram for Europaparlamentet og Rådet en rapport om framskrittene som er gjort i gjennomføringen av Fellesskapets integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer.

¹² EFT L 145 av 31.5.2001, s. 43.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

2. Innen 31. oktober 2014 og hvert tredje år deretter skal det treffes tiltak for å endre vedlegg I for å justere M₀-verdien til den gjennomsnittlige massen for nye personbiler i de tre foregående kalenderårene.

Disse tiltak skal tre i kraft første gang 1. januar 2016 og deretter hvert tredje år.

Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 14 nr. 3.

3. Fra og med 2012 skal Kommisjonen gjennomføre en konsekvensanalyse for innen 2014, i samsvar med artikkel 14 nr. 3 i forordning (EF) nr. 715/2007, å gjennomgå framgangsmåtene for måling av CO₂-utslipp som fastsatt i henhold til nevnte forordning. Kommisjonen skal særlig legge fram hensiktsmessige forslag til hvordan disse framgangsmåtene kan endres slik at de bedre gjenspeiler bilenes faktiske CO₂-utslipp, og til å innarbeide godkjente innovative teknologier som definert i artikkel 12, i prøvingsssyklusen. Kommisjonen skal sørge for at nevnte framgangsmåter deretter gjennomgås regelmessig.

Fra og med den dato da den reviderte framgangsmåten for måling av CO₂-utslipp får anvendelse, skal innovative teknologier ikke lenger godkjennes i henhold til framgangsmåten fastsatt i artikkel 12.

4. Innen 2010 skal Kommisjonen gjennomgå direktiv 2007/46/EF slik at hver type, variant og versjon tilsvarer et unikt sett med innovative teknologier.
5. Innen 1. januar 2013 skal Kommisjonen fullføre en gjennomgåelse av målene for spesifikke utslipp i vedlegg I og unntakene i artikkel 11, med sikte på å fastsette
- metodene for å nå det langsiktige målet på 95 g CO₂/km på en kostnadseffektiv måte innen 2020, og
 - aspekter ved gjennomføringen av dette målet, inkludert overtredelsesgebyret.

På grunnlag av denne gjennomgåelsen og konsekvensanalysen, inkludert en samlet vurdering av konsekvensene for bilindustrien og de industrier som er avhengige av den, skal Kommisjonen ved behov legge fram et forslag om å endre denne forordning på en måte som er så konkurransemessig nøytral som mulig, og som er sosialt rettferdig og bærekraftig.

6. Innen 2014 skal Kommisjonen etter en konsekvensanalyse offentliggjøre en rapport om til-

gjengeligheten av data om avtrykk og bruk av dem som et nytteparameter for å fastsette mål for spesifikke utslipp, og ved behov legge fram et forslag for Europaparlamentet og Rådet om endring av vedlegg I.

7. Det skal treffes tiltak som kan sikre den nødvendige tilpasning av formelen i vedlegg I for å gjenspeile eventuelle endringer i den påbudte prøvingsmetoden for måling av spesifikke CO₂-utslipp.

Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 14 nr. 3.

Artikkel 14

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt ved artikkel 9 i vedtak 280/2004/EF¹³.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1-4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Artikkel 15

Oppheving

Vedtak nr. 1753/2000/EF oppheves med virkning fra 1. januar 2010.

Artikkel 4, 9 og 10 i nevnte vedtak får fortsatt anvendelse inntil Kommisjonen har lagt fram for Europaparlamentet en rapport om overvåkingsdata for kalenderåret 2009.

Artikkel 16

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den tredje dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

¹³ Europaparlaments- og rådsvedtak 280/2004/EF av 11. februar 2004 om en overvåkingsordning for Felleskapets utslipp av klimagasser og for gjennomføring av Kyotoprotokollen (EUT L 49 av 19.2.2004, s. 1).

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 23. april 2009.

For Europaparlamentet

H.-G. PÖTTERING

President

For Rådet

P. NEČAS

Formann

Vedlegg I

Mål for spesifikke utslipp

1. Med henblikk på de beregninger som skal gjøres i samsvar med dette vedlegg, skal de spesifikke CO₂-utslippene for hver ny personbil, målt i gram per kilometer, fastsettes i samsvar med følgende formel:

a) Fra og med 2012 til og med 2015:
Spesifikke CO₂-utslipp = $130 + a \times (M - M_0)$
Der

M = kjøretøyets masse i kilo (kg)

M_0 = 1372,0

a = 0,0457

b) Fra og med 2016:
Spesifikke CO₂-utslipp = $130 + a \times (M - M_0)$
Der

M = kjøretøyets masse i kilo (kg)

M_0 = verdien vedtatt i samsvar med artikkel 13 nr. 2

a = 0,0457

2. Målet for spesifikke utslipp for en produsent i et kalenderår skal beregnes som gjennomsnittet av de spesifikke CO₂-utslippene fra hver ny personbil registrert i det aktuelle kalenderåret som produsenten har produsert.

Vedlegg II

Overvåking og rapportering av utslipp

DEL A — Innsamling av data om nye personbiler og fastsettelse av hvilke opplysninger som skal registreres ved overvåking av CO₂-utslipp

1. For kalenderåret som starter 1. januar 2010, og hvert etterfølgende kalenderår skal alle medlemsstater registrere følgende opplysninger om hver ny personbil som registreres på deres territorium:

a) produsenten,

- b) dens type, variant og versjon,
- c) dens spesifikke CO₂-utslipp (g/km),
- d) dens masse (kg),
- e) dens akselavstand (mm) og
- f) dens sporvidde (mm).

2. Opplysningene nevnt i nr. 1 skal hentes fra samsvarssertifikatet til den aktuelle personbilen. Dersom det i samsvarssertifikatet angis både en minste og en største masse for en personbil, skal medlemsstatene bare bruke det største tallet med henblikk på anvendelsen av denne forordning. For kjøretøyer som bruker to typer drivstoff (bensin/gass) hvis samsvarssertifikat inneholder tall for spesifikke CO₂-utslipp for begge drivstofftyper, skal medlemsstatene bare bruke tallet som måles for gass.
3. For kalenderåret som starter 1. januar 2010, og hvert etterfølgende kalenderår skal hver medlemsstat i samsvar med metodene beskrevet i del B, for hver produsent fastsette
 - a) samlet antall nye personbiler som er registrert på medlemsstatens territorium,
 - b) gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i henhold til del B nr. 2 i dette vedlegg,
 - c) gjennomsnittlig masse i henhold til del B nr. 3 i dette vedlegg,
 - d) for hver versjon av hver variant av hver type ny personbil:
 - i) samlet antall nye personbiler registrert på medlemsstatens territorium i henhold til del B nr. 1 i dette vedlegg,
 - ii) spesifikke CO₂-utslipp og den andel av utslippsreduksjonen som er oppnådd ved hjelp av innovative teknologier i samsvar med artikkel 12, eller andel kjøretøyer med alternativt drivstoff i samsvar med artikkel 6,
 - iii) masse,
 - iv) bilens avtrykk i henhold til del B nr. 5 i dette vedlegg.

DEL B — Metode for å fastsette hvilke data som skal registreres ved overvåking av CO₂-utslipp fra nye personbiler

Overvåkingsdata som medlemstatene er pålagt å fastsette i samsvar med nr. 3 i del A, skal fastsettes i samsvar med framgangsmåten i denne del.

1. Antall registrerte nye personbiler (N)

Medlemsstatene skal fastsette antallet nye personbiler som er registrert på deres territorium i det aktuelle overvåkingsåret (N).

2. Gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra nye personbiler (S_{ave})

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

Gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra alle nye personbiler som er registrert på en medlemsstats territorium i overvåkingsåret (S_{ave}), beregnes ved å dividere summen av spesifikke CO₂-utslipp fra hver enkelt ny personbil (S) med antall nye personbiler (N).

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

3. Gjennomsnittsmasse for nye personbiler

Gjennomsnittsmasse for alle nye personbiler som er registrert på en medlemsstats territorium i overvåkingsåret (M_{ave}), beregnes ved å dividere summen av massen av hver enkelt ny personbil (M) med antallet nye personbiler (N).

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

4. De nye personbilenes fordeling på ulike versjoner

For hver versjon av hver variant av hver type ny personbil skal antall nyregistrerte personbiler, kjøretøyenes masse, spesifikke CO₂-utslipp og avtrykk registreres.

5. Avtrykk

Bilens avtrykk skal beregnes ved å multiplisere bilens akselavstand med bilens sporvidde.

DEL C — Format for overføring av data

Medlemsstatene skal for hvert år rapportere dataene i del A nr. 3 for hver produsent i følgende format:

Aggregerte data:

År:				
Produsent	Samlet antall registrerte nye personbiler	Gjennomsnittlige spesifikke CO ₂ -utslipp (g/km)	Gjennomsnittlig masse (kg)	Gjennomsnittlig avtrykk (m ²)
(Produsent 1)
(Produsent 2)
...
Samlet for alle produsenter

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

År	Produsent	Type bil	Variant	Versjon	Innovativ teknologi ¹ eller gruppe av innovative teknologier, eller kjøretøy som bruker alternativt drivstoff ²	Merke	Handelsbetegnelse	Samlet antall nyregistreringer	Spesifikke CO ₂ -utslipp (g/km)	Masse (kg)	Avtrykk (m ²)	Utslippsreduksjon ved innovative teknologier ³ eller mulighet for alternativt drivstoff ⁴
År 1	(Navn på produsent 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
År 1	(Navn på produsent 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
År 1	(Navn på produsent 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
År 1	(Navn på produsent 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
År 1	(Navn på produsent 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

¹ I samsvar med artikkel 12.

² I samsvar med artikkel 6.

³ I samsvar med artikkel 12.

⁴ I samsvar med artikkel 6.

Vedlegg 4

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 av 11. mai 2011 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye lette nyttekjøretøyer som del av Unionens integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer

(uoffisiell oversettelse)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 192 nr. 1, under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹, etter samråd med Regionkomiteen, etter den ordinære regelverksprosessen² og ut fra følgende betraktninger:

1) De forente nasjoners rammekonvensjon om klimaendring, som ble godkjent på vegne av Det europeiske fellesskap ved rådsvedtak 94/69/EF³, har som mål å stabilisere konsentrasjonene av klimagasser i atmosfæren på et nivå som vil hindre farlig menneskeskapt forstyrrelse av klimasystemet. For å nå dette målet bør den globale gjennomsnittstemperaturen ved jordoverflaten ikke stige med mer enn 2 °C over de førindustrielle nivåene. Den seneste vurderingsrapporten fra FNs klimapanel (IPCC) viser at de globale utslippene av klimagasser må kulminere innen 2020 dersom dette målet skal nås. På sitt møte 8.–9. mars 2007 forpliktet Det europeiske råd seg til å redusere Fellesskapets samlede klimagassutslipp med minst 20 % sammenlignet med 1990-nivåene innen 2020, og med 30 % forutsatt at andre industriland forplikter seg til sammenlignbare utslippsreduksjoner, og at økonomisk mer utviklede utviklingsland i rimelig grad bidrar etter evne.

2) I 2009 fullførte Kommisjonen en gjennomgang av Unionens strategi for bærekraftig utvikling med særlig fokus på de mest akutte problemene i forbindelse med bærekraftig utvikling, som for eksempel transport, klimaendringer, folkehelse og energiøkonomisering.

3) Det bør gjennomføres politikk og tiltak på medlemsstatsplan og på unionsplan i alle sektorer av Unionens økonomi, ikke bare i industri- og energisektorene, for å oppnå de nødvendige vesentlige utslippsreduksjoner. Ved europaparlaments- og rådsvedtak nr. 406/2009/EF av 23. april 2009 om medlemsstatenes innsats for å redusere sine klimagassutslipp med henblikk på å oppfylle Fellesskapets forpliktelser til å redusere klimagassutslippene fram til 2020⁴ er det fastsatt et gjennomsnittlig utslippsmål på 10 % sammenlignet med 2005-nivåene i sektorer som ikke er omfattet av EUs ordning for handel med utslippskvoter, opprettet ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF av 13. oktober 2003 om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet⁵, inkludert veitransport. Veitransportsektoren er den nest største kilden til utslipp av klimagasser i EU, og utslippene fra denne sektoren, inkludert utslipp fra lette nyttekjøretøyer, fortsetter å øke. Dersom utslipp fra veitransport fortsetter å øke, vil det i vesentlig grad undergrave andre sektorers innsats for å motvirke klimaendringene.

4) Unionens mål for nye veigående kjøretøyer gir produsentene større planleggingsikkerhet og fleksibilitet når det gjelder å oppfylle kravet om å redusere CO₂-utslippene enn det som

¹ EUT C 44 av 11.2.2011, s. 157.

² Europaparlamentets holdning av 15. februar 2011 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 31. mars 2011.

³ EFT L 33 av 7.2.1994, s. 11.

⁴ EUT L 140 av 5.6.2009, s. 136.

⁵ EUT L 275 av 25.10.2003, s. 32.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

ville vært tilfelle med separate nasjonale mål for utslipp. Ved fastsettelse av utslippsstandarder er det viktig å ta hensyn til konsekvensene for markedet og produsentenes konkurransevne, de direkte og indirekte kostnader som påføres foretakene, og de fordeler som følger av at innovasjon stimuleres og energiforbruk og drivstoffkostnader reduseres.

- 5) For å styrke konkurransevnen til den europeiske bilindustrien bør det satses på stimulerings tiltak som miljøinnovasjon og superkreditter.
- 6) I sine meldinger av 7. februar 2007 med titlene «Results of the review of the Community Strategy to reduce CO₂ emissions from passenger cars and light-commercial vehicles» og «A Competitive Automotive Regulatory Framework for the 21st Century (CARS 21)» understreket Kommisjonen at Fellesskapets mål om gjennomsnittlige utslipp for den nye personbilparken på 120 g CO₂/km ikke kunne nås innen 2012 med mindre det ble truffet ytterligere tiltak.
- 7) I meldingene ble det foreslått en integrert metode for å nå fellesskapsmålet om gjennomsnittlige utslipp på 120 g CO₂/km fra nye personbiler og lette nyttekjøretøyer som ble registrert i Fellesskapet innen 2012, ved å fokusere på obligatoriske reduksjoner i CO₂-utslipp for å nå et mål på 130 g CO₂/km for den gjennomsnittlige nybilparken gjennom forbedringer i bilmotorteknologi og en ytterligere reduksjon på 10 g CO₂/km eller tilsvarende gjennom andre teknologiske forbedringer, inkludert forbedringer i drivstoffeffektivitet for lette nyttekjøretøyer, dersom det viser seg å være teknisk nødvendig.
- 8) Bestemmelsene som gjennomfører målet om utslipp fra lette nyttekjøretøyer, bør være i samsvar med den rettslige rammen for gjennomføring av målene om utslipp fra den nye personbilflåten fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 av 23. april 2009 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye personbiler som del av Fellesskapets integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer⁶.
- 9) Den rettslige rammen for oppnåelsen av det gjennomsnittlige utslippsmålet for nybilparken av lette nyttekjøretøyer bør sikre konkurransemessig nøytrale, sosialt rettfærdige og bærekraftige reduksjonsmål som tar hensyn til mangfoldet av europeiske bilprodusenter, og

som forhindrer enhver form for urettmessig konkurransevridning mellom dem. Den rettslige rammen bør være forenlig med det overordnede målet om å nå Unionens utslippsmål, og bør utfylles med flere bruksrelaterede instrumenter som differensierte bil- og energiavgifter eller tiltak for å begrense hastigheten til lette nyttekjøretøyer.

- 10) For å opprettholde mangfoldet i markedet for lette nyttekjøretøyer og dets evne til å imøtekomme ulike forbrukeres behov bør CO₂-målene for lette nyttekjøretøyer fastsettes som en lineær funksjon av kjøretøyets nytteverdi. Masse er en egnet parameter til å beskrive denne nytteverdien, ettersom det skaper en korrelasjon med nåværende utslipp og derfor gir mer realistiske og konkurransemessige nøytrale mål. Videre er data om masse lett tilgjengelig. Data om alternative nytteparametere som avtrykk (gjennomsnittlig sporvidde x akselavstand) og nyttelast, bør samles inn for å legge til rette for langsiktig evaluering av den nyttebaserte metoden.
- 11) Denne forordning fremmer aktivt miljøinnovasjon og tar hensyn til framtidig teknologisk utvikling som kan øke den europeiske bilindustriens konkurransevne på lang sikt og skape flere kvalitetsarbeidsplasser. For å kunne gjøre en systematisk vurdering av reduserte utslipp som følge av miljøinnovasjon bør Kommisjonen vurdere muligheten for å inkludere miljøinnovasjonstiltak i gjennomgangen av prøvingsmetoder i henhold til artikkel 14 nr. 3 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 av 20. juni 2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6) og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer⁷, samtidig som det tas hensyn til de tekniske og økonomiske virkningene av å inkludere dem.
- 12) Europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/94/EF av 13. desember 1999 om tilgjengeligheten av forbrukeropplysninger om drivstofføkonomi og CO₂-utslipp i forbindelse med markedsføring av nye personbiler⁸ krever allerede at salgsfremmende materiell for biler oppgir offisielle tall for CO₂-utslipp og drivstofforbruk til sluttbrukerne. Kommisjonen har i sin rekommendasjon 2003/217/EF av 26. mars 2003 om anvendelse av bestemmelsene i direk-

⁶ EUT L 140 av 5.6.2009, s. 1.

⁷ EFT L 171 av 29.6.1996, s. 1.

⁸ EFT L 12 av 18.1.2000, s. 16.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

tiv 1999/94/EF på salgsfremmende materiell på andre medier⁹ tolket dette som at det omfatter reklame. Virkeområdet til direktiv 1999/94/EF bør derfor utvides til lette nyttekjøretøyer, slik at reklame som inneholder energi- eller prisrelatert informasjon for lette nyttekjøretøyer, senest innen 2014 bør inneholde offisielle tall for CO₂-utslipp og drivstofforbruk til sluttbrukerne.

- 13) Ettersom kostnadene ved forskning og utvikling og produksjonskostnadene per enhet er svært høye for de første generasjonene av teknologi for kjøretøyer med svært lave karbondioksidutslipp som bringes i omsetning etter at denne forordning har trådt i kraft, tar denne forordning foreløpig sikte på å påskynde og fremme innføringen på unionsmarkedet av kjøretøyer med ultralave karbondioksidutslipp på det første stadiet av markedsføringen av dem.
- 14) Bruk av visse alternative drivstoffer kan gi betydelige CO₂-reduksjoner dersom man ser på kjøretøyets forbruk av energi fra både produksjon og bruk. Denne forordning inneholder derfor særskilte bestemmelser som har til hensikt å fremme bruk av visse kjøretøyer med alternativt drivstoff på unionsmarkedet.
- 15) Innen 1. januar 2012 og med sikte på bedre datainnsamling om og måling av drivstofforbruk bør Kommisjonen vurdere å endre det relevante regelverket for å innføre en forpliktelse for produsenter som søker om typegodkjenning for kjøretøyer i gruppe N₁ som definert i vedlegg II til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner¹⁰, til å utstyre alle kjøretøyer med måler for drivstofforbruk.
- 16) For å sikre samsvar med forordning (EF) nr. 443/2009 og unngå misbruk av reglene bør målet gjelde for alle nye lette nyttekjøretøyer som registreres i Unionen for første gang, og som, bortsett fra i en begrenset periode, ikke tidligere har vært registrert utenfor Unionen.
- 17) Ved direktiv 2007/46/EF opprettes en harmonisert ramme som omfatter administrative bestemmelser og alminnelige tekniske krav for godkjenning av alle nye kjøretøyer som omfattes av direktivet. Den enhet som har ansvar for at denne forordning etterleves, bør

være den samme som har ansvar for alle deler av typegodkjenningsprosessen i samsvar med nevnte direktiv, og for å sikre produksjonssamsvar.

- 18) Produsentene bør ha fleksibilitet til å bestemme hvordan de skal oppfylle sine mål i henhold til denne forordning, og bør kunne benytte gjennomsnittlige utslipp for sin nybilpark i stedet for å oppfylle CO₂-målene for hvert enkelt kjøretøy. Produsentene bør derfor pålegges å sikre at gjennomsnittlige spesifikke utslipp for alle nye lette nyttekjøretøyer som registreres i Unionen, og som de er ansvarlige for, ikke overskrider gjennomsnittet av utslippsmålene for slike kjøretøyer. For å lette innføringen bør dette kravet fases inn mellom 2014 og 2017. Dette er i samsvar med overgangsperiodene og innfasingsperioden fastsatt i forordning (EF) nr. 443/2009.
- 19) For å sikre at målene gjenspeiler situasjonen til produsenter av kjøretøyer i små serier og nisjeprodusenter og er i samsvar med produsentenes reduksjonspotensial, bør det for slike produsenter fastsettes alternative utslippsmål som tar hensyn til det tekniske potensialet for at de spesifikke CO₂-utslippene til en produsents kjøretøyer kan reduseres for slike produsenter, og som er i samsvar med de aktuelle markedssegmentenes kjennetegn. Dette unntak bør omfattes av gjennomgåelsen av målene for spesifikke utslipp i vedlegg I, som skal være avsluttet senest i begynnelsen av 2013.
- 20) I Unionens strategi for å redusere CO₂-utslipp fra personbiler og lette nyttekjøretøyer er det fastsatt en integrert metode for å nå Unionens mål om 120 g CO₂-utslipp/km innen 2012, og strategien legger også fram en langsiktig visjon for ytterligere utslippsreduksjoner. I forordning (EF) nr. 443/2009 er denne langsiktige visjonen underbygget med et mål for gjennomsnittlige utslipp for nybilparken på 95 g CO₂-utslipp/km. For å sikre samsvar med denne strategien og gi bransjen forutsigbarhet, bør det fastsettes et langsiktige mål for spesifikke CO₂-utslipp for lette nyttekjøretøyer i 2020.
- 21) For å gi produsentene fleksibilitet i måten de oppfyller sine utslippsmål på i henhold til denne forordning kan produsentene bli enige om å gå sammen i en sammenslutning på en åpen, gjennomsiktig og ikke-diskriminerende måte. Når en sammenslutning opprettes, bør målene til de enkelte produsentene erstattes av et felles mål for sammenslutningen som skal oppnås i fellesskap av dens medlemmer.

⁹ EUT L 82 av 29.3.2003, s. 33.

¹⁰ EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

- 22) De spesifikke CO₂-utslippene til etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer bør tildeles produsenten av basiskjøretøyet.
- 23) For å sikre at verdiene for CO₂-utslipp og drivstoffeffektivitet for etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer er representative bør Kommisjonen foreslå en særlig framgangsmåte og vurdere om det bør foretas en gjennomgang av typegodkjenningsregelverket.
- 24) En robust samsvarsordning er nødvendig for å sikre at målene i denne forordning blir oppfylt.
- 25) De spesifikke CO₂-utslippene fra nye lette nyttekjøretøyer måles på harmonisert grunnlag i Unionen i samsvar med metoden fastsatt i forordning (EF) nr. 715/2007. For å redusere den administrative byrden ved denne ordningen bør samsvar måles på grunnlag av data om registreringer av nye kjøretøyer i Unionen som medlemsstatene samler inn og rapporterer til Kommisjonen. For å sikre at dataene som brukes til å vurdere samsvar, er konsistente, bør reglene for innsamling og rapportering av dataene i størst mulig grad harmoniseres.
- 26) Direktiv 2007/46/EF fastsetter at produsentene skal utstede et samsvarssertifikat for alle nye lette nyttekjøretøyer, og at medlemsstatene skal tillate registrering og ibruktaking av et nytt lett nyttekjøretøy bare dersom det har et gyldig samsvarssertifikat. Data som samles inn av medlemsstatene, bør være i samsvar med samsvarssertifikatet som produsenten har utstedt for det lette nyttekjøretøyet, og bør bare baseres på dette dokumentet. Det bør finnes en standarddatabase på unionsplan med data om samsvarssertifikater. Den bør brukes som eneste referanse for at medlemsstatene lettere skal kunne vedlikeholde sine registreringsdata om nyregistrerte kjøretøyer.
- 27) Hvor godt produsentene oppfyller målene i denne forordning, bør vurderes på unionsplan. Produsenter hvis gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp overskrider grensene fastsatt i denne forordning, bør pålegges et overtredelsesgebyr for hvert kalenderår fra 1. januar 2014. Gebyret bør justeres etter i hvilken utstrekning produsentene ikke oppfyller målet. For å sikre samsvar bør gebyrordningen tilsvare den som er fastsatt i forordning (EF) nr. 443/2009. Overtredelsesgebyret bør betraktes som en inntekt som inngår i Den europeiske unions alminnelige budsjett.
- 28) Eventuelle nasjonale tiltak som medlemsstatene kan opprettholde eller innføre i samsvar med artikkel 193 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte, bør, i betraktning av denne forordnings formål og framgangsmåter, ikke medføre ytterligere eller høyere avgifter for produsenter som ikke oppfyller sine mål i henhold til denne forordning.
- 29) Denne forordning bør ikke være til hinder for at Unionens konkurranseregler anvendes fullt ut.
- 30) Kommisjonen bør vurdere nye metoder for å nå det langsiktige målet, særlig når det gjelder kurvens helling, nytteparameteren og ordningen med overtredelsesgebyrer.
- 31) Hastighet har stor betydning for drivstofforbruk og CO₂-utslipp. Uten hastighetsbegrensning for lette nyttekjøretøyer vil en eventuell konkurransefaktor når det gjelder topphastighet, muligens føre til overdimensjonerte framdriftssystemer og dermed ineffektivitet under langsommere driftsforhold. Det bør derfor undersøkes om virkeområdet til rådsdirektiv 92/6/EØF av 10. februar 1992 om installering og bruk av hastighetsbegrensere på visse grupper motorvogner i Fellesskapet¹¹ kan utvides med sikte på å inkludere lette nyttekjøretøyer som omfattes av denne forordning.
- 32) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av denne forordning, særlig for vedtak av nærmere bestemmelser om overvåking og rapportering av gjennomsnittlige utslipp, dvs. innsamling, registrering, presentasjon, oversending, beregning og formidling av data om gjennomsnittlige utslipp og anvendelse av kravene fastsatt i vedlegg II samt for vedtak av nærmere ordninger for innsamling av overtredelsesgebyrer og nærmere regler om prosedyren for godkjenning av innovative teknologier, bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndighet bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet¹².
- 33) Kommisjonen bør gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 290 i TEUV for å endre kravene til overvåking og rapportering fastsatt i vedlegg II i lys av erfaringene fra anvendelsen av denne forordning, justere verdien M₀ nevnt i vedlegg I til den gjennomsnittlige massen for nye lette

¹¹ EFT L 57 av 2.3.1992, s. 27.

¹² EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

nyttekjøretøyer i de tre foregående kalenderårene, fastsette regler for tolkning av kriteriene for unntak, innholdet i søknader om unntak og innholdet i og vurderingen av programmer for reduksjon av spesifikke CO₂-utslipp samt tilpasse formelen i vedlegg I slik at den gjenspeiler alle endringer i den påbudte prøvingsmetoden for måling av spesifikke CO₂-utslipp. Det er særlig viktig at Kommissjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå.

- 34) Ettersom målet for denne forordning, som er å fastsette felles krav for CO₂-utslipp for nye lette nyttekjøretøyer, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av forordningens omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet –

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål

1. Denne forordning fastsetter krav til CO₂-utslipp for nye lette nyttekjøretøyer. I denne forordning fastsettes de gjennomsnittlige CO₂-utslippene for nye lette nyttekjøretøyer til 175 g CO₂/km, noe som skal oppnås gjennom forbedringer i kjøretøYTEKNOLOGI og måles i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007 og dens gjennomføringstiltak, og gjennom innovative teknologier.
2. Fra 2020 fastsetter denne forordning et mål på 147 g CO₂/km for gjennomsnittlige utslipp fra nye lette nyttekjøretøyer som registreres i Unionen, under forutsetning av at det bekrefte at dette kan gjennomføres, i samsvar med artikkel 13 nr. 1.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Denne forordning får anvendelse på motorvogner i gruppe N₁ som definert i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF, med en referansemasse som ikke overskrider 2 610 kg og kjøretøyer i gruppe N₁ med utvidet typegodkjenning i samsvar med artikkel 2 nr. 2 i forordning (EF) nr.

715/2007 («lette nyttekjøretøyer») som registreres i Unionen for første gang, og som ikke har vært registrert utenfor Unionen tidligere («nye lette nyttekjøretøyer»).

2. Det skal ikke tas hensyn til tidligere registrering utenfor Unionen som er gjort mindre enn tre måneder før registreringen i Unionen.
3. Denne forordning får ikke anvendelse på spesialkjøretøyer som definert i del A nr. 5 i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF.

Artikkel 3

Definisjoner

1. I denne forordning menes med:
 - a) «gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp» når det gjelder en produsent, gjennomsnittet av de spesifikke CO₂-utslippene for alle nye lette nyttekjøretøyer fra denne produsenten,
 - b) «samsvarssertifikat» sertifikatet nevnt i artikkel 18 i direktiv 2007/46/EF,
 - c) «etappevis ferdigoppbygd kjøretøy» et kjøretøy der typegodkjenningen gis etter en typegodkjenningsprosess i flere trinn i samsvar med direktiv 2007/46/EF,
 - d) «ferdigoppbygd kjøretøy» et kjøretøy som ikke behøver å oppbygges ytterligere for å oppfylle relevante tekniske krav i direktiv 2007/46/EF,
 - e) «basiskjøretøy» et kjøretøy som brukes i første etappe av en etappevis typegodkjenningsprosess,
 - f) «produsent» den personen eller det organet som er ansvarlig overfor typegodkjenningsmyndigheten for alle deler av EF-typegodkjenningsprosessen i samsvar med direktiv 2007/46/EF, og for å sikre produksjons-samsvar,
 - g) «masse» et kjøretøys masse med karosseri i driftsferdig stand som angitt på samsvarssertifikatet og definert i punkt 2.6 i vedlegg I til direktiv 2007/46/EF,
 - h) «spesifikke CO₂-utslipp» utslippene fra et lett nyttekjøretøy målt i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007 og angitt som masseutslipp av CO₂ (blandet kjøring) i samsvarssertifikatet,
 - i) «mål for spesifikke utslipp» når det gjelder en produsent, gjennomsnittet av de veiledende spesifikke CO₂-utslipp som er fastsatt i samsvar med vedlegg I for alle nye lette nyttekjøretøyer fra nevnte produsent, eller dersom produsenten er innrømmet et unntak i samsvar med artikkel 11, målet for

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

spesifikke utslipp som er fastsatt i henhold til nevnte unntak,

- j) «avtrykk» gjennomsnittlig sporvidde multiplisert med akselavstanden som angitt på samsvarssertifikatet og definert i punkt 2.1 og punkt 2.3 i vedlegg I til direktiv 2007/46/EF,
 - k) «nyttelast» differansen mellom største teknisk tillatte totalmasse i henhold til vedlegg II til direktiv 2007/46/EF og kjøretøyets masse.
2. I denne forordning menes med «en gruppe av tilknyttede produsenter» en produsent og dens tilknyttede foretak. Når det gjelder en produsent, menes med «tilknyttede foretak»
- a) foretak der produsenten direkte eller indirekte
 - i) kan utøve mer enn halvparten av stemmerettene, eller
 - ii) har myndighet til å utpeke over halvparten av medlemmene av tilsynsorganet, styret eller organer som representerer foretaket juridisk, eller
 - iii) har rett til å lede foretakets virksomhet,
 - b) foretak som overfor produsenten direkte eller indirekte har de rettigheter eller den myndighet som er nevnt i bokstav a),
 - c) foretak der et foretak som er nevnt i bokstav b), direkte eller indirekte har de rettigheter eller den myndighet som er nevnt i bokstav a),
 - d) foretak der produsenten sammen med ett eller flere av foretakene som er nevnt i bokstav a), b) eller c), eller foretak der to eller flere av de sistnevnte foretakene i fellesskap har de rettigheter eller den myndighet som er nevnt i bokstav a),
 - e) foretak der de rettigheter eller den myndighet som er nevnt i bokstav a), innehas i fellesskap av produsenten eller ett eller flere av dets tilknyttede foretak som nevnt i bokstav a)-d), og én eller flere tredjemenn.

Artikkel 4

Mål for spesifikke utslipp

For kalenderåret som starter 1. januar 2014, og hvert etterfølgende kalenderår skal hver produsent av lette nyttekjøretøyer sikre at dens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp ikke overskrider dens mål for spesifikke utslipp som fastsatt i vedlegg I, eller dersom en produsent er innrømmet et unntak i henhold til artikkel 11, i samsvar med nevnte unntak.

Dersom det ikke foreligger spesifikke utslipp for et etappevis ferdigoppbygd kjøretøy, skal produsenten av basiskjøretøyet bruke det spesifikke utslippet for basiskjøretøyet ved fastsettelse av gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp.

For å fastsette hver enkelt produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp skal det tas hensyn til følgende prosentdel av hver enkelt produsents nye lette nyttekjøretøyer registrert i det aktuelle året:

- 70 % i 2014,
- 75 % i 2015,
- 80 % i 2016,
- 100 % fra og med 2017.

Artikkel 5

Superkreditter

Ved beregning av gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp skal hvert enkelt nye lette nyttekjøretøy med spesifikke CO₂-utslipp under 50 g CO₂/km regnes som:

- 3,5 lette nyttekjøretøyer i 2014,
- 3,5 lette nyttekjøretøyer i 2015,
- 2,5 lette nyttekjøretøyer i 2016,
- 1,5 lette nyttekjøretøyer i 2017,
- 1 lett nyttekjøretøy i 2018.

Så lenge superkreditsystemet varer, skal det høyeste antall nye lette nyttekjøretøyer med spesifikke CO₂-utslipp på mindre enn 50 g CO₂/km som skal omfattes ved bruk av multiplikatorene i første ledd, ikke overstige 25 000 lette nyttekjøretøyer per produsent.

Artikkel 6

Mål for spesifikke utslipp for lette nyttekjøretøyer som bruker alternativt drivstoff

Ved vurdering av hvorvidt en produsent oppfyller målene for spesifikke utslipp nevnt i artikkel 4, skal de spesifikke CO₂-utslippene for hvert lette nyttekjøretøy som er konstruert for å kunne kjøre på en blanding av bensin og 85 % bioetanol («E85»), og som oppfyller det relevante unionsregelverket eller europeiske tekniske standarder, reduseres med 5 % innen 31. desember 2015 ettersom det teknologiske potensial og potensialet for utslippsreduksjon øker ved bruk av biodrivstoffer. Denne reduksjonen skal bare få anvendelse dersom minst 30 % av bensinstasjonene i medlemsstaten der det lette nyttekjøretøyet er registrert, tilbyr en form for denne typen alternativt drivstoff som er i samsvar med kriteriene for bærekraftig utvikling for biodrivstoffer fastsatt i det relevante unionsregelverket.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

Artikkel 7

Opprettelse av sammenslutninger

1. Produsenter av lette nyttekjøretøyer som ikke er innrømmet unntak i henhold til artikkel 11, kan opprette en sammenslutning for å oppfylle sine forpliktelser i henhold til artikkel 4.
2. En avtale om å opprette en sammenslutning kan gjelde for ett eller flere kalenderår, forutsatt at den enkelte avtales sammenlagte varighet er høyst fem kalenderår, og at avtalen inngås senest 31. desember i det første kalenderåret der utslippene skal slås sammen. Produsenter som oppretter en sammenslutning, skal legge fram følgende opplysninger for Kommisjonen:
 - a) en liste over de produsenter som skal inngå i sammenslutningen,
 - b) navnet på den produsent som er utpekt som leder for sammenslutningen, som vil være kontaktpunkt for sammenslutningen, og som vil ha ansvar for å innbetale ethvert overtredelsesgebyr som sammenslutningen måtte bli ilagt i samsvar med artikkel 9, og
 - c) dokumentasjon på at lederen for sammenslutningen kan oppfylle forpliktelsene i henhold til bokstav b).
3. Dersom den foreslåtte lederen for sammenslutningen ikke oppfylder kravet om å innbetale ethvert overtredelsesgebyr som sammenslutningen ilegges i samsvar med artikkel 9, skal Kommisjonen underrette produsentene.
4. Produsentene i en sammenslutning skal i fellesskap informere Kommisjonen om enhver endring av leder for sammenslutningen eller dens finansielle status, i den grad dette kan påvirke sammenslutningens evne til å oppfylle kravet om å betale ethvert overtredelsesgebyr som sammenslutningen ilegges i samsvar med artikkel 9, og eventuelle endringer med hensyn til medlemskap i eller oppløsning av sammenslutningen.
5. Produsenter kan gå sammen i sammenslutninger forutsatt at deres avtaler er i samsvar med artikkel 101 og 102 i TEUV, og at de gjør det mulig for produsenter som anmoder om medlemskap i sammenslutningen, å delta på en åpen, gjennomsiktig og ikke-diskriminerende måte på forretningsmessig rimelige vilkår. Uten å begrense den allmenne anvendelsen av Unionens konkurranseregler på slike sammenslutninger skal samtlige medlemmer av en sammenslutning sikre at det verken deles data eller utveksles opplysninger innen-

for rammen av deres sammenslutningsordning, unntatt når det gjelder følgende opplysninger:

- a) gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp,
 - b) mål for spesifikke utslipp,
 - c) det samlede antall kjøretøyer som er registrert.
6. Nr. 5 gjelder ikke dersom samtlige produsenter i sammenslutningen tilhører samme gruppe av tilknyttede produsenter.
 7. Med mindre det gis en melding i henhold til nr. 3, skal produsentene i en sammenslutning når det gjelder opplysninger som legges fram for Kommisjonen, vurderes som én produsent når det gjelder oppfyllelsen av forpliktelsene i henhold til artikkel 4. Overvåkings- og rapporteringsopplysninger om individuelle produsenter og om eventuelle sammenslutninger skal registreres, rapporteres og gjøres tilgjengelige i sentralregisteret nevnt i artikkel 8 nr. 4.

Artikkel 8

Overvåking og rapportering av gjennomsnittlige utslipp

1. For kalenderåret som starter 1. januar 2012, og hvert etterfølgende kalenderår skal hver medlemsstat registrere data om hvert nye lette nyttekjøretøy som registreres på deres territorium i samsvar med del A i vedlegg II. Disse opplysningene skal gjøres tilgjengelige for produsentene og deres utpekte importører eller representanter i hver medlemsstat. Medlemsstatene skal gjøre det de kan for å sikre at rapporteringsorganene arbeider på en gjennomsiktig måte.
2. Innen 28. februar hvert år, første gang i 2013, skal hver medlemsstat fastsette og oversende til Kommisjonen de opplysninger som er oppført i del B i vedlegg II for foregående kalenderår. Dataene skal oversendes i samsvar med formatet angitt i del C i vedlegg II.
3. På anmodning fra Kommisjonen skal en medlemsstat også oversende alle data som samles inn i samsvar med nr. 1.
4. Kommisjonen skal opprette et sentralt register over dataene som medlemsstatene rapporterer i henhold til denne artikkel, og registeret skal være offentlig tilgjengelig. Innen 30. juni 2013 og hvert etterfølgende år skal Kommisjonen gjøre en foreløpig beregning av følgende for hver produsent:
 - a) gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i foregående kalenderår,

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

- b) målet for spesifikke utslipp i foregående kalenderår,
 c) differansen mellom produsentens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i foregående kalenderår og dens mål for spesifikke utslipp for samme år.

Kommisjonen skal underrette hver produsent om dens foreløpige beregning for produsenten. Meldingen skal inneholde data for hver medlemsstat om antall nye lette nyttekjøretøyer som er registrert, og deres spesifikke CO₂-utslipp.

5. Produsentene kan innen tre måneder etter mottak av underretningen om den foreløpige beregningen i henhold til nr. 4, underrette Kommisjonen om eventuelle feil i dataene og angi i hvilken medlemsstat produsenten mener feilen har oppstått.
6. Kommisjonen skal se nærmere på alle meldinger fra produsentene og innen 31. oktober enten bekrefte eller endre de foreløpige beregningene i henhold til nr. 4.
7. Dersom Kommisjonen på grunnlag av beregningene som er gjort i henhold til artikkel 5, mener at en produsents gjennomsnittlige spesifikke utslipp av CO₂ i kalenderårene 2012 og 2013 overskrider dens mål for spesifikke utslipp, skal den underrette produsenten om dette.
8. I hver medlemsstat skal den vedkommende myndighet som er ansvarlig for innsamling og formidling av overvåkingsdata i samsvar med denne forordning, være den som er utpekt i samsvar med artikkel 8 nr. 7 i forordning (EF) nr. 443/2009.
9. Kommisjonen skal vedta nærmere regler for overvåking og rapportering av data i henhold til denne artikkel, og for anvendelsen av vedlegg II. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 14 nr. 2.
- For å ta hensyn til erfaringene fra anvendelsen av denne forordning kan Kommisjonen endre vedlegg II ved hjelp av delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 15 og i henhold til vilkårene fastsatt i artikkel 16 og 17.
10. Medlemsstatene skal også samle inn og rapportere data i samsvar med denne artikkel om registreringer av kjøretøyer i gruppe M₂ og N₂ som definert i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF med en referansemasse på høyst 2 610 kg, og kjøretøyer med utvidet typegodkjenning i samsvar med artikkel 2 nr. 2 i forordning (EF) nr. 715/2007.

Artikkel 9

Overtredelsesgebyr

1. For perioden fra og med 1. januar til og med 31. desember 2014 og hvert etterfølgende kalenderår skal Kommisjonen ilegge en produsent eller leder av en sammenslutning et overtredelsesgebyr dersom en produsents spesifikke CO₂-utslipp overskrider dens mål for spesifikke utslipp.
2. Overtredelsesgebyret i henhold til nr. 1 beregnes ved hjelp av følgende formel:
 - a) fra 2014 til 2018:
 - i) ved utslippsoverskridelser på mer enn 3 g CO₂/km:
 ((utslippsoverskridelse – 3 g CO₂/km) × 95 euro + 45 euro) × antall nye lette nyttekjøretøyer,
 - ii) ved utslippsoverskridelser på mer enn 2 g CO₂/km, men ikke mer enn 3 g CO₂/km:
 ((utslippsoverskridelse – 2 g CO₂/km) × 25 euro + 20 euro) × antall nye lette nyttekjøretøyer,
 - iii) ved utslippsoverskridelser på mer enn 1 g CO₂/km, men ikke mer enn 2 g CO₂/km:
 ((utslippsoverskridelse – 1 g CO₂/km) × 15 euro + 5 euro) × antall nye lette nyttekjøretøyer,
 - iv) ved utslippsoverskridelser på høyst 1 g CO₂/km:
 ((utslippsoverskridelse × 5 euro) × antall nye lette nyttekjøretøyer,
 - b) fra 2019:
 ((utslippsoverskridelse × 95 euro) × antall nye lette nyttekjøretøyer.
 I denne artikkel menes med:
 - «utslippsoverskridelse» antall (et positivt tall) g/km som produsentens gjennomsnittlige spesifikke utslipp av CO₂, idet det tas hensyn til reduksjon i CO₂-utslipp som følge av innovative teknologier som er godkjent i samsvar med artikkel 12, overstiger dens mål for spesifikke utslipp med i kalenderåret eller deler av kalenderåret som forpliktelsen i henhold til artikkel 4 gjelder for, avrundet til nærmeste tre desimaler, og
 - «antall nye lette nyttekjøretøyer» antall nye lette nyttekjøretøyer som produsenten har produsert, og som er registrert i nevnte periode i henhold til innfasingskriteriene fastsatt i artikkel 4.
3. Kommisjonen skal vedta nærmere ordninger for innkreving av overtredelsesgebyrer i hen-

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

hold til nr. 1 i denne artikkel. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 14 nr. 2.

4. Overtredelsesgebyrene skal betraktes som en inntekt som inngår i Den europeiske unions alminnelige budsjett.

Artikkel 10

Offentliggjøring av produsentenes resultater

1. Innen 31. oktober 2013 og 31. oktober i hvert etterfølgende år skal Kommisjonen offentliggjøre en liste med følgende opplysninger for hver produsent:
 - a) produsentens mål for spesifikke utslipp i foregående kalenderår,
 - b) produsentens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i foregående kalenderår,
 - c) differansen mellom produsentens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i foregående kalenderår og produsentens mål for spesifikke utslipp for samme år,
 - d) gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp for alle nye lette nyttekjøretøyer registrert i Unionen i foregående kalenderår,
 - e) gjennomsnittlig masse for alle nye lette nyttekjøretøyer registrert i Unionen i foregående kalenderår.
2. Fra og med 31. oktober 2015 skal listen som offentliggjøres i henhold til nr. 1, også angi hvorvidt produsenten har oppfylt kravene i artikkel 4 for foregående kalenderår.

Artikkel 11

Unntak for visse produsenter

1. En søknad om unntak fra målene for spesifikke utslipp beregnet i samsvar med vedlegg I kan inngis av en produsent av færre enn 22 000 nye lette nyttekjøretøyer som registreres i Unionen per kalenderår, og som
 - a) ikke tilhører en gruppe av tilknyttede produsenter, eller
 - b) tilhører en gruppe av tilknyttede produsenter som samlet er ansvarlig for færre enn 22 000 nye lette nyttekjøretøyer som registreres i Unionen per kalenderår, eller
 - c) tilhører en gruppe av tilknyttede produsenter, men driver eget produksjonsanlegg og egen utviklingsavdeling.
2. Et unntak som det søkes om i henhold til nr. 1, kan innrømmes for en periode på høyst fem år. En søknad skal inngis til Kommisjonen og inneholde

- a) navn på og kontaktperson hos produsenten,
- b) dokumentasjon på at produsenten oppfyller kriteriene for å søke om unntak i henhold til nr. 1,
- c) nærmere opplysninger om lette nyttekjøretøyer som den produserer, inkludert kjøretøyenes masse og spesifikke CO₂-utslipp, og
- d) et mål for spesifikke utslipp som står i forhold til reduksjonspotensialet, inkludert det økonomiske og teknologiske potensial til å redusere de spesifikke CO₂-utslippene, og som tar hensyn til kjennetegnene ved markedet for typen lett nyttekjøretøy som produseres.

3. Dersom Kommisjonen anser at produsenten oppfyller kriteriene for unntak i henhold til nr. 1 og er overbevist om at produsentens forslag til mål for spesifikke utslipp står i forhold til dens reduksjonspotensial, inkludert det økonomiske og teknologiske potensial til å redusere de spesifikke CO₂-utslippene, samtidig som det tas hensyn til kjennetegnene ved markedet for typen lett nyttekjøretøy som produseres, skal Kommisjonen innrømme produsenten unntak. Unntaket skal gjelde fra 1. januar i året etter at unntaket ble innrømmet.
4. En produsent som er gjenstand for et unntak i samsvar med denne artikkel, skal umiddelbart underrette Kommisjonen om enhver endring som fører til eller kan føre til at den ikke lenger oppfyller kriteriene for unntak.
5. Dersom Kommisjonen på grunnlag av en melding i henhold til nr. 4 eller på annen måte anser at en produsent ikke lenger oppfyller kriteriene for unntak, skal Kommisjonen tilbakekalle unntaket med virkning fra 1. januar i neste kalenderår og underrette produsenten om dette.
6. Dersom produsenten ikke oppnår sine mål for spesifikke utslipp, skal Kommisjonen ilegge produsenten et overtredelsesgebyr som fastsatt i artikkel 9.
7. Kommisjonen skal vedta regler som utfyller nr. 1–6 i denne artikkel, blant annet om tolkingen av kriteriene for unntak, innholdet i søknadene og innholdet i og vurderingen av programmene for reduksjon av spesifikke CO₂-utslipp, ved hjelp av delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 15 og med forbehold for vilkårene fastsatt i artikkel 16 og 17.
8. Søknader om unntak, inkludert opplysninger som støtter søknaden, meldinger i henhold til nr. 4, tilbakekallinger i henhold til nr. 5 og

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

enhver ilegging av overtredelsesgebyr i henhold til nr. 6 samt rettsakter som vedtas i henhold til nr. 7, skal offentliggjøres i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001 av 30. mai 2001 om offentlig tilgang til Europaparlamentets, Rådets og Kommisjonenens dokumenter¹³.

Artikkel 12

Miljøinnovasjon

1. På anmodning fra en leverandør eller en produsent skal det tas hensyn til CO₂-reduksjoner som oppnås ved bruk av innovative teknologier. Det samlede bidraget fra slike teknologier til reduksjon av en produsents mål for spesifikke utslipp, kan være på høyst 7 g CO₂/km.
2. Kommisjonen skal vedta nærmere bestemmelser om en framgangsmåte for godkjenning av slike innovative teknologier innen 31. desember 2012. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 14 nr. 2 i denne forordning. Disse nærmere bestemmelsene skal være i samsvar med bestemmelsene i artikkel 12 nr. 2 i forordning (EF) nr. 443/2009, og skal bygge på følgende kriterier for innovative teknologier:
 - a) CO₂-reduksjonene som oppnås ved bruk av innovative teknologier, skal kunne tilskrives leverandøren eller produsenten,
 - b) de innovative teknologiene skal bidra til en bekreftet reduksjon av CO₂-utslippene,
 - c) de innovative teknologiene skal ikke omfattes av den standardiserte prøvingscyklusen for CO₂-målinger eller obligatoriske bestemmelser som følge av utfyllende ytterligere tiltak som gjennomføres for å oppnå en CO₂-reduksjon på 10 g/km som nevnt i artikkel 1 i forordning (EF) nr. 443/2009, eller være obligatorisk i henhold til andre bestemmelser i Unionens regelverk.
3. En leverandør eller produsent som søker om å få et tiltak godkjent som en innovativ teknologi, skal framlegge en rapport, inkludert en verifikasjonsrapport utarbeidet av et uavhengig, godkjent organ, for Kommisjonen. Der som det foreligger en mulig vekselvirkning mellom tiltaket og en annen innovativ teknologi som allerede er godkjent, skal rapporten nevne denne vekselvirkningen, og verifikasjonsrapporten skal vurdere i hvilken utstrek-

ning vekselvirkningen påvirker den reduksjon som oppnås gjennom det enkelte tiltak.

4. Kommisjonen skal godkjenne den oppnådde reduksjonen på grunnlag av kriteriene fastsatt i nr. 2.

Artikkel 13

Vurdering og rapportering

1. Innen 1. januar 2013 skal Kommisjonen fullføre en gjennomgåelse av målene for spesifikke utslipp i vedlegg I og unntakene i artikkel 11, med sikte på å fastsette
 - nærmere bestemmelser for å oppnå et langsiktig mål på 147 g CO₂/km innen 2020 på en kostnadseffektiv måte, under forutsetning av at det bekreftes at dette kan gjennomføres, og
 - aspekter ved gjennomføringen av dette målet, inkludert overtredelsesgebyret.
 På grunnlag av denne gjennomgåelsen og konsekvensanalysen, som omfatter en samlet vurdering av konsekvensene for bilindustrien og de industrier som er avhengige av den, skal Kommisjonen ved behov framlegge et forslag om å endre denne forordning i samsvar med den ordinære regelverksprosessen og på en måte som er så konkurransemessig nøytral som mulig, og som er sosialt rettferdig og bærekraftig.
2. Kommisjonen skal ved behov og senest i 2014 framlegge et forslag for Europaparlamentet og Rådet om at denne forordning, med sikte på å oppnå det langsiktige målet fra 2020, skal omfatte kjøretøyer i gruppe N₂ og M₂ som definert i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF med en referansemasse på høyst 2 610 kg, og kjøretøyer med utvidet typegodkjenning i samsvar med artikkel 2 nr. 2 i forordning (EF) nr. 715/2007.
3. Innen 2014 skal Kommisjonen etter en konsekvensanalyse offentliggjøre en rapport om tilgjengeligheten av data om avtrykk og nyttelast og bruk av dem som nytteparametere for å fastsette mål for spesifikke utslipp, og ved behov framlegge et forslag for Europaparlamentet og Rådet om endring av vedlegg I i samsvar med den ordinære regelverksprosessen.
4. Innen 31. desember 2011 skal Kommisjonen fastsette en framgangsmåte for å oppnå representative verdier for CO₂-utslipp, drivstoffeffektivitet og masse for etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer samtidig som det sikres at produsenten av basiskjøretøyet i god tid har

¹³ EFT L 145 av 31.5.2001, s. 43.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

tilgang til opplysninger om masse og spesi-
fikke CO₂-utslipp for det etappevis ferdigopp-
bygde kjøretøyet.

- Innen 31. oktober 2016 og deretter hvert tredje år skal Kommisjonen ved hjelp av delegerede rettsakter i samsvar med artikkel 15 og med forbehold for vilkårene fastsatt i artikkel 16 og 17 endre vedlegg I for å tilpasse verdien M₀ til den gjennomsnittlige massen for nye lette nyttekjøretøyer i de tre foregående kalenderårene.

Nevnte tilpasninger skal tre i kraft første gang 1. januar 2018 og deretter hvert tredje år.

- Kommisjonen skal inkludere lette nyttekjøretøyer i gjennomgåelsen av framgangsmåten for å måle CO₂-utslipp i samsvar med artikkel 13 nr. 3 i forordning (EF) nr. 443/2009.

Fra og med den dato da den reviderte framgangsmåten for måling av CO₂-utslipp får anvendelse, skal innovative teknologier ikke lenger godkjennes i henhold til framgangsmåten fastsatt i artikkel 12.

Kommisjonen skal inkludere lette nyttekjøretøyer i gjennomgåelsen av direktiv 2007/46/EF i samsvar med artikkel 13 nr. 4 i forordning (EF) nr. 443/2009.

For å gjenspeile eventuelle endringer i den påbudte prøvingsmetoden for måling av spesi-
fikke CO₂-utslipp skal Kommisjonen vedta formlene i vedlegg I ved hjelp av delegerede rettsakter i samsvar med artikkel 15 og med forbehold for vilkårene fastsatt i artikkel 16 og 17.

Artikkel 14

Komitéframgangsmåte

- Kommisjonen skal bistås av Komiteen for klimaendringer nedsatt ved artikkel 9 i europaparlaments- og rådsvedtak 280/2004/EF av 11. februar 2004 om en overvåkingsordning for Fellesskapets utslipp av klimagasser og for gjennomføring av Kyoto-protokollen¹⁴. Nevnte komité er en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
- Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikkel 15

Utøvelse av delegert myndighet

- Myndigheten til å vedta de delegerede rettsaktene nevnt i artikkel 8 nr. 9 annet ledd, artik-

kel 11 nr. 7, artikkel 13 nr. 5 og artikkel 13 nr. 6 fjerde ledd skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 3. juni 2011. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerede myndigheten senest seks måneder før utgangen av femårsperioden. Den delegerede myndigheten skal forlenges automatisk med perioder av samme varighet med mindre Europaparlamentet eller Rådet tilbakekaller den i samsvar med artikkel 16.

- Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
- Myndigheten til å vedta delegerede rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i artikkel 16 og 17.

Artikkel 16

Tilbakekalling av delegert myndighet

- Den delegerede myndigheten nevnt i artikkel 8 nr. 9 annet ledd, artikkel 11 nr. 7, artikkel 13 nr. 5 og artikkel 13 nr. 6 fjerde ledd kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet.
- Institusjonen som har innledet en intern framgangsmåte for å beslutte om en delegert myndighet skal tilbakekalles, skal bestrebe seg på å underrette den andre institusjonen og Kommisjonen i rimelig tid før endelig beslutning treffes, med angivelse av hvilken delegert myndighet som kan bli tilbakekalt, samt mulige årsaker til tilbakekallingen.
- Beslutningen om tilbakekalling innebærer at den delegerede myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse umiddelbart eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerede rettsakter som allerede er trådt i kraft. Den skal kunngjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 17

Innsigelser mot delegerede rettsakter

- Europaparlamentet eller Rådet kan gjøre innsigelse mot en delegert rettsakt innen en frist på to måneder fra den dag underretningen ble gitt.
På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.
- Dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse mot den delegerede rettsakten innen fristen nevnt i nr. 1, skal den kunngjøres i *Den europeiske unions tidende* og tre i kraft den dag som angis der.

¹⁴ EUT L 49 av 19.2.2004, s. 1.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

Den delegerte rettsakten kan kunngjøres i *Den europeiske unions tidende* og tre i kraft før utløpet av nevnte frist dersom både Europaparlamentet og Rådet har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse.

3. Dersom Europaparlamentet eller Rådet gjør innsigelse mot den delegerte rettsakten innen fristen nevnt i nr. 1, trer den ikke i kraft. Institusjonen som gjør innsigelse mot den delegerte rettsakten, skal grunngi dette.

Artikkel 18

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den tredje dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 11. mai 2011.

For Europaparlamentet

J. BUZEK

President

For Rådet

GYÖRI E.

Formann

Vedlegg I

Mål for spesifikke CO₂-utslipp

1. De veiledende spesifikke CO₂-utslippene for hvert lette nyttekjøretøy, målt i g/km, skal fastsettes i samsvar med følgende formler:

- a) fra 2014 til 2017:

$$\text{Veiledende spesifikke CO}_2\text{-utslipp} = 175 + a \times (M - M_0)$$

Der

$$M = \text{kjøretøyets masse i kilo (kg)}$$

$$M_0 = 1\,706,0$$

$$a = 0,093,$$

- b) fra 2018:

$$\text{Veiledende spesifikke CO}_2\text{-utslipp} = 175 + a \times (M - M_0)$$

Der

$$M = \text{kjøretøyets masse i kilo (kg)}$$

$$M_0 = \text{den vedtatte verdien i henhold til artikkel 13 nr. 5}$$

$$a = 0,093.$$

2. Målet for spesifikke utslipp for en produsent i et kalenderår skal beregnes som gjennomsnit-

tet av de veiledende spesifikke CO₂-utslippene fra hvert nye lette nyttekjøretøy registrert i det aktuelle kalenderåret, og som produsenten har produsert.

Vedlegg II

Overvåking og rapportering av utslipp

- A. Innsamling av data om nye lette nyttekjøretøyer og fastsettelse av hvilke opplysninger som skal registreres ved overvåking av CO₂-utslipp

1. For året som starter 1. januar 2012, og hvert etterfølgende år skal medlemsstatene registrere følgende opplysninger om hvert nye lette nyttekjøretøy som registreres på deres territorium:

- produsent,
- dets type, variant og versjon,
- dets spesifikke CO₂-utslipp (g/km),
- dets masse (kg),
- dets akselavstand (mm),
- dets sporvidde for styreaksel (mm) og annen aksel (mm),
- dets største teknisk tillatte totalmasse (i kg) i henhold til vedlegg III til direktiv 2007/46/EF.

2. Opplysningene nevnt i nr. 1 skal hentes fra samsvarssertifikatet til det aktuelle lette nyttekjøretøyet. Dersom det i samsvarssertifikatet angis både en minste og en største masse for et lett nyttekjøretøy, skal medlemsstatene bare bruke det største tallet med henblikk på anvendelsen av denne forordning. For kjøretøyer som bruker to typer drivstoff (bensin/gass), og der samsvarssertifikatet inneholder tall for spesifikke CO₂-utslipp for begge drivstofftyper, skal medlemsstatene bare bruke tallet som måles for gass.

3. For kalenderåret som starter 1. januar 2012, og hvert etterfølgende kalenderår skal hver medlemsstat i samsvar med metodene i del B i dette vedlegget, for hver produsent fastsette

- samlet antall nye lette nyttekjøretøyer som er registrert på medlemsstatens territorium,
- gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i henhold til del B nr. 2 i dette vedlegg,
- gjennomsnittlig masse i henhold til del B nr. 3 i dette vedlegg,
- for hver versjon av hver variant av hver type nytt lett nyttekjøretøy:

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

- i) samlet antall nye lette nyttekjøretøyer registrert på medlemsstatens territorium i henhold til del B nr. 4 i dette vedlegg,
 - ii) spesifikke CO₂-utslipp,
 - iii) masse,
 - iv) kjøretøyets avtrykk i henhold til del B nr. 5 i dette vedlegg,
 - v) nyttelast.
- B. Metode for å fastsette hvilke data som skal registreres ved overvåking av CO₂-utslipp fra nye lette nyttekjøretøyer
- Overvåkingsdata som medlemstatene er pålagt å fastsette i samsvar med del A nr. 3 i dette vedlegg, skal fastsettes i samsvar med metoden i denne del.
1. Antall registrerte nye lette nyttekjøretøyer (N)

Medlemsstatene skal fastsette antall nye lette nyttekjøretøyer som er registrert på deres territorium i det aktuelle overvåkingsåret (N).
 2. Gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra nye lette nyttekjøretøyer (S_{ave})

Gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra alle nye lette nyttekjøretøyer som er registrert på en medlemsstats territorium i overvåkingsåret (S_{ave}), beregnes ved å dividere summen av spesifikke CO₂-utslipp fra hvert enkelt nytt kjøretøy (S) med antall nye kjøretøyer (N).

$$S_{ave} = (1/N) \times \sum S$$
 3. Gjennomsnittlig masse for nye lette nyttekjøretøyer

Gjennomsnittlig masse for alle nye lette nyttekjøretøyer som er registrert på en medlemsstats territorium i overvåkingsåret (M_{ave}), beregnes ved å dividere summen av massen for hvert enkelt nye kjøretøy (M) med antallet nye kjøretøyer (N).

$$M_{ave} = (1/N) \times \sum M$$
 4. Nye lette nyttekjøretøyers fordeling på ulike versjoner

For hver versjon av hver variant av hver type nytt lett nyttekjøretøy skal antall nyregistrerte kjøretøyer, kjøretøyenes masse, spesifikke CO₂-utslipp, akselavstand, sporvidde og største teknisk tillatte totalmasse registreres.
5. Avtrykk

Kjøretøyets avtrykk skal beregnes ved å multiplisere kjøretøyets akselavstand med bilens gjennomsnittlige sporvidde.
 6. Nyttelast

Kjøretøyets nyttelast defineres som differansen mellom største teknisk tillatte totalmasse i henhold til vedlegg II til direktiv 2007/46/EF og kjøretøyets masse.
 7. Etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer

De spesifikke CO₂-utslippene til etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer skal tildeles produsenten av basiskjøretøyet.

For å sikre at verdiene for CO₂-utslipp, drivstoffeffektivitet og masse for etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer er representative uten å påføre produsenten av basiskjøretøyer for store byrder, skal Kommisjonen foreslå en særlig framgangsmåte for overvåking og gjennomgå og foreta nødvendige endringer i det relevante typegodkjenningsregelverket senest innen 31. desember 2011.

Ved fastsettelse av en slik framgangsmåte skal Kommisjonen ved behov fastsette hvordan massen og CO₂-verdier overvåkes, basert på en tabell over CO₂-verdier som tilsvarer ulike endelige treghetsvektklasser, eller basert på bare én CO₂-verdi utledet fra basiskjøretøyets masse pluss en standardmasse avhengig av klasse N₁. I sistnevnte tilfelle brukes denne massen også til del C i dette vedlegg.

Kommisjonen skal også sikre at produsenten av basiskjøretøyet i god tid har tilgang til opplysninger om masse og spesifikke CO₂-utslipp for det etappevis ferdigoppbygde kjøretøyet.
- C. Format for oversending av data
- For hver produsent og hvert år skal medlemsstatene rapportere dataene i del A nr. 3 i dette vedlegg i følgende formater:

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

Avsnitt 1 – Aggregerte overvåkingsdata

Medlemsstat¹

År:

Datakilde:

Produsent	Samlet antall registrerte nye lette nyttekjøretøyer	Antall nye lette nyttekjøretøyer med utslippsverdi	Antall nye lette nyttekjøretøyer med masseverdi	Antall nye lette nyttekjøretøyer med verdi for akselavstand	Antall nye lette nyttekjøretøyer med verdi for sporvidde for styreaksel	Antall nye lette nyttekjøretøyer med verdi for sporvidde for annen akse
(Produsent 1)
(Produsent 2)
...
Samlet for alle produsenter

¹ ISO 3166 tobokstavskoder, unntatt for Hellas og Det forente kongerike, hvis kode er henholdsvis «EL» og «UK».

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 109/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 443/2009 og EØS-komiteens beslutning nr. 111/2017 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 510/2011, med tilknyttede rettsakter

Produstens navn	EU-standardbetegnelse	Produstens navn	Nasjonal standardbetegnelse	Produstens navn	Betegnelse i nasjonalt register	Type	Variant	Version	Merk	Handelsbetegnelse	Det typegodkjente kjøretøys gruppe	Det registrerte kjøretøys gruppe	Samlet antall nyregistreringer	Spesifikk CO ₂ -utslipp (g/km)	Masse (kg)	Største teknisk tillatte totalmasse (kg)	Akselavstand (mm)	Sporvidde styreaksel (mm)	Sporvidde annen aksel (mm)	Drivstofftype	Driftsmodus	Kapasitet (cm ³)	Forbruk av elektrisk energi (Wh/km)	Kode for innovativ teknologi eller gruppe av innovative teknologier	Utslippsreduksjon ved bruk av innovative teknologier
Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Type 2	Variant 1	Version 1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Type 2	Variant 1	Version 2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Type 2	Variant 2	Version 1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Type 2	Variant 2	Version 2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	Prod. 2	...	...	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..



