

## I

(Besluiten op grond van het EG- en het Euratom-Verdrag waarvan publicatie verplicht is)

## VERORDENINGEN

**VERORDENING (EG) Nr. 443/2009 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

van 23 april 2009

**tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 175, lid 1,

Gelet op het voorstel van de Commissie,

Gelet op het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>(1)</sup>,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag <sup>(2)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Deze verordening heeft tot doel emissienormen vast te stellen voor nieuwe personenauto's die in de Gemeenschap worden geregistreerd, in het kader van de geïntegreerde communautaire benadering voor het beperken van de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen, waarbij de goede werking van de interne markt wordt gegarandeerd.
- (2) Overeenkomstig het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, dat namens de Europese Gemeenschap is goedgekeurd bij Besluit 94/69/EG van de Raad <sup>(3)</sup>, moeten alle partijen nationale en, waar nodig, regionale programma's opstellen en uitvoeren met maatregelen om de klimaatverandering tegen te gaan. De Commissie heeft de Europese Unie in januari 2007 voorgesteld om, in internationale onderhandelingen, voor de ontwik-

kelde landen als doelstelling een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 30 % tegen 2020 (ten opzichte van de uitstoot in 1990) naar voren te schuiven; voorts zou de Unie zelf zich nu reeds autonoom moeten verbinden tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met ten minste 20 % tegen 2020 (ten opzichte van de uitstoot in 1990), ongeacht de verminderingen gerealiseerd door andere ontwikkelde landen. Het Europees Parlement en de Raad hebben deze doelstelling goedgekeurd.

- (3) Een van de gevolgen van die verbintenissen is dat alle lidstaten de emissies van personenauto's sterk zullen moeten dalen. Om deze aanzienlijke verlaging tot stand te brengen moeten op het niveau van de lidstaten en de Gemeenschap beleidsmaatregelen ten uitvoer worden gelegd in alle sectoren van de Gemeenschapseconomie, en niet alleen in de industrie en de energiesector. Het wegvervoer is de tweede grootste uitstoter van broeikasgassen in de Unie, en de emissies van deze sector blijven stijgen. Als de invloed van het wegvervoer op de klimaatverandering blijft toenemen, ondermijnt dit in grote mate de inspanningen die andere sectoren leveren om de klimaatverandering te bestrijden.
- (4) Communautaire doelstellingen voor nieuwe personenauto's bieden fabrikanten meer zekerheid bij de planning en meer flexibiliteit bij het naleven van de CO<sub>2</sub>-reductievereisten dan afzonderlijke nationale reductiedoelstellingen. Het is belangrijk om bij het vaststellen van de emissienormen rekening te houden met de gevolgen voor de markten en voor de concurrentiekracht van fabrikanten, de directe en indirecte kosten voor het bedrijfsleven en de voordelen die eruit voortvloeien in de vorm van stimulering van innovatie en beperking van het energieverbruik.

<sup>(1)</sup> PB C 77 van 31.3.2009, blz. 1.

<sup>(2)</sup> Advies van het Europees Parlement van 17 december 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 6 april 2009.

<sup>(3)</sup> PB L 33 van 7.2.1994, blz. 11.

- (5) Deze verordening vormt de voortzetting van een gevestigd proces voor het meten en monitoren van de CO<sub>2</sub>-emissies van in de Gemeenschap geregistreerde voertuigen, overeenkomstig Beschikking nr. 1753/2000/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 2000 tot instelling van een systeem ter bewaking van de gemiddelde specifieke uitstoot van CO<sub>2</sub> door nieuwe personenauto's<sup>(1)</sup>. Het is belangrijk dat de vaststelling van CO<sub>2</sub>-uitstootreductievereisten ook in de toekomst in de hele Gemeenschap voorspelbaarheid en planningszekerheid biedt aan de voertuigfabrikanten, voor het volledige gamma voertuigen dat zij in de Gemeenschap op de markt brengen.
- (6) In 1995 heeft de Commissie een communautaire strategie ter beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door personenauto's vastgesteld, gebaseerd op drie pijlers: vrijwillige verbintenissen van de auto-industrie om de emissies te verlagen, het verbeteren van de consumenteninformatie en het bevorderen van brandstofefficiënte auto's door middel van fiscale maatregelen.
- (7) In 1998 heeft de Europese federatie van autofabrikanten (ACEA) zich ertoe verbonden de gemiddelde emissies van nieuwe auto's te beperken tot 140 g CO<sub>2</sub>/km tegen 2008, en in 1999 zijn de Japanse federatie van autofabrikanten (JAMA) en de Koreaanse federatie van autofabrikanten (KAMA) de verbintenis aangegaan om de gemiddelde emissies van nieuwe auto's te doen dalen tot 140 g CO<sub>2</sub>/km tegen 2009. Deze verbintenissen zijn erkend bij Aanbeveling 1999/125/EG van de Commissie van 5 februari 1999 inzake de beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's<sup>(2)</sup> (ACEA), Aanbeveling 2000/303/EG van de Commissie van 13 april 2000 inzake de beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's (KAMA)<sup>(3)</sup> en Aanbeveling 2000/304/EG van de Commissie van 13 april 2000 inzake de beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's (JAMA)<sup>(4)</sup>.
- (8) Op 7 februari 2007 heeft de Commissie twee parallelle mededelingen vastgesteld: een mededeling waarin de resultaten werden toegelicht van de herziening van de communautaire strategie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen en een mededeling over een concurrerend regelgevingskader voor de automobieliindustrie voor de 21ste eeuw (CARS21). In deze mededelingen werd benadrukt dat wel vooruitgang was geboekt op weg naar het doel van 140 g CO<sub>2</sub>/km tegen 2008/2009, maar dat het communautaire doel van gemiddeld 120 g CO<sub>2</sub>/km tegen 2012 niet zou worden gehaald als geen extra maatregelen werden genomen.
- (9) In de mededelingen werd een geïntegreerde benadering voorgesteld om het communautaire doel van 120 g CO<sub>2</sub>/km tegen 2012 te halen en werd aangekondigd dat de Commissie een wetgevingskader zou voorstellen waarin de nadruk wordt gelegd op een verplichte vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, zodat de gemiddelde uitstoot van nieuwe wagens wordt beperkt tot 130 g CO<sub>2</sub>/km dankzij verbeteringen van de motortechnologie. Overeenkomstig de benadering die in het kader van de vrijwillige verbintenissen van de fabrikanten is gevolgd, heeft dit betrekking op de elementen waarmee rekening wordt gehouden bij de meting van de CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie<sup>(5)</sup>. Een verdere reductie van 10 g CO<sub>2</sub>/km of, indien technisch noodzakelijk gelijkwaardig, zal worden verwezenlijkt door andere technologische verbeteringen en door intensiever gebruik van duurzame biobrandstoffen.
- (10) Het wetgevingskader voor het vaststellen van het doel inzake de gemiddelde emissies van nieuwe auto's moet ervoor zorgen dat de reductiedoelstellingen concurrentie-neutraal, sociaal rechtvaardig en duurzaam zijn en dat deze doelstellingen rekening houden met de diversiteit van de Europese autofabrikanten en niet tot onrechtmatige concurrentievervalsing tussen hen leiden. Het rechtskader moet verenigbaar zijn met de Kyotodoelstellingen van de Gemeenschap en moet worden aangevuld door andere instrumenten die meer op het gebruik zijn gebaseerd, zoals een differentiëring van de auto- en energiebelasting.
- (11) De algemene begroting van de Europese Unie moet voorzien in passende financiering om de ontwikkeling van technologie te bevorderen die de CO<sub>2</sub>-emissies van wegvoertuigen drastisch vermindert.
- (12) Om de diversiteit van de automarkt en de mogelijkheid om tegemoet te komen aan uiteenlopende behoeften van de consument te behouden, moeten CO<sub>2</sub>-doelstellingen voor personenauto's worden gedefinieerd op basis van het praktische nut van de auto's op lineaire basis. Massa is een geschikte parameter om dit nut te beschrijven die voorziet in een verband met de aanwezige emissies. Dit resulteert derhalve in meer realistische en concurrentieneutrale doelstellingen. Bovendien zijn gegevens over de massa vrij beschikbaar. Gegevens over alternatieve nutsparameters zoals de „voetafdruk” van auto's (spoorbreedte maal wielbasis), moeten echter ook worden verzameld om de nutsgerichte benadering op langere termijn gemakkelijker te kunnen beoordelen. De Commissie moet uiterlijk in 2014 de beschikbaarheid van de gegevens herzien, en indien nodig bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel indienen om de nutsparameter aan te passen.
- (13) Het doel van deze verordening is de auto-industrie te stimuleren om in nieuwe technologieën te investeren. Deze verordening moedigt actief eco-innovatie aan en houdt rekening met toekomstige technologische ontwikkelingen. De ontwikkeling van innovatieve aandrijvingstechnologie moet in het bijzonder worden bevorderd, aangezien deze aanzienlijk minder emissies met zich meebrengt dan traditionele personenauto's. Op die manier wordt de concurrentiekracht van de Europese industrie op de lange termijn bevorderd en worden meer jobs van hoge kwaliteit gecreëerd. De Commissie moet onderzoeken of het mogelijk is om bij de herziening van de testprocedures overeenkomstig artikel 14, lid 3, van Verordening (EG) nr. 715/2007 innoverende milieumaatregelen op te nemen, rekening houdend met de technische en economische aspecten van die opname.

(1) PB L 202 van 10.8.2000, blz. 1.

(2) PB L 40 van 13.2.1999, blz. 49.

(3) PB L 100 van 20.4.2000, blz. 55.

(4) PB L 100 van 20.4.2000, blz. 57.

(5) PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1.

- (14) Gezien de zeer hoge onderzoeks-, ontwikkelings- en productiekosten per eenheid van de vroege generaties technologieën voor voertuigen met zeer lage CO<sub>2</sub>-uitstoot die na de inwerkingtreding van deze verordening op de markt zullen worden gebracht, beoogt deze verordening de invoering op de Gemeenschapsmarkt van voertuigen met uitzonderlijk lage CO<sub>2</sub>-uitstoot in de eerste stadia van hun commercialisering op voorlopige basis te bespoedigen en te faciliteren.
- (15) Het gebruik van bepaalde alternatieve brandstoffen kan in „Well to Wheel”-termen significante CO<sub>2</sub>-reducties opleveren. Deze verordening bevat daarom specifieke bepalingen gericht op het bevorderen van een grootschaliger gebruik van met bepaalde alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen op de Gemeenschapsmarkt.
- (16) Om te zorgen voor samenhang met de benadering van de door de Commissie vastgestelde strategie voor CO<sub>2</sub>-emissies van auto's, met name wat de vrijwillige verbintenissen van de federaties van autofabrikanten betreft, moet de doelstelling gelden voor nieuwe personenauto's die voor het eerst in de Gemeenschap worden geregistreerd en niet eerder buiten de Gemeenschap zijn geregistreerd — behalve voor een korte periode om misbruik te voorkomen.
- (17) In Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd <sup>(1)</sup>, is een geharmoniseerd kader vastgesteld met de administratieve bepalingen en algemene technische eisen voor de goedkeuring van alle nieuwe voertuigen die binnen het bestek van die richtlijn vallen. De entiteit die verantwoordelijk is voor de naleving van deze verordening moet dezelfde zijn als die welke verantwoordelijk is voor alle aspecten van het typegoedkeuringsproces overeenkomstig die richtlijn en voor het garanderen van de conformiteit van de productie.
- (18) Voor voertuigen voor bijzondere doeleinden, zoals bepaald in bijlage II van Richtlijn 2007/46/EG, gelden specifieke typegoedkeuringsvereisten, en zij moeten derhalve van de werkingssfeer van deze verordening worden uitgesloten. Ook voertuigen die vóór de inwerkingtreding van deze verordening als voertuig van categorie M<sub>1</sub> onderverdeeld zijn, die specifiek voor commerciële doeleinden gebouwd zijn om rolstoelgebruik in het voertuig mogelijk te maken en die voldoen aan de definitie van voertuig voor bijzondere doeleinden, zoals bepaald in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, moeten worden uitgesloten van het toepassingsgebied van deze verordening overeenkomstig het communautaire beleid dat erop gericht is hulp te bieden aan personen met een handicap.
- (19) De fabrikanten moeten de flexibiliteit krijgen om te beslissen hoe zij de doelstellingen van deze verordening zullen halen en moeten de mogelijkheid krijgen om met de gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies van hun vloot nieuwe auto's aan de reductiedoelstelling te voldoen in plaats van met elke individuele auto. Zij moeten er met andere woorden voor zorgen dat de gemiddelde specifieke emissies van alle nieuwe auto's die in de Gemeenschap worden geregistreerd niet hoger liggen dan het gemiddelde van de emissiedoelstellingen voor die auto's. Deze bepaling moet tussen 2012 en 2015 geleidelijk worden ingevoerd om de overgang te vergemakkelijken.
- (20) Het gaat niet op dezelfde methode te gebruiken ter vaststelling van de emissiereductiedoelstellingen voor fabrikanten van grote aantallen als voor fabrikanten van kleine aantallen die op grond van de in deze verordening vastgestelde criteria als onafhankelijk worden beschouwd. Voor deze fabrikanten van kleine aantallen moeten andere emissiereductiedoelstellingen gelden die in verhouding staan tot het technologisch potentieel van de voertuigen van een welbepaalde fabrikant om hun specifieke CO<sub>2</sub>-emissies te verminderen alsook tot de kenmerken van de betrokken marktsegmenten. Deze afwijking moet in beschouwing worden genomen in het kader van de herziening van de specifieke emissiedoelstellingen van bijlage I, die uiterlijk begin 2013 voltooid moet zijn.
- (21) Voor nichefabrikanten moet een andere doelstelling gelden die 25 % lager ligt dan hun gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in 2007. Als geen informatie over de gemiddelde specifieke emissies van een fabrikant in 2007 bestaat, moet een gelijkwaardige doelstelling worden vastgesteld. Deze afwijking moet in beschouwing worden genomen in het kader van de herziening van de specifieke emissiedoelstellingen van bijlage I, die uiterlijk begin 2013 voltooid moet zijn.
- (22) Bij het vaststellen van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies voor alle nieuwe auto's die in de Gemeenschap worden geregistreerd waarvoor de fabrikanten verantwoordelijk zijn, moet rekening worden gehouden met alle auto's, ongeacht hun massa of hun kenmerken. Alhoewel Verordening (EG) nr. 715/2007 niet van toepassing is op personenauto's met een referentiemassa van meer dan 2 610 kg en waarop de typegoedkeuring niet is uitgebreid overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007, moeten de emissies voor deze auto's worden gemeten volgens dezelfde meetprocedure als gespecificeerd voor personenauto's in Verordening (EG) nr. 692/2008 <sup>(2)</sup>. De aldus verkregen CO<sub>2</sub>-emissiewaarden moeten worden vermeld op het certificaat van overeenstemming van het voertuig om ze in de monitoringsregeling te kunnen opnemen.
- (23) Teneinde over de nodige flexibiliteit te beschikken om de in deze verordening vastgestelde doelen te verwezenlijken, mogen fabrikanten op open, transparante en niet-discriminerende basis een groep vormen. Een overeenkomst om een groep te vormen mag hoogstens vijf jaar duren, maar kan worden verlengd. Fabrikanten die deel uitmaken van een groep worden geacht de doelstellingen van deze verordening te hebben gehaald als de gemiddelde emissies van de groep niet hoger liggen dan de emissiedoelstellingen voor de groep.

<sup>(2)</sup> Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 199 van 28.7.2008, blz. 1).

<sup>(1)</sup> PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.



- (24) Om te garanderen dat de doelstellingen van deze verordening worden gehaald, is een robuust handhavingsmechanisme noodzakelijk.
- (25) De specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's worden in de Gemeenschap op geharmoniseerde basis gemeten overeenkomstig de in Verordening (EG) nr. 715/2007 vastgestelde methode. Om de administratieve last van deze verordening tot een minimum te beperken, moet de naleving ervan worden gemeten aan de hand van de registratiegegevens van nieuwe auto's in de Gemeenschap. Deze gegevens moeten door de lidstaten worden verzameld en aan de Commissie worden meegedeeld. Om de samenhang te garanderen tussen de gegevens die gebruikt worden om de naleving te beoordelen, moeten de regels voor het verzamelen en meedelen van deze gegevens zoveel mogelijk worden geharmoniseerd.
- (26) In Richtlijn 2007/46/EG is bepaald dat fabrikanten voor elke nieuwe personenauto een certificaat van overeenstemming moeten afgeven en dat de lidstaten alleen toestemming mogen geven voor de registratie en het in het verkeer brengen van een nieuwe personenauto als voor die auto een geldig certificaat van overeenstemming is afgegeven. De door de lidstaten verzamelde gegevens moeten overeenstemmen met die op het certificaat van overeenstemming dat door de fabrikant voor de personenauto in kwestie is afgegeven en mogen uitsluitend op deze referentie gebaseerd zijn. Indien de lidstaten om gerechtvaardigde redenen geen gebruik maken van het certificaat van overeenstemming om het proces van registratie en in het verkeer brengen van een nieuwe personenauto af te ronden, dienen ze de nodige maatregelen te nemen om voor voldoende nauwkeurigheid bij de monitoring te zorgen. Er dient een communautaire standaarddatabank voor gegevens van de certificaten van overeenstemming te zijn. Deze databank moet als enkele referentie worden gebruikt om lidstaten in staat te stellen hun registratiegegevens eenvoudiger vast te leggen wanneer nieuwe voertuigen worden geregistreerd.
- (27) Of de fabrikanten de doelstellingen van deze verordening naleven, moet op communautair niveau worden beoordeeld. Fabrikanten met hogere gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies dan die welke uit hoofde van deze verordening zijn toegestaan, moeten vanaf 2012 voor elk kalenderjaar een bijdrage voor overtollige emissies betalen. De bijdrage moet in verhouding staan tot de mate waarin de fabrikanten hebben nagelaten de doelstelling na te leven. De bijdrage moet toenemen met de tijd. Om voldoende stimulansen te geven voor maatregelen om de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's te beperken, moet de bijdrage een weerspiegeling zijn van de technologische kosten. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Europese Unie.
- (28) Nationale maatregelen die de lidstaten overeenkomstig artikel 176 van het Verdrag handhaven of introduceren, mogen, gezien het doel en de procedures vastgelegd in deze verordening, geen bijkomende of strengere sancties opleggen aan fabrikanten die de doelstellingen die deze verordening hen oplegt niet halen.
- (29) Deze verordening laat de volledige toepassing van de communautaire mededingingsregels onverlet.
- (30) Om de doelstellingen op de lange termijn te halen, moet de Commissie nieuwe verwezenlijkingsvormen overwegen, met name de hellingshoek van de curve, de nutsparameter en de regeling voor overtollige emissies.
- (31) De voor de tenuitvoerlegging van deze verordening vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden <sup>(1)</sup>.
- (32) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven om de monitorings- en rapporteringsvereisten te wijzigen in het licht van de ervaring die wordt opgedaan met de toepassing van deze verordening, om methoden voor de inning van de bijdragen voor overtollige emissies vast te stellen en om gedetailleerde bepalingen vast te stellen betreffende de afwijking voor bepaalde fabrikanten en ter aanpassing van bijlage I teneinde de evolutie van de massa van nieuwe personenauto's geregistreerd in de Gemeenschap in aanmerking te nemen en om de aanpassing van elke verandering in de regelgevingsprocedure met toetsing voor de meting van specifieke CO<sub>2</sub>-emissies weer te geven. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft, tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze verordening, onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (33) Beschikking nr. 1753/2000/EG moet worden ingetrokken om redenen van vereenvoudiging en juridische verduidelijking.
- (34) Aangezien de doelstelling van deze verordening, met name het vaststellen van CO<sub>2</sub>-emissievereisten voor nieuwe personenauto's om de goede werking van de interne markt te garanderen en om de algemene doelstelling van de Unie van het beperken van de emissie van broeikasgassen, te bereiken, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de omvang en de gevolgen van het voorgestelde optreden, beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat de verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

#### Onderwerp en doel

In deze verordening worden CO<sub>2</sub>-emissievereisten voor nieuwe personenauto's vastgesteld om de goede werking van de interne markt te garanderen en om de algemene doelstelling van de Europese Gemeenschap van een gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissie van

<sup>(1)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

120 g/km voor nieuwe auto's te bereiken. In deze verordening is vastgesteld dat, door verbeteringen van de motortechnologie en innoverende technologie, de CO<sub>2</sub>-emissies van nieuwe personenauto's moeten worden beperkt tot 130 g/km, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en de uitvoeringsbepalingen daarvan.

Met toepassing vanaf 2020, wordt in deze verordening een doelstelling bepaald van een gemiddelde emissie van 95 g CO<sub>2</sub>/km voor nieuwe wagens, overeenkomstig artikel 13, lid 5.

Deze verordening zal worden aangevuld met aanvullende maatregelen om een extra verlaging van de CO<sub>2</sub>-emissies met 10 g CO<sub>2</sub>/km te bewerkstelligen, in het kader van de geïntegreerde benadering van de Gemeenschap.

### Artikel 2

#### Werkingsfeer

1. Deze verordening is van toepassing op motorvoertuigen van categorie M<sub>1</sub>, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG („personenauto's”), die voor het eerst in de Gemeenschap worden geregistreerd en niet eerder buiten de Gemeenschap zijn geregistreerd („nieuwe personenauto's”).

2. Als een voertuig, alvorens in de Gemeenschap te worden geregistreerd, minder dan drie maanden daarvoor buiten de Gemeenschap is geregistreerd, wordt met deze eerdere registratie geen rekening gehouden.

3. Deze verordening is niet van toepassing op voertuigen voor speciale doeleinden, zoals gedefinieerd in punt 5 van bijlage II, deel A, bij Richtlijn 2007/46/EG.

### Artikel 3

#### Definities

1. In deze verordening wordt verstaan onder:

- a) „gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies” van een fabrikant: het gemiddelde van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van alle nieuwe personenauto's die door deze fabrikant worden gebouwd;
- b) „certificaats van overeenstemming”: het in artikel 18 van Richtlijn 2007/46/EG vermelde certificaats;
- c) „fabrikant”: de persoon of instantie die tegenover de goedkeuringsinstantie verantwoordelijk is voor alle aspecten van de typegoedkeuringsprocedure overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG en die instaat voor de overeenstemming van de productie;
- d) „massa”: massa van het voertuig in rijklare toestand met carrosserie, zoals vermeld in het certificaats van overeenstemming en gedefinieerd in punt 2.6 van bijlage I bij Richtlijn 2007/46/EG;
- e) „voetafdruk”: de spoorbreedte vermenigvuldigd met de wielbasis, zoals aangegeven in het certificaats van overeenstemming en gedefinieerd in de afdelingen 2.1 en 2.3 van bijlage I bij Richtlijn 2007/46/EG;

f) „specifieke CO<sub>2</sub>-emissies”: de CO<sub>2</sub>-emissies van een personenauto, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 en op het certificaats van overeenstemming vermeld als de CO<sub>2</sub>-massa-emissies (gemengd). Voor personenauto's zonder typegoedkeuring overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 betekenen „specifieke CO<sub>2</sub>-emissies” de CO<sub>2</sub>-emissies gemeten overeenkomstig dezelfde meetprocedure als gespecificeerd voor personenauto's in Verordening (EG) nr. 692/2008, of overeenkomstig de procedures die door de Commissie zijn vastgesteld om de CO<sub>2</sub>-emissies voor deze personenauto's te bepalen;

g) „specifieke emissiedoelstelling”: inzake een fabrikant, het gemiddelde van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies die elk nieuw voertuig van deze fabrikant overeenkomstig bijlage I mag uitstoten of, indien de fabrikant een afwijking uit hoofde van artikel 11 geniet, de specifieke emissiedoelstelling die overeenkomstig deze afwijking is bepaald.

2. Met het oog op de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder: een „groep van onderling verbonden fabrikanten”: een fabrikant en de met hem verbonden ondernemingen. Ten aanzien van een fabrikant wordt verstaan onder „onderling verbonden ondernemingen”:

- a) ondernemingen waar de fabrikant direct of indirect:
  - de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de stemrechten uit te oefenen;
  - de bevoegdheid heeft om meer dan de helft van de leden te benoemen van de raad van toezicht, de beheerraad of de organen die de onderneming juridisch vertegenwoordigen, of
  - het recht heeft de zaken van de onderneming te beheren;
- b) ondernemingen die direct of indirect de onder a) vermelde rechten of bevoegdheden hebben over de fabrikant;
- c) ondernemingen waarin een onder b) bedoelde onderneming direct of indirect de onder a) vermelde rechten of bevoegdheden heeft;
- d) ondernemingen waarin de fabrikant samen met een of meer onder a), b) of c) bedoelde ondernemingen, of waarin twee of meer onder a), b) of c) bedoelde ondernemingen samen de onder a) vermelde rechten of bevoegdheden hebben;
- e) ondernemingen waarbij de onder a) vermelde rechten of bevoegdheden gezamenlijk in handen zijn van de fabrikant of een of meer van de onder a) tot en met d) bedoelde met hem verbonden ondernemingen en een of meer derde partijen.

### Artikel 4

#### Specifieke emissiedoelstellingen

Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2012 en elk daaropvolgend kalenderjaar moet elke fabrikant van personenauto's ervoor zorgen dat zijn specifieke gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissies niet hoger liggen dan zijn specifieke emissiedoelstelling die overeen-

komstig bijlage I is vastgesteld of die, wanneer de fabrikant een afwijking krachtens artikel 11 geniet, overeenkomstig die afwijking is vastgesteld.

Om de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van elke fabrikant te bepalen, wordt rekening gehouden met de volgende percentages van de nieuwe personenauto's van elke fabrikant die in het jaar in kwestie zijn geregistreerd:

- 65 % in 2012,
- 75 % in 2013,
- 80 % in 2014,
- 100 % vanaf 2015.

#### Artikel 5

##### Superkrediet

Bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies telt elke nieuwe personenauto met specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van minder dan 50 g CO<sub>2</sub>/km als:

- 3,5 auto's in 2012,
- 3,5 auto's in 2013,
- 2,5 auto's in 2014,
- 1,5 auto in 2015,
- 1 auto vanaf 2016.

#### Artikel 6

##### Specifieke emissiedoelstelling voor voertuigen die op een alternatieve brandstof rijden

Om te bepalen of een fabrikant de in artikel 4 bedoelde specifieke emissiedoelstelling heeft gehaald, worden de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van elk voertuig dat is ontworpen om te kunnen rijden op een mengsel van benzine met 85 % ethanol („E85”) dat aan de desbetreffende communautaire wetgeving of Europese technische normen voldoet, tot 31 december 2015 verminderd met 5 %, als erkenning van het feit dat rijden op biobrandstoffen meer mogelijkheden inzake technologie en emissievermindering biedt. Deze vermindering wordt alleen toegepast, als ten minste 30 % van de tankstations in de lidstaat waar het voertuig is geregistreerd, de genoemde alternatieve brandstof die aan de in de desbetreffende Gemeenschapswetgeving bepaalde duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen voldoet, aanbiedt.

#### Artikel 7

##### Groepsvorming

1. Fabrikanten die geen afwijking krachtens artikel 11 genieten mogen een groep vormen om aan hun verplichtingen uit hoofde van artikel 4 te voldoen.

2. Een groepsovereenkomst kan betrekking hebben op een of meer kalenderjaren, voor zover de totale duur van elke overeenkomst niet langer is dan vijf jaar, en moet worden gesloten op uiterlijk 31 december van het kalenderjaar waarin de emissies worden gegroepeerd. Fabrikanten die een groep vormen, moeten de volgende informatie bij de Commissie indienen:

- a) de fabrikanten die deel uitmaken van de groep;
- b) de fabrikant die is aangesteld als beheerder van de groep. Deze beheerder treedt op als contactpersoon voor de groep en is verantwoordelijk voor het betalen van eventuele bijdragen voor overtollige emissies die overeenkomstig artikel 9 aan de groep worden opgelegd, en
- c) informatie waaruit blijkt dat de beheerder van de groep in staat is de onder b) vermelde verplichtingen na te komen.

3. Als de voorgestelde beheerder van de groep niet voldoet aan de eis van het betalen van eventuele bijdragen voor overtollige emissies die overeenkomstig artikel 9 aan de groep worden opgelegd, stelt de Commissie de fabrikanten hiervan in kennis.

4. Fabrikanten die een groep vormen, stellen de Commissie gezamenlijk in kennis van eventuele wijzigingen van de groepsbeheerder of van zijn financiële toestand, indien dit een invloed kan hebben op zijn vermogen om te voldoen aan de eis van het betalen van eventuele bijdragen voor overtollige emissies die overeenkomstig artikel 9 aan de groep worden opgelegd, en van wijzigingen van het lidmaatschap van de groep of van de ontbinding van de groep.

5. Fabrikanten mogen groepsafspraken maken voor zover deze in overeenstemming zijn met de artikelen 81 en 82 van het Verdrag en voor zover ze elke fabrikant die daarom verzoekt de mogelijkheid bieden op open, transparante, niet-discriminerende en commercieel redelijke voorwaarden lid te worden van de groep. Onverminderd de algemene toepasselijkheid van de communautaire mededingingsregels op dergelijke groepen, dienen alle leden van een groep ervoor te zorgen dat in het kader van hun groepsovereenkomst alleen ten aanzien van de volgende informatie gegevens gemeenschappelijk worden gebruikt of informatie wordt uitgewisseld:

- a) de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies;
- b) de specifieke emissiedoelstelling;
- c) het totale aantal geregistreerde voertuigen.

6. Lid 5 is niet van toepassing als alle fabrikanten in de groep deel uitmaken van dezelfde groep van onderling verbonden fabrikanten.

7. Behalve wanneer kennisgeving wordt gedaan overeenkomstig lid 3 worden de fabrikanten die deel uitmaken van een groep waarover informatie is ingediend bij de Commissie, met het oog op de naleving van hun verplichtingen uit hoofde van artikel 4 als één fabrikant beschouwd. Informatie inzake monitoring en rapportering voor individuele fabrikanten alsmede voor groepen wordt geregistreerd, medegedeeld en beschikbaar gemaakt in het centrale register bedoeld in artikel 8, lid 4.

#### Artikel 8

##### Monitoring van en rapportering over gemiddelde emissies

1. Voor het kalenderjaar dat begint op 1 januari 2010 en elk daaropvolgend kalenderjaar moeten alle lidstaten de in bijlage II, deel A, vermelde gegevens registreren voor elke nieuwe personenauto die op hun grondgebied wordt geregistreerd. Deze gegevens worden ter beschikking gesteld van de fabrikanten en hun aangevoerde importeurs of vertegenwoordigers in de verschillende lidstaten. De lidstaten stellen alles in het werk om ervoor te zorgen dat de rapporteringsorganen op een transparante manier werken. Elke lidstaat zorgt ervoor dat de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's zonder typegoedkeuring overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 worden gemeten en in het certificaat van overeenstemming vermeld.

2. Uiterlijk 28 februari van elk jaar, en beginnende in 2011, moet elke lidstaat de in bijlage II, deel B, vermelde gegevens met betrekking tot het voorgaande kalenderjaar vaststellen en aan de Commissie doorgeven. De gegevens moeten worden doorgegeven in het in bijlage II, deel C, gespecificeerde formaat.

3. Op verzoek van de Commissie moet een lidstaat ook alle overeenkomstig lid 1 geregistreerde gegevens doorgeven.

4. De Commissie houdt een centraal register bij van alle gegevens die de lidstaten overeenkomstig dit artikel doorgeven. Uiterlijk 30 juni van elk jaar, en beginnende in 2011, zal de Commissie voor elke fabrikant een voorlopige berekening maken van het volgende:

- a) de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies tijdens het voorafgaande kalenderjaar;
- b) de specifieke emissiedoelstelling in het voorafgaande kalenderjaar, en
- c) het verschil tussen de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies tijdens het voorafgaande kalenderjaar en de specifieke emissiedoelstelling voor dat jaar.

De Commissie stelt elke fabrikant in kennis van haar voorlopige berekening voor die fabrikant. De kennisgeving bevat gegevens voor elke lidstaat over het aantal geregistreerde nieuwe personenwagens en hun specifieke CO<sub>2</sub>-emissies.

Het register wordt openbaar gemaakt.

5. Binnen de drie maanden na in kennis te zijn gesteld van de in lid 4 vermelde voorlopige berekening mogen fabrikanten eventuele fouten in de gegevens aan de Commissie mededelen, met vermelding van de lidstaat waarop de fout betrekking heeft.

De Commissie zal alle meegedeelde fouten onderzoeken en uiterlijk 31 oktober de in lid 4 vermelde voorlopige berekeningen bevestigen of wijzigen.

6. Als de Commissie op basis van de in lid 5 vermelde berekeningen met betrekking tot het kalenderjaar 2010 of 2011 vaststelt dat de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant in dat jaar hoger liggen dan de specifieke emissiedoelstelling van die fabrikant voor dat jaar, stelt de Commissie de fabrikant daarvan in kennis.

7. De lidstaten stellen een instantie aan die bevoegd is voor het verzamelen en mededelen van de krachtens deze verordening vereiste controlegegevens en delen uiterlijk 8 december 2009 aan de Commissie mee welke instantie zij hebben aangesteld. De Commissie licht vervolgens het Europees Parlement en de Raad hierover in.

8. Voor elk kalenderjaar waarin artikel 6 van toepassing is, verstrekken de lidstaten de Commissie informatie over het percentage tankstations en de duurzaamheidscriteria in verband met de in dat artikel bedoelde E85.

9. De Commissie kan gedetailleerde regels vaststellen voor de monitoring van en de rapportering over de in dit artikel vermelde gegevens en voor de toepassing van bijlage II, overeenkomstig de in artikel 14, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure.

De Commissie kan bijlage II wijzigen in het licht van de ervaring die wordt opgedaan met de toepassing van deze verordening. Deze maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 14, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

#### Artikel 9

##### Bijdrage voor overtollige emissies

1. Wanneer de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant in 2012 en elk daaropvolgend kalenderjaar hoger liggen dan zijn specifieke emissiedoelstelling voor het desbetreffende jaar, zal de Commissie een bijdrage voor overtollige emissies opleggen aan de fabrikant of, in het geval van een groep, aan de beheerder van de groep.

2. De in lid 1 vermelde bijdrage voor overtollige emissies wordt berekend aan de hand van de volgende formules:

a) van 2012 tot 2018:

- i) als de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van de fabrikant de specifieke emissiedoelstelling met meer dan 3 g CO<sub>2</sub>/km overschrijden:

$$((\text{overtollige emissies} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{aantal nieuwe personenauto's}$$



- ii) als de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van de fabrikant de specifieke emissiedoelstelling met meer dan 2 g CO<sub>2</sub>/km, maar niet meer dan 3 g CO<sub>2</sub>/km overschrijden:

$$((\text{overtollige emissies} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{aantal nieuwe personenauto's};$$

- iii) als de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van de fabrikant de specifieke emissiedoelstelling met niet meer dan 1 g CO<sub>2</sub>/km, maar niet meer dan 2 g CO<sub>2</sub>/km overschrijden:

$$((\text{overtollige emissies} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{aantal nieuwe personenauto's};$$

- iv) als de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van de fabrikant de specifieke emissiedoelstelling met niet meer dan 1 g CO<sub>2</sub>/km overschrijden:

$$(\text{overtollige emissies} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{aantal nieuwe personenauto's};$$

- b) vanaf 2019:

$$(\text{overtollige emissies} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{aantal nieuwe personenauto's}.$$

Voor de toepassing van dit artikel wordt onder „overtollige emissies”, bepaald overeenkomstig artikel 4, verstaan: het aantal gram per kilometer dat de gemiddelde specifieke emissies van de fabrikant — rekening houdend met de vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissies als gevolg van goedgekeurde innoverende technologie — hoger ligt dan zijn specifieke emissiedoelstelling voor dat kalenderjaar, afgerond tot drie cijfers na de komma; en wordt onder „aantal nieuwe personenauto's” verstaan: het aantal door de fabrikant geproduceerde nieuwe personenauto's die in dat jaar zijn geregistreerd overeenkomstig de in artikel 4 uiteengezette introductiecriteria.

3. De Commissie zal methoden vaststellen voor de inning van de in lid 1 vermelde bijdragen voor overtollige emissies.

Deze maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 14, lid 3.

4. De bijdragen voor overtollige emissies vloeien terug naar de algemene begroting van de Europese Unie.

#### Artikel 10

##### Publicatie van de prestaties van de fabrikanten

1. Uiterlijk 31 oktober van elk jaar en beginnende in 2011 publiceert de Commissie een lijst waarin voor elke fabrikant het volgende wordt vermeld:

- a) zijn specifieke emissiedoelstelling voor het voorafgaande kalenderjaar;

- b) zijn gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in het voorafgaande kalenderjaar;

- c) het verschil tussen zijn gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in het voorafgaande kalenderjaar en zijn specifieke emissiedoelstelling voor dat jaar;

- d) de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies voor alle nieuwe personenauto's in de Gemeenschap tijdens het voorafgaande kalenderjaar, en

- e) de gemiddelde massa van alle nieuwe personenauto's in de Gemeenschap tijdens het voorafgaande kalenderjaar.

2. Met ingang van 31 oktober 2013 moet op de in lid 1 vermelde lijst ook worden vermeld of de fabrikant tijdens het voorafgaande kalenderjaar heeft voldaan aan de eisen van artikel 4.

#### Artikel 11

##### Afwijkingen voor bepaalde fabrikanten

1. Een afwijking van de overeenkomstig bijlage I berekende specifieke emissiedoelstelling kan worden aangevraagd door een fabrikant, waarvan per kalenderjaar minder dan 10 000 nieuwe personenauto's in de Gemeenschap worden geregistreerd, en

- a) die geen deel uitmaakt van een groep van onderling verbonden fabrikanten, of

- b) die deel uitmaakt van een groep van verbonden ondernemingen die in totaal goed is voor minder dan 10 000 in de Gemeenschap geregistreerde nieuwe personenauto's per kalenderjaar, of

- c) die deel uitmaakt van een groep van onderling verbonden fabrikanten, maar zijn eigen productiefaciliteiten en ontwerpcentrum beheert.

2. De op grond van lid 1 aangevraagde afwijking kan hoogstens voor vijf kalenderjaren worden toegekend. De aanvraag moet bij de Commissie worden ingediend en de volgende informatie bevatten:

- a) de naam en de contactpersoon van de fabrikant;

- b) bewijsmateriaal waaruit blijkt dat de fabrikant in aanmerking komt voor de in lid 1 vermelde afwijking;

- c) bijzonderheden betreffende de door de fabrikant geproduceerde personenauto's, inclusief de massa en de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van die personenauto's, en

- d) een specifieke emissiedoelstelling die overeenstemt met het reductiepotentieel van de fabrikant, inclusief het economische en technologische potentieel om zijn specifieke CO<sub>2</sub>-emissies te beperken, rekening houdend met de kenmerken van de markt voor het geproduceerde type van auto.



3. Als de Commissie van oordeel is dat de fabrikant in aanmerking komt voor de op grond van lid 1 aangevraagde afwijking en dat de door de fabrikant voorgestelde specifieke emissiedoelstelling overeenstemt met zijn reductiepotentieel, inclusief van het economische en technologische potentieel om zijn specifieke CO<sub>2</sub>-emissies te beperken, rekening houdend met de kenmerken van de markt voor het geproduceerde type van auto, kent de Commissie een afwijking toe aan de fabrikant. Deze afwijking geldt met ingang van 1 januari van het jaar dat volgt op de datum waarop zij werd toegekend.

4. Een aanvraag voor een afwijking van de overeenkomstig bijlage I berekende specifieke emissiedoelstelling mag worden ingediend door een fabrikant die samen met alle met hem verbonden ondernemingen per kalenderjaar goed is voor 10 000 tot 300 000 in de Gemeenschap geregistreerde nieuwe personenauto's.

Deze aanvraag mag door een fabrikant worden ingediend voor zichzelf, of voor zichzelf samen met om het even welke van de met hem verbonden ondernemingen. De aanvraag wordt ingediend bij de Commissie en bevat de volgende informatie:

- a) alle in lid 2, onder a) en c), genoemde informatie, inclusief, indien van toepassing, informatie over verbonden ondernemingen;
- b) een doelstelling die een vermindering met 25 % is van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies in 2007 of als één aanvraag wordt ingediend voor een aantal onderling verbonden ondernemingen, een vermindering met 25 % is van het gemiddelde van de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van deze ondernemingen in 2007.

Als geen informatie over de gemiddelde specifieke CO<sub>2</sub>-emissies van een fabrikant in 2007 bestaat, bepaalt de Commissie een equivalente verminderingdoelstelling op basis van de best beschikbare technologie voor de vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies die in personenauto's van vergelijkbare massa wordt ingezet, rekening houdend met de kenmerken van de markt voor het geproduceerde type van auto. Deze doelstelling wordt door de aanvrager voor de toepassing van punt b) gebruikt.

De Commissie kent de fabrikant een afwijking toe wanneer is aangetoond dat de in dit lid bedoelde criteria voor de afwijking zijn vervuld.

5. Een fabrikant aan wie overeenkomstig dit artikel een afwijking is toegekend, stelt de Commissie onmiddellijk in kennis van eventuele wijzigingen die een invloed (kunnen) hebben op de voorwaarden om voor de afwijking in aanmerking te komen.

6. Als de Commissie op basis van de in lid 5 vermelde kennisgeving of om andere redenen beslist dat een fabrikant niet langer in aanmerking komt voor de afwijking, trekt zij de afwijking in met ingang van 1 januari van het volgende kalenderjaar en stelt zij de fabrikant daarvan in kennis.

7. Als de fabrikant de specifieke emissiedoelstelling niet haalt, legt de Commissie de fabrikant de in artikel 9 bedoelde bijdrage voor overtollige emissie op.

8. De Commissie kan gedetailleerde bepalingen voor de tenuitvoerlegging van leden 1 tot en met 7 vaststellen, onder meer voor de interpretatie van de criteria om in aanmerking te komen voor een afwijking, voor de inhoud van de aanvragen alsmede de inhoud en beoordeling van de programma's voor de beperking van de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies.

Deze maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 14, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

9. Aanvragen voor een afwijking met inbegrip van de informatie ter ondersteuning ervan, in kennisstellingen overeenkomstig lid 5, intrekkingen overeenkomstig lid 6 of oplegging van de bijdrage voor overtollige emissie overeenkomstig lid 7, alsmede maatregelen overeenkomstig lid 8, worden ter beschikking gesteld van het publiek, met inachtneming van Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2001 inzake de toegang van het publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie <sup>(1)</sup>.

## Artikel 12

### Eco-innovaties

1. Op aanvraag door een toeleverancier of een fabrikant wordt rekening gehouden met CO<sub>2</sub>-besparingen die worden gerealiseerd door gebruik van innoverende technologie. De totale bijdrage van deze technologie aan de vermindering van de gemiddelde specifieke emissiedoelstelling van een fabrikant kan tot 7 g CO<sub>2</sub>/km bedragen.

2. De Commissie zal uiterlijk in 2010 gedetailleerde bepalingen voor een procedure om deze innoverende technologieën goed te keuren, vaststellen overeenkomstig de in artikel 14, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure. Deze gedetailleerde bepalingen zijn gebaseerd op de volgende criteria voor innoverende technologie:

- a) de CO<sub>2</sub>-besparingen die worden gerealiseerd door gebruik van innoverende technologie moeten aan de toeleverancier of de fabrikant zijn toe te schrijven;
- b) de innoverende technologie moet een geverifieerde bijdrage leveren aan de vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissies;
- c) de innoverende technologie mag niet vallen onder de CO<sub>2</sub>-meting volgens de standaardtestcyclus, of onder bindende bepalingen als gevolg van aanvullende maatregelen om de in artikel 1 bedoelde extra vermindering met 10 g CO<sub>2</sub>/km te bewerkstelligen of mag niet verplicht zijn op grond van andere bepalingen in de Gemeenschapswetgeving.

3. Een toeleverancier of fabrikant die een maatregel als innoverende technologie wil laten goedkeuren, dient bij de Commissie een rapport in, inclusief een verificatierapport van een onafhankelijke en gecertificeerde instantie. In geval van mogelijke interactie tussen de maatregel en een andere, reeds goedgekeurde innoverende technologie, wordt in het rapport melding van deze interactie gemaakt en in het verificatierapport geëvalueerd in hoeverre de interactie gevolgen heeft voor de vermindering die met elke maatregel wordt gerealiseerd.

<sup>(1)</sup> PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43.

4. De Commissie attesteert de gerealiseerde vermindering op basis van de in lid 2 vastgestelde criteria.

### Artikel 13

#### Beoordeling en rapportering

1. In 2010 dient de Commissie bij het Europees Parlement en bij de Raad een verslag in waarin de voortgang wordt beoordeeld die geboekt is bij de tenuitvoerlegging van de communautaire geïntegreerde benadering ter beperking van de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen.

2. Uiterlijk 31 oktober 2014, en vervolgens om de drie jaar, worden maatregelen vastgesteld om bijlage I te wijzigen om de M<sub>0</sub> waarnaar hierin wordt verwezen aan te passen aan de gemiddelde massa van nieuwe personenauto's in de voorafgaande drie kalenderjaren.

Deze maatregelen treden voor het eerst in werking op 1 januari 2016 en vervolgens om de drie jaar.

Deze maatregelen, die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 14, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

3. Vanaf 2012 voert de Commissie een impactbeoordeling uit om uiterlijk in 2014 overeenkomstig artikel 14, lid 3, van Verordening (EG) nr. 715/2007 de procedures voor de meting van CO<sub>2</sub>-emissies als bepaald in die Verordening te herzien. De Commissie dient met name passende voorstellen in om deze procedures aan te passen, opdat deze de reële prestaties van auto's op het gebied van CO<sub>2</sub>-emissies adequaat weerspiegelen en om de goedgekeurde innoverende technologieën als gedefinieerd in artikel 12, die in de testcyclus kunnen worden weerspiegeld, op te nemen. De Commissie zorgt ervoor dat de procedures vervolgens geregeld worden herzien.

Vanaf de datum van toepassing van de herziene procedure voor de meting van CO<sub>2</sub>-emissies wordt innoverende technologie niet langer goedgekeurd volgens de procedure in artikel 12.

4. Uiterlijk in 2010 herzielt de Commissie Richtlijn 2007/46/EG, zodat elk(e) type/variant/uitvoering overeenkomt met een uniek pakket innoverende technologie.

5. Uiterlijk 1 januari 2013 voltooit de Commissie een herziening van de specifieke emissiedoelstellingen in bijlage I en van de afwijkingen in artikel 11, tot vaststelling van:

- de modaliteiten om op kostenefficiënte wijze uiterlijk in 2020 een langetermijndoelstelling van 95 g CO<sub>2</sub>/km te halen, en
- de aspecten van de uitvoeringsbepalingen om deze doelstelling te halen, inclusief de bijdrage voor overtollige emissies.

Op basis van deze herziening en de impactbeoordeling ervan, inclusief een algemene beoordeling van de impact op de auto-industrie en de hiervan afhankelijke sectoren, dient de Commissie, indien nodig, een voorstel in om deze verordening te wijzigen op een manier die uit mededingingsoogpunt zo neutraal mogelijk is en die sociaal billijk en duurzaam is.

6. De Commissie publiceert uiterlijk in 2014, aansluitend op een effectbeoordeling, een rapport over de beschikbaarheid van gegevens over de voetafdruk en zijn gebruik als parameter om het nut van een voertuig te beschrijven voor de vaststelling van specifieke emissiedoelstellingen en dient, indien nodig, bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in om bijlage I te wijzigen.

7. Er worden maatregelen genomen om te voorzien in de nodige aanpassing van de formules in bijlage I aan elke verandering in de vastgestelde testprocedure voor de meting van specifieke CO<sub>2</sub>-emissies.

Deze maatregelen, die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 14, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

### Artikel 14

#### Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 9 van Beschikking nr. 280/2004/EG<sup>(1)</sup> opgerichte comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

### Artikel 15

#### Intrekking

Beschikking nr. 1753/2000/EG wordt ingetrokken met ingang van 1 januari 2010.

De artikelen 4, 9 en 10 van Beschikking nr. 1753/2000/EG blijven echter van kracht tot de Commissie een verslag over de controlegegevens voor het kalenderjaar 2009 heeft ingediend bij het Europees Parlement.

(<sup>1</sup>) Beschikking nr. 280/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 betreffende een bewakingssysteem voor de uitstoot van broeikasgassen in de Gemeenschap en de uitvoering van het Protocol van Kyoto (PB L 49 van 19.2.2004, blz. 1).

*Artikel 16***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de derde dag na haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks van toepassing in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg, 23 april 2009.

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*  
H.-G. PÖTTERING

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*  
P. NEČAS

—