

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2019/631****av den 17 april 2019****om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011****(omarbetning)****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 <sup>(3)</sup> och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 <sup>(4)</sup> har ändrats väsentligt flera gånger. Eftersom ytterligare ändringar ska göras, bör de förordningarna av tydlighetsskäl omarbetas.
- (2) För att möjliggöra en enhetlig och effektiv övergång efter omarbetningen och upphävandet av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 bör denna förordning tillämpas från och med den 1 januari 2020. Det är emellertid lämpligt att bibehålla de normer för koldioxidutsläpp och de tillvägagångssätt för att uppnå dem som anges i dessa förordningar oförändrade fram till 2024.
- (3) I Parisavtalet <sup>(5)</sup> fastställs bland annat ett långsiktigt mål som ligger i linje med målet att den globala genomsnittliga temperaturhöjningen ska ligga väl under 2 °C över den förindustriella nivån och att ansträngningar ska göras för att begränsa den till 1,5 °C över den förindustriella nivån. Klimatförändringarnas negativa effekter bekräftas entydigt av de senaste vetenskapliga rönen från Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC) i dess särskilda rapport om effekterna av en global uppvärmning på 1,5 °C över förindustriella nivåer och relaterade globala växthusgasutsläppsvägar. I den särskilda rapporten konstateras att utsläppsminskningar i alla sektorer är avgörande för att begränsa den globala uppvärmningen.
- (4) För att bidra till målen i Parisavtalet måste omställningen av hela transportsektorn i riktning mot nollutsläpp påskyndas, med beaktande av kommissionens meddelande av den 28 november 2018 med titeln *En ren jord åt alla – En europeisk strategisk långsiktig vision för en stark, modern, konkurrenskraftig och klimatneutral ekonomi*, som presenterar en vision om de nödvändiga ekonomiska och samhällsliga förändringarna där alla delar av ekonomin och samhället medverkar, för att klara omställningen till nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2050. Transportsektorns utsläpp av luftföroreningar, som allvarligt skadar vår hälsa och miljön, måste också minskas kraftigt utan dröjsmål. Utsläppen från fordon med konventionella förbränningsmotorer måste minskas ytterligare efter 2020. Utsläppsfria och utsläppsnåla fordon måste lanseras och komma upp i väsentliga marknadsandelar till år 2030. Ytterligare minskningar av koldioxidutsläppen från personbilar och lätta nyttofordon kommer att krävas efter 2030.

<sup>(1)</sup> EUT C 227, 28.6.2018, s. 52.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 27 mars 2019 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 15 april 2019.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 140, 5.6.2009, s. 1).

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 145, 31.5.2011, s. 1).

<sup>(5)</sup> EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (5) I kommissionens meddelanden med titeln *Europa på väg – En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla* av den 31 maj 2017 och *Resultat för utsläppssnål rörlighet – Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare* av den 8 november 2017 framhålls att normer för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon ger starka incitament till innovation och effektivitet och kommer att bidra till att stärka bilindustrins konkurrenskraft och bana vägen för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på ett teknikneutralt sätt.
- (6) Denna förordning ger en tydlig färdriktning för minskade koldioxidutsläpp från vägtransportsektorn och bidrar till det bindande målet om en minskning av koldioxidutsläppen från unionens hela ekonomi på minst 40 % jämfört med 1990 års nivåer fram till 2030, vilket fick stöd i Europeiska rådets slutsatser av den 23–24 oktober 2014 och godkändes i form av unionens och dess medlemsstaters planerade nationellt fastställda bidrag enligt Parisavtalet vid mötet i rådet (miljö) den 6 mars 2015.
- (7) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 <sup>(6)</sup> fastställs skyldigheter för medlemsstaterna när det gäller att uppfylla unionens mål att fram till 2030 minska sina växthusgasutsläpp med 30 % under 2005 års nivåer inom de sektorer som inte ingår i Europeiska unionens utsläppshandelssystem inrättat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG <sup>(7)</sup>. Vägtransportsektorn står för en betydande del av utsläppen från dessa sektorer. Utsläppen från vägtransportsektorn visar dessutom en uppåtgående trend och är fortfarande väsentligt högre än 1990 års nivåer. Om utsläppen från vägtransporter ökar ytterligare kommer dessa ökningarna att fortsätta att motverka de utsläppsminskningar som görs inom andra sektorer i kampen mot klimatförändringen.
- (8) I Europeiska rådets slutsatser av den 23–24 oktober 2014 betonades vikten av att minska utsläppen av växthusgaser och riskerna med beroendet av fossila bränslen i transportsektorn genom ett heltäckande och teknikneutralt tillvägagångssätt för främjande av utsläppsminskning och energieffektivitet i transportsektorn, för eldrivna transporter och för förnybara energikällor i transportsektorn även efter 2020.
- (9) I syfte att ge unionens konsumenter säker, hållbar och konkurrenskraftig energi till överkomligt pris, är energieffektivitet som ett sätt att bidra till dämpad efterfrågan en av de fem ömsesidigt förstärkande och nära sammanhängande aspekter som anges i kommissionens meddelande av den 25 februari 2015 med titeln *En ramstrategi för en motståndskraftig energiunion med en framåtblickande klimatpolitik*. I meddelandet framhålls att man måste vidta åtgärder för effektivare energiförbrukning inom alla ekonomiska sektorer, men att det särskilt inom transportsektorn finns en enorm potential för ökad energieffektivitet som kan förverkligas bland annat genom fortsatt inriktning på skärpta normer för koldioxidutsläpp för personbilar och lätta nyttofordon fram till 2030.
- (10) I en utvärdering som gjordes 2015 av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 konstaterades att förordningarna har varit relevanta och i stort sett konsekventa, samt att de har lett till betydande utsläppsminskningar och varit mer kostnadseffektiva än vad som ursprungligen förväntades. De har också lett till betydande mervärde för unionen som inte hade kunnat uppnås i samma utsträckning genom nationella åtgärder. Nyttan med de förordningarna har dock urholkats av den tilltagande diskrepansen mellan koldioxidutsläpp som mäts upp i den nya europeiska körcykeln (NEDC) och koldioxidutsläpp från fordon som körs under verkliga förhållanden.
- (11) Det är därför lämpligt att uppnå syftet med förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 genom att sätta upp nya mål för minskning av koldioxidutsläppen från EU:s hela personbilspark och lätta nyttofordon för perioden fram till 2030. Vid fastställandet av nivåerna på de målen har hänsyn tagits till i vilken utsträckning dessa mål kan bidra till att på ett kostnadseffektivt minska utsläppen i de sektorer som omfattas av förordning (EU) 2018/842 fram till 2030, hur stora kostnader och besparingar de medför för samhället, tillverkare och fordonsanvändare samt hur de direkt och indirekt påverkar sysselsättning, konkurrenskraft och innovation och vilka fördelar de medför i form av minskade luftföroreningar och tryggad energiförsörjning. Med tanke på att personbilarnas marknadsandel är högre än den för lätta nyttofordon, och att därmed det totala bidraget av koldioxidutsläpp från personbilar är betydligt högre än från lätta nyttofordon, anses det lämpligt att strategin för personbilar skiljer sig från den för lätta nyttofordon.

<sup>(6)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 156, 19.6.2018, s. 26).

<sup>(7)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

- (12) En socialt godtagbar och rättvis omställning till utsläppsfri rörlighet bör säkerställas. Därför är det viktigt att beakta en sådan omställnings sociala effekter genom bilindustrins hela värdekedja och proaktivt ta itu med konsekvenserna för sysselsättningen. Det bör därför övervägas riktade program på unionsnivå, nationell nivå och regional nivå för omskolning, fortbildning och omplacering av arbetstagare, samt initiativ för utbildning och arbetssökande bland grupper och i regioner som påverkas negativt, i nära dialog med arbetsmarknadens parter och behöriga myndigheter. Som ett led i denna omställning bör kvinnors sysselsättning och lika möjligheter i denna sektor stärkas.
- (13) En framgångsrik omställning till utsläppsfri rörlighet kräver en samordnad strategi och ett gynnsamt klimat för att stimulera innovation och behålla unionens tekniska ledarskap i denna sektor. Det innebär bl.a. offentliga och privata investeringar i forskning och innovation, ökad tillgång på utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, utbyggnad av infrastruktur för laddning och tankning, integrering i energisystemen samt hållbar materialförsörjning och hållbar tillverkning, återanvändning och återvinning av batterier i Europa. Detta kräver samstämda åtgärder på unionsnivå samt nationell, regional och lokal nivå.
- (14) Som ett led i genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 <sup>(8)</sup> fastställs ett nytt provningsförfarande för mätning av personbilar och lätta nyttofordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning, *Worldwide Harmonised Light Vehicles Test procedure* (nedan kallat WLTP) i kommissionens förordning (EU) 2017/1151 <sup>(9)</sup> och började tillämpas 2017. Detta provningsförfarande ger värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som bättre speglar verkliga körförhållanden.

Det är därför lämpligt att de nya utsläppsmålen baseras på koldioxidutsläppsvärden som bestäms med användning av detta provningsförfarande. Eftersom WLTP-baserade koldioxidutsläppsvärden för att kontrollera hur målen uppfylls kommer att vara tillgängliga från och med 2021 är det emellertid lämpligt att de nya normerna för koldioxidutsläpp fastställs som minskningsnivåer i förhållande till målen för 2021 beräknade på grundval av de koldioxidutsläpp som mäts upp i samband med WLTP-provningsförfarandet. För att säkerställa att de värden som används som utgångspunkt för att fastställa de utsläppsminskningmål som ska gälla för 2025 och 2030 är tillförlitliga och representativa har villkoren för att utföra dessa mätningar klargjorts som ett led i genomförandet av kommissionens genomförandeförordningar (EU) 2017/1152 <sup>(10)</sup> och (EU) 2017/1153 <sup>(11)</sup>.

- (15) Det är viktigt att man vid fastställandet av minskningar av koldioxidutsläpp ser till att fordonstillverkare kan fortsätta att planera sin park av nya personbilar och lätta nyttofordon i unionen på ett säkert och förutsägbart sätt över hela unionen.
- (16) I den utvärdering av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG <sup>(12)</sup> som kommissionen gjorde 2016 konstaterades ett behov av att tydliggöra och förenkla den lagstiftningsakten, vilket skulle kunna öka dess relevans, ändamålsenlighet, effektivitet och enhetlighet. Kommissionen bör därför se över det direktivet senast den 31 december 2020 och vid behov lägga fram ett relevant lagstiftningsförslag. För att främja spridningen av de mest bränsleeffektiva och miljövänliga fordonen bör man i den översynen särskilt beakta möjligheten att inkludera lätta nyttofordon samt behovet av bättre utformade och mer harmoniserade unionskrav på märkning som kan ge konsumenterna jämförbar, tillförlitlig och användarvänlig information om fördelarna med utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, bland annat information om luftföreningar.

<sup>(8)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).

<sup>(9)</sup> Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1).

<sup>(10)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1152 av den 2 juni 2017 om fastställande av en metod för bestämning av de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla ändringen av det föreskrivna provningsförfarandet med avseende på lätta nyttofordon och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 293/2012 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 644).

<sup>(11)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1153 av den 2 juni 2017 om fastställande av en metod för bestämning av de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla ändringen av det föreskrivna provningsförfarandet och om ändring av förordning (EU) nr 1014/2010 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 679).

<sup>(12)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar (EGT L 12, 18.1.2000, s. 16).

- (17) Utsläppsminskningarna för parkerna av nya personbilar och lätta nyttofordon i hela unionen bör därför fastställas för 2025 och för 2030, med hänsyn till den tid det tar för fordonsparken att förnyas och till vägtransportsektorns nödvändiga bidrag till klimat- och energimålen för 2030. Ett sådant successivt införande av normerna ger också redan nu en tydlig signal till fordonsindustrin om att inte dröja med att lansera energieffektiv teknik och utsläppsfria och utsläppsnåla fordon på marknaden.
- (18) De normer för koldioxidutsläpp som fastställs i denna förordning gäller för nya personbilar och nya lätta nyttofordon. Vad gäller den befintliga parken av sådana fordon, inbegripet begagnade fordon, kan kompletterande åtgärder vidtas, bland annat på nationell nivå och unionsnivå, i syfte att minska utsläppen. Till exempel kan åtgärder vidtas för att främja en snabbare förnyelse av fordonsparken, så att äldre fordon med större utsläpp ersätts med bättre alternativ så snabbt som möjligt. Tillgång till billigare utsläppsfria och utsläppsnåla fordon skulle kunna leda till ett förändrat konsumentbeteende och ett snabbare ibruktage av utsläppsnål teknik.
- (19) Unionen är en av världens största tillverkare av motorfordon och uppvisar ett tekniskt ledarskap inom den globala bilindustrin, men konkurrensen hårdnar och sektorn förändras snabbt genom nya innovationer inom elektriska drivsystem och samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet. För att kunna behålla sin globala konkurrenskraft och tillgången till marknaderna behöver unionen ett regelverk där det ingår särskilda incitament för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, vilket kommer att bidra till att skapa en stor hemmamarknad och stödja teknisk utveckling och innovation.
- (20) En särskild mekanism för incitament bör införas för att underlätta omställningen till utsläppsfri rörlighet. Den mekanismen bör utformas så att incitament ges för fler utsläppsfria och utsläppsnåla fordon på marknaden i unionen. En särskild övergångsåtgärd bör även införas för att möjliggöra tillgång till utsläppsfria och utsläppsnåla fordon för konsumenter från medlemsstater där utsläppsfria och utsläppsnåla fordon ännu inte har slagit igenom på marknaden.
- (21) Lämpliga riktmärken för andelen utsläppsnåla och utsläppsfria fordon i EU:s fordonspark tillsammans med en genomtänkt mekanism för att justera tillverkarens specifika utsläppsmål utifrån andelen utsläppsnåla och utsläppsfria fordon i dennes egen fordonspark bör ge en tydlig och trovärdig signal som uppmuntrar till utveckling, användning och marknadsföring av sådana fordon samtidigt som möjligheten att ytterligare förbättra effektiviteten hos konventionella förbränningsmotorer finns kvar.
- (22) För att fastställa krediterna för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon är det lämpligt att beakta skillnaden mellan fordonens koldioxidutsläpp. När det gäller personbilar bör rollen för utsläppsnåla fordon, i synnerhet laddhybridfordon, i omställningen till utsläppsfria fordon erkännas. Justeringsmekanismen bör säkerställa att tillverkare som går över riktmärkets nivå får ett högre specifikt utsläppsmål. För att säkerställa en balanserad strategi bör det finnas övre gränser för hur stor justeringen inom mekanismen kan vara. Detta ger incitament, uppmuntrar till en snabb utbyggnad av infrastruktur för laddning och tankning och leder till stora vinster för konsumenterna, konkurrenskraften och miljön.
- (23) Regelverket för genomförande av målen för EU:s hela fordonspark bör utformas så att konkurrensneutrala, socialt rättvisa och hållbara utsläppsminskningarna säkerställs, med hänsyn tagen till olikheterna mellan de europeiska biltillverkarna och utan omotiverad snedvridning av konkurrensen mellan biltillverkarna.
- (24) För att marknaden för personbilar och lätta nyttofordon ska kunna behålla sin mångfald och sin förmåga att möta olika kundbehov bör specifika utsläppsmål anges som en funktion av nyttan av fordonen på linjär basis. Fortsatt användning av vikt som nyttoparameter ligger i linje med nuvarande ordning. För att bättre återspegla vikten hos fordon som används på väg bör parametern ändras, med verkan från och med 2025, från vikt i körklart skick till fordonets provningsvikt enligt WLTP.
- (25) Det bör undvikas att målen för EU:s hela fordonspark ändras på grund av förändringar i parkens genomsnittliga vikt. Förändringar i den genomsnittliga vikten bör därför utan dröjsmål återspeglas i beräkningen av de specifika utsläppsmålen, och justeringarna av värdet för genomsnittlig vikt som används för detta ändamål bör göras vartannat år från och med 2025.
- (26) För att fördela utsläppsminskningarna på ett sätt som är konkurrensneutralt och rättvist och som återspeglar mångfalden på marknaden för personbilar och lätta nyttofordon, och med tanke på övergången till WLTP-baserade specifika utsläppsmål 2021, är det lämpligt att fastställa gränsvärdekurvas lutning på grundval av de specifika koldioxidutsläppen från alla nya fordon som registrerats under det året, och att ta hänsyn till ändringen

av målen för EU:s hela fordonspark mellan 2021, 2025 och 2030 för att säkerställa att alla tillverkares insatser för att minska utsläppen blir lika stora. Vad gäller lätta nyttofordon bör samma tillvägagångssätt som gäller för personbiltillverkare även gälla för tillverkare av lättare transportfordon som bygger på personbilar, medan en fast och högre lutning för hela målperioden bör fastställas för tillverkare av fordon inom tyngre segment.

- (27) Målen för denna förordning bör bland annat uppnås genom incitament för fordonsindustrin att investera i ny teknik. Denna förordning gynnar aktivt miljövänlig innovation och tillhandahåller en mekanism som är avsedd att kunna integrera den kommande tekniska utvecklingen. Erfarenheten har visat att miljöinnovation på ett framgångsrikt sätt har bidragit till en kostnadseffektiv tillämpning av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 och till att minska koldioxidutsläppen vid verklig körning. Denna komponent bör därför bibehållas och utvidgas för att ge incitament till effektivisering av luftkonditioneringsystem.
- (28) Man bör emellertid säkerställa balans mellan de incitament som ges till miljöinnovation och den teknik vars utsläppsminskningseffekter visas i det officiella provningsförfarandet. Det är därför lämpligt att bibehålla det tak för utsläppsminskningar till följd av miljöinnovation som tillverkare kan räkna in för uppfyllandet av målen. Kommissionen bör ha möjlighet att ändra nivån på taket, särskilt för att beakta effekterna av ändringar i det officiella provningsförfarandet. Det är också lämpligt att förtydliga hur utsläppsminskningarna bör beräknas i samband med uppfyllandet av målen.
- (29) Hållbara lätta komponenter är viktiga för att minska energiförbrukningen hos och koldioxidutsläppen från nya fordon. Ytterligare utveckling och spridning av sådana bör främja omställningen till en utsläppsfri och utsläppsnål rörlighet.
- (30) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG<sup>(13)</sup> fastställdes en harmoniserad ram med de administrativa bestämmelserna och allmänna tekniska kraven för godkännande av alla nya fordon som omfattas av det direktivet. Den enhet som ansvarar för att denna förordning efterlevs bör vara densamma som den enhet som ansvarar för samtliga delar av typgodkännandeförfarandet i enlighet med direktiv 2007/46/EG och som ansvarar för att produktionen överensstämmer med regelverket.
- (31) I fråga om typgodkännande tillämpas särskilda krav för fordon avsedda för särskilda ändamål, enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG, och de bör därför undantas från denna förordnings tillämpningsområde.
- (32) I de fall där utsläppsfria lätta nyttofordon med en referensvikt på över 2 610 kg eller 2 840 kg, beroende på vad som är aktuellt, skulle ligga utanför denna förordnings tillämpningsområde enbart beroende på energilagringssystemets vikt är det lämpligt att ändå låta dessa fordon omfattas av förordningen.
- (33) Det är inte lämpligt att använda samma metod för att fastställa utsläppsminskningarna för storskaliga tillverkare som för småskaliga tillverkare som betraktas som oberoende enligt de kriterier som anges i denna förordning. Sådana småskaliga tillverkare bör ha möjlighet att ansöka om alternativa utsläppsminskningsmål som står i relation till den tekniska potentialen hos en viss tillverkares fordon att minska sina specifika koldioxidutsläpp, och som står i överensstämmelse med de särskilda förhållandena inom de berörda marknadssegmenten.
- (34) För att ta hänsyn till den oproportionellt stora påfrestningen på de minsta tillverkarna om de skulle uppfylla specifika utsläppsmål definierade efter fordonets nytta, den betungande administrationen i undantagsförfarandet och de endast marginella fördelarna av minskade koldioxidutsläpp från fordon sålda av de tillverkarna, bör tillverkare som ansvarar för färre än 1 000 nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registreras i unionen per år undantas från de specifika utsläppsmålen och från avgifterna för extra utsläpp. Om en sådan tillverkare som inte omfattas av tillämpningsområdet trots detta ansöker om och beviljas undantag är det emellertid lämpligt att tillverkaren åläggs att respektera utsläppsmålet enligt undantaget.
- (35) Förfarandet för att bevilja undantag från målet på 95 g CO<sub>2</sub>/km för EU:s hela fordonspark för nisch tillverkare säkerställer att det utsläppsminskingsarbete som krävs av dessa nisch tillverkare överensstämmer med kraven för stora tillverkare vad gäller det målet. Det är lämpligt att fortsätta att ge dessa nisch tillverkare möjlighet till undantag även från de mål som gäller för perioden 2025–2028.

<sup>(13)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("Ramdirektiv") (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

- (36) Då man fastställer de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för samtliga nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registreras i unionen och som tillverkarna ansvarar för, bör samtliga personbilar och lätta nyttofordon beaktas, oavsett deras vikt eller andra egenskaper. Trots att förordning (EG) nr 715/2007 inte omfattar personbilar och lätta nyttofordon med en referensvikt på över 2 610 kg, som inte heller omfattas av typgodkännandet i enlighet med artikel 2.2 i den förordningen, bör utsläppen för dessa fordon mätas enligt samma mättningsförfaranden som anges enligt förordning (EG) nr 715/2007, i synnerhet de förfaranden som anges i kommissionens förordning (EG) nr 692/2008<sup>(14)</sup> och i förordning (EU) 2017/1151, och de korrelationsförfaranden som antas på grundval av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011, i synnerhet genomförandeförordningarna (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153. De utsläppsvärden för koldioxid som är resultatet härav bör införas i fordonens intyg om överensstämmelse för att de ska kunna inkluderas i övervakningssystemet.
- (37) De etappvis färdigbyggda lätta nyttofordonens specifika koldioxidutsläpp bör tilldelas grundfordonets tillverkare.
- (38) Tillverkare av lätta nyttofordon som producerar icke färdigbyggda fordon vilka typgodkänns i flera etapper har en särskild situation, vilket bör beaktas. Dessa tillverkare är skyldiga att uppnå koldioxidutsläppsmålen, och de bör därför ha möjlighet att med rimlig säkerhet kunna förutsäga koldioxidutsläppen från de etappvis färdigbyggda fordonen. Kommissionen bör säkerställa att dessa behov återspeglas på ett lämpligt sätt i de genomförandeåtgärder som antas i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007.
- (39) För att skapa flexibilitet i fråga om att uppnå målen i denna förordning kan tillverkarna komma överens om att, på ett öppet och icke-diskriminerande sätt, gå samman i pooler. Ett avtal om poolsamarbete bör inte ingås för längre tid än fem år, men bör kunna förnyas. Tillverkare som går samman i en pool bör anses ha uppfyllt målen i denna förordning om poolens genomsnittliga utsläpp inte överskrider de specifika utsläppsmålen för poolen.
- (40) Möjligheten för tillverkarna att gå samman i pooler har visat sig vara ett kostnadseffektivt sätt att uppnå koldioxidutsläppsmålen, och särskilt underlätta efterlevnaden för tillverkare som bara producerar ett fåtal fordonsmodeller. För att stärka konkurrensneutraliteten bör kommissionen ha befogenhet att klargöra på vilka villkor oberoende tillverkare kan gå samman i pooler så att de får en ställning som är likvärdig med anslutna företag.
- (41) En pålitlig efterlevnadsmekanism är nödvändig för att målen i denna förordning ska uppnås.
- (42) För att uppnå de koldioxidutsläppsminskningar som krävs enligt denna förordning är det också viktigt att utsläppen från fordon i drift överensstämmer med de koldioxidvärden som har fastställts vid typgodkännandet. Kommissionen bör därför ha möjlighet att vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp beakta eventuella upprepade fall av avvikelser som typgodkännandemyndigheterna finner när det gäller koldioxidutsläpp från fordon i drift.
- (43) Kommissionen bör ha befogenhet att fastställa och genomföra ett förfarande för att kontrollera överensstämmelsen mellan koldioxidutsläppen från fordon i drift, fastställda i enlighet med WLTP, och de koldioxidutsläppsvärden som registrerats i intygen om överensstämmelse. Vid utarbetandet av detta förfarande bör särskild hänsyn tas till att fastställa metoder, bland annat användning av uppgifter från ombordsystem för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen, för att upptäcka strategier genom vilka ett fordons koldioxidprestanda förbättras på konstgjord väg i provningsförfarandet för typgodkännande. Om avvikelser eller strategier som på konstgjord väg förbättrar ett fordons koldioxidprestanda upptäcks vid sådana kontroller bör detta anses vara tillräckliga skäl för att misstänka att det finns en allvarlig risk för bristande efterlevnad av kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858<sup>(15)</sup> och förordning (EG) nr 715/2007, och medlemsstaterna bör utifrån detta vidta nödvändiga åtgärder i enlighet med kapitel XI i förordning (EU) 2018/858.
- (44) De specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar och lätta nyttofordon mäts på harmoniserad basis i unionen i enlighet med WLTP. För att minimera den administrativa börda som denna förordning medför, bör

<sup>(14)</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 199, 28.7.2008, s. 1).

<sup>(15)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

efterlevnaden mäts med utgångspunkt från uppgifter om registrering av nya personbilar och lätta nyttofordon i unionen som samlats in av medlemsstaterna och rapporterats till kommissionen. För att säkerställa att de uppgifter som används för att bedöma efterlevnaden är enhetliga, bör reglerna om insamling och rapportering av dessa uppgifter harmoniseras i största möjliga utsträckning. De behöriga myndigheternas skyldighet att tillhandahålla riktiga och fullständiga uppgifter bör därför tydligt anges, och även behovet av effektivt samarbete mellan dessa myndigheter och kommissionen för att hantera frågor som rör uppgifternas kvalitet.

- (45) Hur väl tillverkarna uppfyller målen i den här förordningen bör bedömas på unionsnivå. Tillverkare vars genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dem som godkänns i denna förordning bör betala en avgift för extra utsläpp för varje kalenderår. Avgiftsbeloppen bör anses vara intäkter i unionens allmänna budget. I sin översyn 2023 bör kommissionen utvärdera möjligheten att anslå dessa belopp från avgifter för extra utsläpp till en särskild fond eller ett relevant program som syftar till att säkerställa en rättvis omställning till en utsläppsfri rörlighet och stödja omskolning, fortbildning och annan kompetensutveckling för arbetstagare i bilindustrin.
- (46) Eventuella nationella åtgärder som medlemsstaterna får behålla eller införa enligt artikel 193 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) bör, med beaktande av denna förordnings syfte och de förfaranden som fastställs i den, inte medföra ytterligare eller strängare sanktioner för tillverkare som inte uppnår sina mål enligt denna förordning.
- (47) Denna förordning bör inte påverka en fullständig tillämpning av unionens konkurrensregler.
- (48) Hur effektiva målen i denna förordning är för att minska koldioxidutsläppen vid verklig körning beror i hög grad på hur representativt det officiella provningsförfarandet är för verklig körning. Enligt det vetenskapliga yttrandet nr 1/2016 från mekanismen för vetenskaplig rådgivning med titeln *Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing* och Europaparlamentets rekommendation av den 4 april 2017 till rådet och kommissionen som uppföljning av undersökningen om utsläppsmätningar i bilindustrin<sup>(16)</sup> bör en mekanism inrättas för att bedöma hur väl de värden för fordons koldioxidutsläpp och energiförbrukning som fastställts i enlighet med det WLTP återspeglar värdena vid verklig körning. Det tillförlitligaste sättet att säkerställa att de typgodkända värdena återspeglar värdena vid verklig körning är att använda uppgifter från ombordsystem för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukning. Kommissionen bör därför ha befogenhet att utveckla nödvändiga förfaranden för att samla in och behandla de uppgifter om bränsle- och energiförbrukningen som krävs för att utföra sådana bedömningar samt att säkerställa allmänhetens tillgång till dessa uppgifter, samtidigt som personuppgifter skyddas. För att säkerställa tillgången till uppgifter om bränsle- och energiförbrukning hos batteridrivna elfordon och fordon med drivsystem som använder gasformiga bränslen, däribland vätgas, är det dessutom lämpligt att arbetet med att standardisera ombordsystemen för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukning hos sådana fordon utförs utan dröjsmål som ett led i genomförandet av förordning (EU) 2017/1151.
- (49) Vidare bör kommissionen bedöma hur uppgifter om bränsle- och energiförbrukning kan bidra till att säkerställa att fordons koldioxidutsläpp som fastställts i enlighet med det WLTP förblir representativa över tid för utsläppen vid verklig körning för alla tillverkare, och närmare bestämt hur sådana uppgifter kan användas för att övervaka klyftan mellan koldioxidutsläpp i laboratorier och koldioxidutsläpp vid verklig körning och vid behov förhindra att denna klyfta ökar.
- (50) Det är viktigt att bedöma utsläppen under hela livscykeln från personbilar och lätta fordon på unionsnivå. Därför bör kommissionen senast 2023 utvärdera möjligheten att utveckla en gemensam unionsmetod för bedömning och konsekvent uppgiftsrapportering om koldioxidutsläppen under hela livscykeln från sådana fordon som släpps ut på unionsmarknaden. Kommissionen bör vidta uppföljningsåtgärder, vid behov även med lagstiftningsförslag.
- (51) Under 2024 kommer det ske en översyn av de framsteg som uppnåtts inom ramen för förordning (EU) 2018/842 och direktiv 2003/87/EG. Det är därför lämpligt att under 2023 göra en fullständig översyn av hur effektiv den här förordningen är, för att få en samordnad och enhetlig bedömning av de åtgärder som genomförts på grundval av alla dessa instrument. I översynen 2023 bör kommissionen också fastställa en tydlig väg för ytterligare minskning av koldioxidutsläppen från personbilar och lätta nyttofordon efter 2030 för att i betydande grad bidra till att uppnå det långsiktiga målet i Parisavtalet. Rapporten om översynen bör vid behov åtföljas av ett förslag till ändring av denna förordning.

<sup>(16)</sup> EUT C 298, 23.8.2018, s. 140.

- (52) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter med avseende på fastställandet av närmare villkor för poolningsarrangemang, antagande av närmare bestämmelser om förfarandena för övervakning och rapportering av uppgifter om genomsnittliga utsläpp och om tillämpningen av bilagorna II och III, antagande av närmare bestämmelser om förfarandena för rapportering av avvikelser som konstaterats, till följd av kontroller, i koldioxidutsläppen från fordon i drift och beaktande av dessa avvikelser vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp, fastställande av metoderna för uttag av avgifter för extra utsläpp, offentliggörande av tillverkarnas resultat, antagande av närmare bestämmelser för ett förfarande för godkännande av innovativ teknik eller innovativa teknikpaket, antagande av ett detaljerat förfarande för att samla in och behandla uppgifter om koldioxidutsläpp och bränsle- eller energiförbrukning vid verklig körning för personbilar och lätta nyttofordon, fastställande av förfaranden för kontrollen av i) att de värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som registrerats i intygen om överensstämmelse motsvarar koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen hos fordon i drift och ii) huruvida det i eller för provningsfordon finns några strategier som på konstgjord väg förbättrar fordonens prestanda i de provningar som genomförs för typgodkännande och fastställande av de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla eventuella ändringar av det föreskrivna provningsförfarandet för mätning av specifika koldioxidutsläpp. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 <sup>(17)</sup>.
- (53) För att ändra eller komplettera, beroende på vad som är lämpligt, icke väsentliga delar av bestämmelserna i denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen för att ändra uppgiftskrav och uppgiftsparametrar som fastställs i bilagorna II och III till denna förordning, fastställa bestämmelser för tolkningen av kriterierna för undantag för vissa tillverkare från de specifika utsläppsmålen, om innehållet i ansökningarna om undantag och om innehållet i och bedömningen av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp för vissa tillverkare, ändra del A i bilaga I till denna förordning för att fastställa beräkningsformler för de mål som omfattas av undantag och som gäller för nischstillverkare, anpassa taket för det sammanlagda bidraget från innovativ teknik för att minska en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp med verkan från och med 2025, fastställa de vägledande principerna och kriterierna för fastställandet av förfarandena för att genomföra kontroller, fastställa åtgärderna för att anpassa värdena för  $M_0$  och  $TM_0$  och justera formlerna för beräkning av specifika utsläppsmål för att återspegla ändringar av det föreskrivna provningsförfarandet. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning <sup>(18)</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i utarbetandet av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som utarbetar delegerade akter.
- (54) Förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 bör upphöra att gälla med verkan från och med den 1 januari 2020.
- (55) Eftersom målen för denna förordning, nämligen fastställande av krav i fråga om koldioxidutsläppen från nya personbilar och nya lätta nyttofordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## Artikel 1

### Syfte och mål

1. Genom denna förordning fastställs krav avseende koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon för att bidra till uppnåendet av unionens mål att minska sina utsläpp av växthusgaser, enligt förordning (EU) 2018/842, och målen i Parisavtalet samt för att säkerställa en väl fungerande inre marknad.

<sup>(17)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

<sup>(18)</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.



2. Från och med den 1 januari 2020 föreskrivs i denna förordning ett mål för EU:s hela fordonspark för de genomsnittliga koldioxidutsläppen på 95 g CO<sub>2</sub>/km från nya personbilar och ett mål för EU:s hela fordonspark för de genomsnittliga koldioxidutsläppen på 147 g CO<sub>2</sub>/km från nya lätta nyttofordon som registreras i unionen, uppmätt till och med den 31 december 2020 i enlighet med förordning (EG) nr 692/2008, tillsammans med genomförandeförordningarna (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153, och från och med den 1 januari 2021 uppmätt i enlighet med förordning (EU) 2017/1151.

3. Denna förordning kommer att till och med den 31 december 2024 kompletteras med ytterligare åtgärder som ska ge en minskning motsvarande 10 g CO<sub>2</sub>/km, som ett led i unionens integrerade tillvägagångssätt enligt kommissionens meddelande av den 7 februari 2007 med titeln *Resultat av översynen av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon*.

4. Från och med den 1 januari 2025 ska följande mål för EU:s hela fordonspark gälla:

- a) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya personbilar: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med 15 % av målen under 2021, fastställt i enlighet med del A punkt 6.1.1 i bilaga I.
- b) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya lätta nyttofordon: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med 15 % av målen under 2021, fastställt i enlighet med del B punkt 6.1.1 i bilaga I.

5. Från och med den 1 januari 2030 ska följande mål gälla för EU:s hela fordonspark:

- a) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya personbilar: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med 37,5 % av målen under 2021, fastställt i enlighet med del A punkt 6.1.2 i bilaga I.
- b) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya lätta nyttofordon: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med 31 % av målen under 2021, fastställt i enlighet med del B punkt 6.1.2 i bilaga I.

6. Från och med den 1 januari 2025 ska ett riktmärke för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon motsvarande en andel på 15 % av parken av nya personbilar respektive nya lätta nyttofordon tillämpas i enlighet med punkterna 6.3 i delarna A respektive B i bilaga I.

7. Från och med den 1 januari 2030 ska följande riktmärken för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon tillämpas i enlighet med punkterna 6.3 i delarna A respektive B i bilaga I:

- a) Ett riktmärke motsvarande en andel på 35 % av parken av nya personbilar och
- b) ett riktmärke motsvarande en andel på 30 % av parken av nya lätta nyttofordon.

## Artikel 2

### Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska gälla följande motorfordon:

- a) Kategori M<sub>1</sub> enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG (nedan kallade *personbilar*) som registreras för första gången i unionen och som inte registrerats tidigare utanför unionen (nedan kallade *nya personbilar*).
- b) Kategori N<sub>1</sub> enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och fordon i kategori N<sub>1</sub> för vilka typgodkännandet utvidgats i enlighet med artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007 (nedan kallade *lätta nyttofordon*), som registreras för första gången i unionen och som inte registrerats tidigare utanför unionen (nedan kallade *nya lätta nyttofordon*). Utsläppsfria fordon i kategori N med en referensvikt på över 2 610 kg eller 2 840 kg, beroende på vad som är aktuellt, ska från och med den 1 januari 2025 vid tillämpningen av denna förordning, utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2007/46/EG och förordning (EG) nr 715/2007, räknas som lätta nyttofordon som omfattas av denna förordning om den extra referensvikten endast beror på energilagringssystemets vikt.

2. En tidigare registrering utanför unionen som gjorts mindre än tre månader före registrering i unionen ska inte beaktas.

3. Denna förordning ska inte gälla fordon avsedda för särskilda ändamål enligt definitionen i del A punkt 5 i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.

4. Artiklarna 4, 7.4 b och c, 8 och 9.1 a och c ska inte gälla tillverkare som, tillsammans med alla sina anslutna företag, är ansvariga för färre än 1 000 registreringar av nya personbilar eller för färre än 1 000 registreringar av nya lätta nyttofordon i unionen under föregående kalenderår, om inte tillverkaren ansöker om och beviljas ett undantag enligt artikel 10.

### Artikel 3

#### Definitioner

1. I denna förordning avses med
  - a) *genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp*: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet från alla nya personbilar eller alla nya lätta nyttofordon från den tillverkaren,
  - b) *intyg om överensstämmelse*: det intyg om överensstämmelse som avses i artikel 18 i direktiv 2007/46/EG,
  - c) *etappvis färdigbyggt fordon*: ett lätt nyttofordon där typgodkännande beviljats efter ett fullföljt etappvis typgodkännande i enlighet med direktiv 2007/46/EG,
  - d) *färdigbyggt fordon*: lätt nyttofordon som inte behöver kompletteras för att uppfylla de tillämpliga tekniska kraven i direktiv 2007/46/EG,
  - e) *grundfordon*: lätt nyttofordon som används under den inledande etappen av ett etappvis typgodkännande,
  - f) *tillverkare*: den person eller det organ som inför godkännandemyndigheten ansvarar för alla delar av förfarandet för EG-typgodkännande i enlighet med direktiv 2007/46/EG och som garanterar att produktionen överensstämmer med regelverket,
  - g) *vikt i körklart skick* eller *M*: personbilens eller det lätta nyttofordonets vikt inklusive karosseri i körklart skick enligt uppgift i intyget om överensstämmelse och definitionen i punkt 2.6 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG,
  - h) *specifika koldioxidutsläpp*: koldioxidutsläpp från personbilar eller lätta nyttofordon uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och tillhörande genomförandeförordningar och angivna som koldioxidviktutsläpp (blandad körning) i fordonets intyg om överensstämmelse; för personbilar eller lätta nyttofordon som inte är typgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 innebär *specifika koldioxidutsläpp* sådana koldioxidutsläpp som mäts enligt förordning (EG) nr 715/2007, i synnerhet i enlighet med samma mätningförfarande som anges i förordning (EG) nr 692/2008 till och med den 31 december 2020 och, från och med den 1 januari 2021, i förordning (EU) 2017/1151 eller i enlighet med de förfaranden som antagits av kommissionen för att fastställa koldioxidutsläpp från sådana fordon,
  - i) *markyta*: den genomsnittliga spårvidden multiplicerad med hjulbasen, enligt uppgiften i intyget om överensstämmelse och definitionen i punkterna 2.1 och 2.3 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG,
  - j) *specifika utsläppsmål*: i förhållande till en tillverkare, det årliga mål som fastställts i enlighet med bilaga I eller, om tillverkaren beviljats ett undantag enligt artikel 10, det specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med det undantaget,
  - k) *mål för EU:s hela fordonspark*: de genomsnittliga koldioxidutsläpp för alla nya personbilar eller alla nya lätta nyttofordon som ska uppnås under en viss period,
  - l) *provning svikt* eller *TM*: personbilens eller det lätta nyttofordonets provning svikt enligt uppgiften i intyget om överensstämmelse och enligt definitionen i punkt 3.2.25 i bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151,
  - m) *utsläppsfritt och utsläppsnålt fordon*: personbil eller lätt nyttofordon med utsläpp från avgasröret på noll upp till 50 g CO<sub>2</sub>/km, fastställt i enlighet med förordning (EU) 2017/1151,
  - n) *nyttolast*: skillnaden mellan den högsta tekniskt tillåtna vikten inklusive last enligt bilaga II till direktiv 2007/46/EG och fordonets vikt.
2. I denna förordning avses med *en grupp av anslutna tillverkare* en tillverkare och dennes anslutna företag. I förhållande till en tillverkare avses med *anslutna företag*
  - a) företag i vilket tillverkaren direkt eller indirekt
    - i) har rätt att utöva mer än hälften av rösträtterna, eller

- ii) har befogenhet att utse mer än hälften av ledamöterna i tillsynsorganet, styrelsen eller organ som rättsligt företräder företaget, eller
  - iii) har rätt att förvalta företagets affärer,
- b) företag som direkt eller indirekt har sådana rättigheter eller befogenheter som avses i led a över tillverkaren,
  - c) företag i vilka ett företag som avses i led b direkt eller indirekt har de rättigheter eller befogenheter som avses i led a,
  - d) företag i vilka tillverkaren tillsammans med ett eller flera av de företag som avses i led a, b eller c, eller i vilka två eller flera av de senare företagen gemensamt har de rättigheter eller befogenheter som avses i led a,
  - e) företag i vilka de rättigheter eller befogenheter som avses i led a gemensamt innehas av tillverkaren eller ett eller flera av dennes anslutna företag som avses i leden a–d och en eller flera tredje parter.

#### Artikel 4

### Specifika utsläppsmål

1. Tillverkaren ska säkerställa att dennes genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp inte överskrider följande specifika utsläppsmål:
  - a) För kalenderåret 2020: det specifika utsläppsmål som fastställs i enlighet med del A punkterna 1 och 2 i bilaga I vad gäller personbilar eller del B punkterna 1 och 2 i bilaga I vad gäller lätta nyttofordon eller, om en tillverkare beviljats undantag i enlighet med artikel 10, i enlighet med det undantaget.
  - b) För varje kalenderår från och med 2021 till och med 2024: de specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med punkterna 3 och 4 i del A eller B i bilaga I, beroende på vad som är tillämpligt, eller, om en tillverkare beviljats undantag i enlighet med artikel 10, i enlighet med det undantaget samt punkt 5 i del A eller B i bilaga I.
  - c) För varje kalenderår från och med 2025: de specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med punkt 6.3 i del A eller B i bilaga I eller, om en tillverkare beviljats undantag i enlighet med artikel 10, i enlighet med det undantaget.
2. För lätta nyttofordon ska, om det etappvis färdigbyggda fordonets specifika koldioxidutsläpp inte är tillgängliga, grundfordonets tillverkare använda grundfordonets specifika koldioxidutsläpp för att fastställa dess genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp.
3. För att fastställa varje tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp ska följande procentandelar av varje tillverkares nya personbilar som registreras under det berörda året beaktas:
  - 95 % år 2020.
  - 100 % från och med 2021.

#### Artikel 5

### Superkrediter

När de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen beräknas ska varje ny personbil med specifika koldioxidutsläpp under 50 g CO<sub>2</sub>/km räknas som

- 2 personbilar år 2020,
- 1,67 personbilar år 2021,
- 1,33 personbilar år 2022,
- 1 personbil från 2023,

för det år då den registreras under perioden från 2020 till 2022, med ett högsta värde på 7,5 g CO<sub>2</sub>/km under denna period för varje tillverkare, beräknat i enlighet med artikel 5 i genomförandeförordning (EU) 2017/1153.

*Artikel 6***Pooling**

1. De tillverkare som inte beviljats undantag enligt artikel 10 får bilda en pool för att fullgöra sina skyldigheter enligt artikel 4.
2. Ett avtal om att bilda en pool får omfatta ett eller flera kalenderår, under förutsättning att den sammanlagda varaktigheten för varje avtal inte överstiger fem kalenderår, och avtalet måste ingås senast den 31 december det första kalenderåret för poolverksamheten. Tillverkare som bildar en gemensam pool ska skicka följande information till kommissionen:
  - a) De tillverkare som kommer att ingå i poolen.
  - b) Den tillverkare som kommer att fungera som poolansvarig och som också kommer att vara poolens kontaktpunkt och ansvara för betalning av poolens eventuella avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 8.
  - c) Bevis för att den poolansvarige kommer att kunna uppfylla kraven i led b.
  - d) Den kategori av fordon som registrerats som  $M_1$  eller  $N_1$  för vilken poolen ska gälla.
3. Om den föreslagne poolansvarige inte uppfyller kravet att ansvara för poolens avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 8 ska kommissionen underrätta tillverkarna.
4. De tillverkare som ingår i en pool ska gemensamt informera kommissionen om ändringar som rör den poolansvarige eller dennes finansiella situation om de påverkar dennes möjligheter att uppfylla kravet att ansvara för poolens avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 8, och om ändringar av poolens sammansättning eller om den upplöses.
5. Tillverkare kan gå ihop i pooler under förutsättning att deras avtal överensstämmer med artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget och att de tillåter att andra tillverkare som vill delta i poolen får göra det på ett öppet, transparent och icke-diskriminerande sätt och på kommersiellt rimliga villkor. Utan att begränsa den generella tillämpligheten av unionens konkurrensregler på sådana pooler, ska samtliga medlemmar i en pool särskilt ansvara för att varken uppgiftsdelening eller informationsspridning kan ske inom ramen för deras poolarrangemang, med undantag för följande uppgifter:
  - a) De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen.
  - b) Det specifika utsläppsmålet.
  - c) Det sammanlagda antalet registrerade fordon.
6. Punkt 5 ska inte tillämpas om samtliga tillverkare i poolen ingår i samma grupp av anslutna tillverkare.
7. Förutom i de fall anmälan lämnas enligt punkt 3 i denna artikel ska tillverkarna i en pool för vilken information lämnas till kommissionen anses vara en enda tillverkare med avseende på uppfyllandet av kraven i artikel 4. Information om övervakning och rapportering beträffande enskilda tillverkare och pooler kommer att registreras, rapporteras och finnas tillgänglig i den centrala förteckning som avses i artikel 7.4.
8. Kommissionen får genom genomförandeakter fastställa de närmare villkor som ska gälla för ett poolningsarrangemang som upprättas enligt punkt 5 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

*Artikel 7***Övervakning och rapportering av genomsnittliga utsläpp**

1. För varje kalenderår ska varje medlemsstat för varje ny personbil och varje nytt lätt nyttofordon som registreras på dess territorium registrera information i enlighet med del A i bilagorna II och III till denna förordning. Informationen ska göras tillgänglig för tillverkarna och deras utsedda importörer eller representanter i varje medlemsstat. Medlemsstaterna ska göra allt för att säkerställa att rapporteringsorganen fungerar på ett öppet sätt. Varje medlemsstat ska säkerställa att de specifika koldioxidutsläppen för personbilar som inte är typgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 uppmäts och registreras i intyget om överensstämmelse.

2. Senast den 28 februari varje år ska varje medlemsstat fastställa och till kommissionen överlämna de uppgifter som anges i del A i bilagorna II och III med avseende på föregående kalenderår. Uppgifterna ska överlämnas i det format som anges i del B i bilaga II och del C i bilaga III.

3. På begäran av kommissionen ska en medlemsstat också överlämna alla de uppgifter som samlats in i enlighet med punkt 1.

4. Kommissionen ska upprätta en central förteckning över de uppgifter som medlemsstaterna rapporterat i enlighet med den här artikeln och senast den 30 juni varje år för varje tillverkare göra en preliminär beräkning av följande:

- a) Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår.
- b) Specifika utsläppsmål för föregående kalenderår.
- c) Skillnaden mellan tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår och dennes specifika utsläppsmål för det året.

Kommissionen ska meddela varje tillverkare sin preliminära beräkning för den tillverkaren. Meddelandet ska innehålla uppgifter om antalet nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registrerats i varje medlemsstat och deras specifika koldioxidutsläpp.

Förteckningen ska vara tillgänglig för allmänheten.

5. Tillverkare får inom tre månader från det att de meddelats den preliminära beräkningen enligt punkt 4 underrätta kommissionen om eventuella oriktigheter i uppgifterna, med angivande av i vilken medlemsstat oriktigheterna ska ha uppstått.

Kommissionen ska beakta alla synpunkter från tillverkare och ska, senast den 31 oktober, bekräfta eller ändra de preliminära beräkningarna enligt punkt 4.

6. Medlemsstaterna ska utse en myndighet som ska vara behörig att samla in och meddela övervakningsuppgifter i enlighet med denna förordning och ska meddela kommissionen vilken behörig myndighet som utsetts.

De utsedda behöriga myndigheterna ska säkerställa att de uppgifter som överlämnas till kommissionen är riktiga och fullständiga, och tillhandahålla en kontaktpunkt som ska finnas tillgänglig för att snabbt svara på förfrågningar från kommissionen om att åtgärda oriktigheter och utelämnad information i de överlämnade datamängderna.

7. Kommissionen ska genom genomförandakter anta detaljerade bestämmelser om övervakning och rapportering av uppgifter enligt punkterna 1–6 i denna artikel och om tillämpning av bilagorna II och III. Dessa genomförandakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

8. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att ändra de uppgiftskrav och uppgiftsparametrar som fastställs i bilagorna II och III.

9. Typgodkännandemyndigheterna ska utan dröjsmål rapportera till kommissionen om de finner avvikelser i koldioxidutsläppen från fordon i drift jämfört med de specifika koldioxidutsläpp som anges i intygen om överensstämmelse, till följd av kontroller som utförs i enlighet med artikel 13.

Kommissionen ska beakta dessa avvikelser vid beräkningen av en tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp.

Kommissionen ska genom genomförandakter anta närmare bestämmelser om förfarandena för att rapportera sådana avvikelser och för att beakta dem vid beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen. Dessa genomförandakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

10. Kommissionen ska senast 2023 utvärdera möjligheten att utveckla en gemensam unionsmetod för bedömning och konsekvent uppgiftsrapportering om koldioxidutsläppen under hela livscykeln från personbilar och lätta nyttofordon som släpps ut på unionsmarknaden. Kommissionen ska översända denna utvärdering till Europaparlamentet och rådet, vid behov även med förslag till uppföljningsåtgärder, såsom lagstiftningsförslag.

11. Medlemsstaterna ska också samla in och rapportera uppgifter, enligt denna artikel, om registreringar av fordon i kategorierna M<sub>2</sub> och N<sub>2</sub> enligt definitionerna i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och fordon för vilka typgodkännandet utvidgats enligt artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007.

## Artikel 8

**Avgifter för extra utsläpp**

1. För varje kalenderår ska kommissionen ålägga tillverkaren eller i förekommande fall den poolansvarige avgifter för extra utsläpp om tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dess specifika utsläppsmål.
2. Avgifterna för extra utsläpp enligt punkt 1 ska beräknas enligt följande formel:  
 $(\text{Extra utsläpp} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{antalet nyregistrerade fordon.}$   
I denna artikel avses med
  - *extra utsläpp*: antalet (ett positivt tal) gram per kilometer med vilket en tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp – med beaktande av eventuella koldioxidutsläppsminskningar genom innovativ teknik som godkänts i enlighet med artikel 11 – överskrider dennes specifika utsläppsmål under det kalenderår eller den del av kalenderåret som skyldigheten enligt artikel 4 gäller, avrundat till närmaste tre decimaler, och
  - *antalet nyregistrerade fordon*: det antal nya personbilar eller nya lätta nyttofordon, räknat separat, som tillverkaren har tillverkat och som har registrerats under den aktuella perioden enligt infasningskriterierna i artikel 4.3.
3. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa medlen för uttag av avgifterna för extra utsläpp som ålagts enligt punkt 1 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.
4. Avgifterna för extra utsläpp ska anses vara intäkter i unionens allmänna budget.

## Artikel 9

**Offentliggörande av tillverkarnas resultat**

1. Senast den 31 oktober varje år ska kommissionen genom genomförandeakter offentliggöra en förteckning i vilken det anges följande:
  - a) Specifika utsläppsmål för föregående kalenderår för varje tillverkare.
  - b) Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår för varje tillverkare.
  - c) Differensen mellan tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår och dennes specifika utsläppsmål för det året.
  - d) Det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet för alla nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registrerades i unionen under föregående kalenderår.
  - e) Den genomsnittliga vikten i körklart skick för alla nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registrerades i unionen under föregående kalenderår till och med den 31 december 2020.
  - f) Den genomsnittliga provningsvikten för alla nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registrerades i unionen under föregående kalenderår.
2. I den förteckning som avses i punkt 1 i denna artikel ska det även anges om tillverkaren under föregående kalenderår har uppfyllt kraven i artikel 4.
3. Även följande ska anges i den förteckning som avses i punkt 1 i denna artikel för offentliggörande senast den 31 oktober 2022:
  - a) De mål för EU:s hela fordonspark för 2025 och 2030 som avses i artikel 1.4 respektive 1.5, beräknade av kommissionen i enlighet med punkterna 6.1.1 och 6.1.2 i delarna A och B i bilaga I.
  - b) Värdena för  $a_{2021}$ ,  $a_{2025}$  och  $a_{2030}$ , beräknade av kommissionen i enlighet med punkt 6.2 i delarna A och B i bilaga I.

## Artikel 10

**Undantag för vissa tillverkare**

1. En tillverkare av färre än 10 000 av de nya personbilar eller 22 000 av de nya lätta nyttofordon som registreras i unionen varje kalenderår ska ha rätt att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med bilaga I, under förutsättning att denne tillverkare

- a) inte tillhör en grupp av anslutna tillverkare, eller
- b) tillhör en grupp av anslutna tillverkare som totalt ansvarar för färre än 10 000 av de nya personbilar eller 22 000 av de nya lätta nyttofordon som registreras i unionen varje kalenderår, eller
- c) tillhör en grupp av anslutna tillverkare men driver egna produktionsanläggningar och förfogar över egen designbyrå.

2. Ett undantag om vilket ansöks enligt punkt 1 får medges för en period av högst fem kalenderår med möjlighet till förlängning. Ansökan ska göras till kommissionen och innehålla följande:

- a) Namnet på tillverkaren och dennes kontaktperson.
- b) Bevis för att tillverkaren har rätt att ansöka om undantag enligt punkt 1.
- c) Närmare uppgifter om de personbilar eller lätta nyttofordon som den tillverkar, inbegripet dessa personbilar eller lätta nyttofordons provningsvikt och specifika koldioxidutsläpp.
- d) Ett specifikt utsläppsmål som är förenligt med tillverkarens minskningspotential, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till de särskilda förhållandena på marknaden för den tillverkade typen av personbilar eller lätta nyttofordon.

3. Kommissionen ska bevilja tillverkaren undantag om kommissionen anser att tillverkaren har rätt till undantag enligt punkt 1 och är övertygad om att det specifika utsläppsmål som tillverkaren föreslår är förenligt med dennes minskningspotential, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till de särskilda förhållandena på marknaden för den tillverkade typen av personbilar eller lätta nyttofordon.

Ansökan ska lämnas in senast den 31 oktober det första året som undantaget ska gälla för.

4. Ansökan om undantag från de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med del A punkterna 1–4 och 6.3 i bilaga I får göras av tillverkare som tillsammans med alla sina anslutna företag ansvarar för en registrering per kalenderår inom unionen av 10 000–300 000 nya personbilar.

Tillverkare får göra en sådan ansökan för egen del eller för egen samt ett eller flera av sina anslutna företags del. Ansökan ska göras till kommissionen och innehålla följande:

- a) All den information som avses i punkt 2 a och c ovan, i förekommande fall även om de anslutna företagen.
- b) Ansökningar som hänför sig till del A punkterna 1–4 i bilaga I: ett utsläppsmål som motsvarar en 45-procentig minskning av det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet för 2007 eller, om en enda ansökan gäller ett antal anslutna företag, en 45-procentig minskning av medeltalet för dessa företags genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp för 2007.
- c) Ansökningar som hänför sig till del A punkt 6.3 i bilaga I i denna förordning: ett mål för kalenderåren 2025–2028 som är den minskning som anges i artikel 1.4 a i denna förordning av det mål som beräknats i enlighet med led b i den här punkten, med beaktande av de koldioxidutsläpp som uppmätts i enlighet med förordning (EU) 2017/1151.

Om information om en tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp inte finns att tillgå för 2007 ska kommissionen fastställa ett motsvarande minskningsmål, beräknat utifrån den bästa tekniken för att minska koldioxidutsläpp som finns att tillgå för personbilar i samma viktclass och med hänsyn tagen till de särskilda förhållandena på marknaden för den tillverkade fordonstypen. Den sökande ska använda detta mål för de syften som anges i andra stycket led b.

Kommissionen ska bevilja tillverkaren undantag om det visas att villkoren för undantag enligt denna punkt har uppfyllts.

5. En tillverkare som omfattas av ett undantag i enlighet med denna artikel ska omedelbart underrätta kommissionen om eventuella förändringar som påverkar eller kan påverka dennes rätt till ett undantag.
  6. Om kommissionen, med anledning av en underrättelse enligt punkt 5 eller annat, anser att en tillverkare inte längre har rätt till undantag, ska den återkalla undantaget från och med den 1 januari följande kalenderår och underrätta tillverkaren om detta.
  7. Om tillverkaren inte uppnår sitt specifika utsläppsmål, ska kommissionen ålägga tillverkaren att betala avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 8.
  8. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att fastställa regler som kompletterar punkterna 1–7 i den här artikeln med avseende på tolkningen av kriterierna för undantag, innehållet i ansökningarna samt innehållet i och bedömningen av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp.
- Kommissionen ges även befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att ändra del A i bilaga I i syfte att fastställa beräkningsformler för de mål som omfattas av undantag och som avses i punkt 4 andra stycket c i den här artikeln.
9. En ansökan om undantag, inklusive information till stöd för ansökan, underrättelser enligt punkt 5, återkallanden enligt punkt 6, åläggande av avgifter för extra utsläpp enligt punkt 7 och åtgärder som vidtagits enligt punkt 8, ska offentliggöras i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 <sup>(9)</sup>.

#### Artikel 11

### Miljöinnovationer

1. På begäran av en leverantör eller en tillverkare ska hänsyn tas till minskningar av koldioxidutsläppen som gjorts med hjälp av innovativ teknik eller en kombination av innovativa tekniker (nedan kallade *innovativa teknikpaket*).

Hänsyn till sådan teknik ska tas endast om den metod som den bedöms med kan ge kontrollerbara, repeterbara och jämförbara resultat.

Det sammanlagda bidraget från sådan teknik till minskningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp får vara högst 7 g CO<sub>2</sub>/km.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att ändra denna förordning genom att anpassa det tak som avses i tredje stycket i denna punkt med verkan från och med 2025 i syfte att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen och samtidigt säkerställa en välavvägd nivå på taket i förhållande till tillverkarnas genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp.

2. Kommissionen ska genom genomförandekter anta detaljerade bestämmelser för ett förfarande för godkännande av den innovativa teknik eller de innovativa teknikpaket som avses i punkt 1 i denna artikel. Dessa genomförandekter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2. Dessa detaljerade bestämmelser ska grundas på följande kriterier för innovativ teknik:

- a) De koldioxidminskningar som uppnås med hjälp av den innovativa tekniken ska kunna tillskrivas leverantören eller tillverkaren.
- b) Den innovativa tekniken ska bidra till en bekräftad minskning av koldioxidutsläpp.
- c) Den innovativa tekniken får inte omfattas av den standardiserade testcykeln för koldioxidmätningar.
- d) Den innovativa tekniken får inte
  - i) omfattas av obligatoriska bestämmelser som följd av kompletterande åtgärder för att uppnå den minskning på 10 g CO<sub>2</sub>/km som avses i artikel 1.3 eller
  - ii) vara obligatorisk enligt andra bestämmelser i unionsrätten.

Med verkan från och med den 1 januari 2025 ska det kriterium som avses i led d i i första stycket inte längre gälla för effektivitetsförbättringar av luftkonditioneringsystem.

<sup>(9)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar (EGT L 145, 31.5.2001, s. 43).



3. En leverantör eller tillverkare som ansöker om att en åtgärd ska godkännas som en innovativ teknik eller ett innovativt teknikpaket ska förelägga kommissionen en rapport med en kontrollrapport från ett oberoende och certifierat organ. Eventuell samverkan mellan åtgärden i fråga och en annan, redan godkänd innovativ teknik eller ett annat, redan godkänt innovativt teknikpaket ska omnämnas i rapporten, och kontrollrapporten ska innehålla en bedömning av i vilken omfattning denna samverkan påverkar den minskning som uppnås genom varje enskild åtgärd.
4. Kommissionen ska godkänna den uppnådda minskningen utifrån de kriterier som fastställs i punkt 2.

#### Artikel 12

### Koldioxidutsläpp och bränsle- eller energiförbrukning vid verklig körning

1. Kommissionen ska övervaka och bedöma hur väl de värden för koldioxidutsläpp och bränsle- eller energiförbrukning som har fastställts i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 återspeglar värdena vid verklig körning.

Vidare ska kommissionen regelbundet samla in uppgifter om koldioxidutsläpp och bränsle- eller energiförbrukning vid verklig körning för personbilar och lätta nyttofordon som använder ombordsystem för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukning, och börja med nya personbilar och nya nyttofordon som registreras under 2021.

Kommissionen ska säkerställa att allmänheten informeras om hur detta verkliga förhållande utvecklas över tiden.

2. Kommissionen ska i det syfte som avses i punkt 1 säkerställa att den regelbundet, med början den 1 januari 2021, får tillgång till följande parametrar avseende koldioxidutsläpp och bränsle- eller energiförbrukning vid verklig körning för personbilar och lätta nyttofordon, från tillverkare eller nationella myndigheter eller via direktöverföring av uppgifter från fordon, beroende på vad som är aktuellt:

- a) Fordonets identifieringsnummer.
- b) Förbrukning av bränsle och/eller elenergi.
- c) Total tillryggalagd sträcka.
- d) När det gäller externt laddbara hybridfordon: förbrukningen av bränsle och/eller elenergi samt tillryggalagd sträcka, fördelad på de olika körlägena.
- e) Andra nödvändiga parametrar för att skyldigheterna enligt punkt 1 ska kunna fullgöras.

Kommissionen ska behandla de uppgifter den erhåller enligt första stycket i syfte att skapa anonymiserade och aggregerade datamängder, bland annat per tillverkare, för tillämpningen av punkt 1. Fordonens identifieringsnummer ska endast användas vid den behandlingen av uppgifter och får inte behållas längre än de behövs för det syftet.

3. För att undvika att klyftan i förhållande till utsläppen vid verklig körning ökar, ska kommissionen senast den 1 juni 2023 bedöma hur uppgifter om bränsle- och energiförbrukning kan användas för att säkerställa att de värden för fordons koldioxidutsläpp och bränsle- eller energiförbrukning som fastställts i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 förblir representativa över tid för utsläppen vid verklig körning för varje tillverkare.

Kommissionen ska övervaka och årligen rapportera om hur den klyfta som avses i första stycket utvecklas under perioden 2021–2026 och ska, för att undvika att klyftan ökar, under 2027 bedöma huruvida det är möjligt med en mekanism som justerar tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från och med 2030 och vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag för att införa en sådan mekanism.

4. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta det detaljerade förfarandet för att samla in och behandla de uppgifter som avses i punkt 2 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

#### Artikel 13

### Kontroll av koldioxidutsläppen från fordon i drift

1. Tillverkarna ska säkerställa att de värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som registreras i intygen om överensstämmelse motsvarar koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen hos fordon i drift, som fastställts i enlighet med förordning (EU) 2017/1151.

2. När de förfaranden som avses i punkt 4 första stycket har trätt i kraft ska typgodkännandemyndigheterna för de fordonsfamiljer för vilkas typgodkännande de ansvarar, på grundval av lämpliga och representativa fordonsprov, kontrollera att de värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som registrerats i intygen om överensstämmelse motsvarar koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen hos fordon i drift, som fastställts i enlighet med förordning (EU) 2017/1151, och ska då beakta bland annat tillgängliga uppgifter från ombordsystem för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukning.

Typgodkännandemyndigheterna ska även kontrollera om det i eller för provningsfordon finns några strategier som på konstgjord väg förbättrar fordonens prestanda i de provningar som genomförs för typgodkännande, och ska bland annat använda uppgifter från ombordsystem för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukning.

3. Om det vid de kontroller som görs i enlighet med punkt 2 konstateras att värdena för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning inte motsvarar varandra eller att det finns strategier som på konstgjord väg förbättrar ett fordonens prestanda ska den ansvariga typgodkännandemyndigheten, utöver att vidta de nödvändiga åtgärder som anges i kapitel XI i förordning (EU) 2018/858, säkerställa att intygen om överensstämmelse korrigeras.

4. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa förfarandena för att genomföra de kontroller som avses i punkt 2 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

Kommissionen ges befogenhet att, innan den antar de genomförandeakter som avses i det första stycket i denna punkt, anta en delegerad akt i enlighet med artikel 17 för att komplettera denna förordning genom att ange de vägledande principerna och kriterierna för fastställandet av de förfaranden som avses i det första stycket i denna punkt.

#### Artikel 14

##### Anpassning av värdena för $M_0$ och $TM_0$

1. De värden för  $M_0$  och  $TM_0$  som avses i delarna A och B i bilaga I ska anpassas enligt följande:
  - a) Senast den 31 oktober 2020 ska värdet för  $M_0$  i del A punkt 4 i bilaga I anpassas till den genomsnittliga vikten i körklart skick för alla nya personbilar som registrerats 2017, 2018 och 2019. Det nya  $M_0$ -värdet ska gälla från och med den 1 januari 2022 till och med den 31 december 2024.
  - b) Senast den 31 oktober 2022 ska värdet för  $M_0$  i del B punkt 4 i bilaga I anpassas till den genomsnittliga vikten i körklart skick för alla nya lätta nyttofordon som registrerats 2019, 2020 och 2021. Det nya  $M_0$ -värdet ska gälla under 2024.
  - c) Senast den 31 oktober 2022 ska det vägledande värdet för  $TM_0$  för 2025 fastställas som genomsnittlig provningsvikt för alla nya personbilar respektive nya lätta nyttofordon som registrerats under 2021.
  - d) Senast den 31 oktober 2024 och vartannat år därefter ska värdet för  $TM_0$  i punkt 6.2 i delarna A och B i bilaga I anpassas till den genomsnittliga provningsvikten för alla nya personbilar respektive nya lätta nyttofordon som registrerats under de föregående två kalenderåren, med början 2022 och 2023. De nya  $TM_0$ -värdena ska gälla från och med den 1 januari det kalenderår som följer efter dagen för anpassningen.
2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att komplettera denna förordning genom att fastställa de åtgärder som avses i punkt 1 i den här artikeln.

#### Artikel 15

##### Översyn och rapport

1. Under 2023 ska kommissionen göra en grundlig översyn av denna förordnings ändamålsenlighet och överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med resultatet av översynen.
2. I den rapport som avses i punkt 1 ska kommissionen bland annat redogöra för hur väl de värden för koldioxidutsläpp och bränsle- eller energiförbrukning som har fastställts i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 återspeglar värdena vid verklig körning, införandet av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på marknaden i unionen, särskilt med avseende på lätta nyttofordon, utbyggnaden av infrastruktur för laddning och tankning, som rapporteras

enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU <sup>(20)</sup>, inbegripet finansieringen därav, det potentiella bidraget till utsläppsminskningen från användning av syntetiska och avancerade alternativa bränslen som producerats med förnybar energi, den minskning av koldioxidutsläpp som faktiskt kan konstateras för den befintliga fordonsparken, hur väl incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon fungerar, de potentiella effekterna av övergångsåtgärden i del A punkt 6.3 i bilaga I, denna förordnings effekt på konsumenter, särskilt låg- och medelinkomsttagare, samt aspekter för att ytterligare främja en ekonomiskt genomförbar och socialt rättvis omställning till ren, konkurrenskraftig och ekonomiskt överkomlig rörlighet i unionen.

Kommissionen ska i den rapporten även fastställa en tydlig väg för ytterligare minskning av koldioxidutsläppen från personbilar och lätta nyttofordon efter 2030 för att i betydande grad bidra till att uppnå det långsiktiga målet i Parisavtalet.

3. Den rapport som avses i punkt 2 ska vid behov åtföljas av ett förslag om ändring av denna förordning, i synnerhet en eventuell översyn av målen för 2030 för EU:s hela fordonspark mot bakgrund av de inslag som förtecknas i punkt 2, och ett införande av bindande utsläppsminskningssmål för personbilar och lätta nyttofordon för 2035 och tiden från och med 2040, i syfte att säkerställa en omställning i god tid av transportsektorn i riktning mot nettonollutsläpp i överensstämmelse med målen i Parisavtalet.

4. Som ett led i den översyn som avses i punkt 1 i denna artikel ska kommissionen bedöma möjligheten att utveckla provningsförfaranden för utsläpp vid verklig körning som använder ombordsystem för utsläppsmätning (Pems). Kommissionen ska beakta denna bedömning och de som gjorts i enlighet med artikel 12 i denna förordning och får, om lämpligt, se över de förfaranden för att mäta koldioxidutsläpp som anges i förordning (EG) nr 715/2007. Kommissionen ska särskilt lägga fram lämpliga förslag om hur dessa förfaranden kan anpassas så att de på ett adekvat sätt återspeglar personbilars och lätta nyttofordons koldioxidutsläpp vid verklig körning.

5. Som ett led i den översyn som avses i punkt 1 i denna artikel ska kommissionen utvärdera möjligheten att anslå intäkterna från avgifterna för extra utsläpp till en särskild fond eller ett relevant program med målet att säkerställa en rättvis omställning till en klimatneutral ekonomi i enlighet med artikel 4.1 i Parisavtalet, särskilt för att stödja omskolning, fortbildning, kompetensutveckling och omplacering av arbetstagare i bilindustrin i alla berörda medlemsstater, särskilt i de regioner och bland de grupper som drabbas hårdast av omställningen. Kommissionen ska vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag om detta senast 2027.

6. Senast den 31 december 2020 ska kommissionen se över direktiv 1999/94/EG med beaktande av behovet av att ge konsumenterna exakt, tillförlitlig och jämförbar information om bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och luftföroreningar från nya personbilar som släpps ut på marknaden, samt utvärdera möjligheterna att införa märkning för bränsleekonomi och koldioxidutsläpp för nya lätta nyttofordon. Översynen ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

7. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla eventuella ändringar av det föreskrivna provningsförfarandet för mätning av specifika koldioxidutsläpp som avses i förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 692/2008 och, om tillämpligt, förordning (EU) 2017/1151. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2 i den här förordningen.

8. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att ändra denna förordning genom att anpassa de formler som anges i bilaga I, med tillämpning av den metod som antagits enligt punkt 7 i den här artikeln, samtidigt som man säkerställer att nya och gamla provningsförfaranden innehåller minskningskrav med jämförbar skärpa för tillverkare och fordon av olika nyttograd.

## Artikel 16

### Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den klimatförändringskommitté som avses i artikel 44.1 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 <sup>(21)</sup>. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

<sup>(20)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

<sup>(21)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 328, 21.12.2018, s. 1).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

#### Artikel 17

##### Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 7.8, 10.8, 11.1 fjärde stycket, 13.4, 14.2 och 15.8 ska ges till kommissionen för en period på sex år från och med den 15 maj 2019. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på sex år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 7.8, 10.8, 11.1 fjärde stycket, 13.4, 14.2 och 15.8 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antagits enligt artiklarna 7.8, 10.8, 11.1 fjärde stycket, 13.4, 14.2 och 15.8 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

#### Artikel 18

##### Upphävande

Förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 ska upphöra att gälla med verkan den 1 januari 2020.

Hänvisningar till de upphävda förordningarna ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga V.

#### Artikel 19

##### Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2020.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 17 april 2019.

*På Europaparlamentets vägnar*

A. TAJANI

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

G. CIAMBA

*Ordförande*

---

## BILAGA I

## DEL A

## SPECIFIKA UTSLÄPPSMÅL FÖR PERSONBILAR

1. För kalenderåret 2020 ska de specifika koldioxidutsläppen för varje ny personbil, för de beräkningar som ska göras i denna punkt och i punkt 2, fastställas enligt följande formel:

$$\text{Specifika koldioxidutsläpp} = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

där

$M$  = fordonets vikt i körklart skick i kilogram (kg)

$M_0$  = 1 379,88

$a$  = 0,0333

2. Det specifika utsläppsmålet för en tillverkare 2020 ska beräknas som genomsnittet av de specifika koldioxidutsläppen, fastställda enligt punkt 1, för varje ny personbil som registrerats under det kalenderåret och som denne tillverkat.
3. Det specifika referensutsläppsmålet för en tillverkare under 2021 ska beräknas enligt följande:

$$\text{WLTP-baserat specifikt referensutsläppsmål} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

där

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  är de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen under 2020, fastställda i enlighet med bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151 och beräknade i enlighet med artikel 4.3 andra strecksatsen i den här förordningen, utan att hänsyn tas till koldioxidutsläppsminskningar som uppnås genom tillämpning av artiklarna 5 och 11 i den här förordningen,

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  är de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen under 2020, fastställda i enlighet med genomförandeförordning (EU) 2017/1153 och beräknade i enlighet med artikel 4.3 andra strecksatsen i den här förordningen, utan att hänsyn tas till koldioxidutsläppsminskningar som uppnås genom tillämpning av artiklarna 5 och 11 i den här förordningen,

$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$  är det specifika utsläppsmålet under 2020, beräknat i enlighet med punkterna 1 och 2.

4. För kalenderåren 2021–2024 ska en tillverkares specifika utsläppsmål beräknas enligt följande:

$$\text{Specifikt utsläppsmål} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_o - M_0) - (M_{o,2020} - M_{0,2020})]$$

där

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$  är det specifika referensutsläppsmålet för WLTP under 2021, beräknat i enlighet med punkt 3,

$a$  har värdet 0,0333,

$M_o$  är den genomsnittliga vikten i körklart skick ( $M$ ) för tillverkarens nya personbilar som registrerats under det relevanta året för målet, i kilogram (kg),

$M_0$  är 1 379,88 för 2021, och enligt definitionen i artikel 14.1 a för åren 2022, 2023 och 2024,

$M_{o,2020}$  är den genomsnittliga vikten i körklart skick ( $M$ ) för tillverkarens nya personbilar som registrerats under 2020, i kilogram (kg),

$M_{0,2020}$  är 1 379,88.

5. För tillverkare som har beviljats undantag med avseende på ett specifikt NEDC-baserat utsläppsmål under 2021 ska det WLTP-baserade målet som omfattas av undantag beräknas enligt följande:

$$\text{Mål (med undantag)}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

där

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  är  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  enligt vad som anges i punkt 3,

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  är  $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  enligt vad som anges i punkt 3,

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$  är det undantag för 2021 som har beviljats av kommissionen i enlighet med artikel 10.

6. Från och med den 1 januari 2025 ska en tillverkares mål för EU:s hela fordonspark och specifika utsläppsmål beräknas enligt följande:

#### 6.0 Mål för EU:s hela fordonspark<sub>2021</sub>

Mål för EU:s hela fordonspark<sub>2021</sub> är genomsnittet, viktat på grundval av antalet nya personbilar som registrerats 2021, av de referensvärden<sub>2021</sub> som fastställs för varje enskild tillverkare för vilken ett specifikt utsläppsmål tillämpas i enlighet med punkt 4.

Referensvärdet<sub>2021</sub> ska för varje enskild tillverkare fastställas enligt följande:

$$\text{Referensvärdet}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\text{o}2021} - M_{\text{o},2021})$$

där

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}$  är genomsnittet, för varje tillverkare, av de uppmätta kombinerade koldioxidutsläppen för varje ny personbil som registrerats under 2020, fastställda och rapporterade i enlighet med artikel 7a i genomförandeförordning (EU) 2017/1153,

$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$  är 95 g/km,

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  har ett värde enligt vad som anges i punkt 3,

$M_{\text{o}2021}$  är den genomsnittliga vikten i körklart skick för nya personbilar från tillverkaren som registrerats under 2021, i kilogram (kg),

$M_{\text{o},2021}$  är den genomsnittliga vikten i körklart skick i kilogram (kg) för alla nya personbilar som registrerats 2021 av tillverkare för vilka ett specifikt utsläppsmål tillämpas i enlighet med punkt 4,

a har ett värde enligt vad som anges i punkt 4.

#### 6.1 Mål för EU: s hela fordonspark för 2025 och 2030

##### 6.1.1 Mål för EU: s hela fordonspark för 2025–2029

$$\text{Mål för EU:s hela fordonspark}_{2025} = \text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2021} \cdot (1 - \text{reduktionsfaktor}_{2025})$$

där

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2021</sub> har ett värde enligt vad som anges i punkt 6.0,

reduktionsfaktor<sub>2025</sub> är den reduktion som anges i artikel 1.4 a.

## 6.1.2 Mål för EU:s hela fordonspark från och med 2030

Mål för EU:s hela fordonspark<sub>2030</sub> = mål för EU:s hela fordonspark<sub>2021</sub> · (1 – reduktionsfaktor<sub>2030</sub>)

där

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2021</sub> har ett värde enligt vad som anges i punkt 6.0,

reduktionsfaktor<sub>2030</sub> är den reduktion som anges i artikel 1.5 a.

## 6.2 Specifika referensutsläppsmål från och med 2025

## 6.2.1 Specifika referensutsläppsmål för 2025–2029

Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark<sub>2025</sub> + a<sub>2025</sub> · (TM – TM<sub>0</sub>)

där

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2025</sub> fastställs i enlighet med punkt 6.1.1,

a<sub>2025</sub> är  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

där

a<sub>2021</sub> är lutningen på den bäst approximerade räta linje som fastställs genom att den linjära minstakvadratmetoden tillämpas på provningsvikten (oberoende variabel) och de specifika koldioxidutsläppen (beroende variabel) för varje ny personbil som registrerats under 2021,

average emissions<sub>2021</sub> är genomsnittet av de specifika koldioxidutsläppen för alla nya personbilar som registrerats under 2021 från tillverkare för vilka ett specifikt utsläppsmål beräknas i enlighet med punkt 4,

TM är den genomsnittliga provningsvikten i kilogram (kg) för alla nya personbilar från tillverkaren som registrerats under det berörda kalenderåret,

TM<sub>0</sub> är det värde i kilogram (kg) som fastställs i enlighet med artikel 14.1 d.

## 6.2.2 Specifika referensutsläppsmål från och med 2030

Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark<sub>2030</sub> + a<sub>2030</sub> · (TM – TM<sub>0</sub>)

där

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2030</sub> fastställs i enlighet med punkt 6.1.2,

a<sub>2030</sub> är  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

där

a<sub>2021</sub> är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

average emissions<sub>2021</sub> är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM<sub>0</sub> är enligt definitionen i punkt 6.2.1.



## 6.3 Specifika utsläppsmål från och med 2025

Specifika utsläppsmål = specifika referensutsläppsmål · ZLEV-faktor (Zero/Low Emission Vehicle)

där

specifikt referensutsläppsmål är det specifika referensutsläppsmålet för koldioxid, fastställt i enlighet med punkt 6.2.1 för perioden 2025–2029 och i enlighet med punkt 6.2.2 från och med 2030,

ZLEV-faktor är  $(1+y-x)$ , såvida inte denna summa är större än 1,05 eller mindre än 1,0, i vilket fall ZLEV-faktorn ska sättas till 1,05 respektive 1,0,

där

$y$  är andelen utsläppsfria och utsläppsnåla fordon (ZLEV) i tillverkarens fordonspark av nya personbilar, beräknat som det sammanlagda antalet nya utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, vart och ett av dem räknat som  $ZLEV_{\text{specific}}$  i enlighet med följande formel, delat med det sammanlagda antalet nya personbilar som registreras det berörda kalenderåret,

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

För nya personbilar som registrerats i medlemsstater med en andel utsläppsfria och utsläppsnåla fordon i sin fordonspark under 60 % av unionsgenomsnittet för år 2017 <sup>(1)</sup> och med färre än 1 000 nya utsläppsfria och utsläppsnåla fordon som registrerats under 2017 ska  $ZLEV_{\text{specific}}$  till och med utgången av 2030 beräknas i enlighet med följande formel:

$$ZLEV_{\text{specific}} = \left( 1 - \left( \frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Om andelen utsläppsfria och utsläppsnåla fordon utgör mer än 5 % av en medlemsstats fordonspark av nya personbilar som registrerats under ett år mellan 2025 och 2030, ska den medlemsstaten inte ha rätt att tillämpa multiplikatorn på 1,85 under de följande åren.

$x$  är 15 % för 2025–2029 och 35 % från och med 2030.

DEL B.

## SPECIFIKA UTSLÄPPSMÅL FÖR LÄTTA NYTTOFORDON

1. För kalenderåret 2020 ska de specifika koldioxidutsläppen för varje nytt lätt nyttofordon, för beräkningarna i denna punkt och i punkt 2, fastställas enligt följande formel:

$$\text{Specifika koldioxidutsläpp} = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

där

$M$  = Fordonets vikt i körklart skick i kilogram (kg),

$M_0$  = 1 766,4

$a$  = 0,096

2. Det specifika utsläppsmålet för en tillverkare 2020 ska beräknas som genomsnittet av de specifika koldioxidutsläpp som fastställts enligt punkt 1 för varje nytt lätt nyttofordon som registrerats under det kalenderåret och som denne tillverkat.

<sup>(1)</sup> Andelen utsläppsnåla och utsläppsfria fordon i en medlemsstats park av nya personbilar år 2017 beräknas som det sammanlagda antalet nya utsläppsfria och utsläppsnåla fordon som registrerats under 2017 delat med det sammanlagda antalet nya personbilar som registrerats samma år.

3. Det specifika referensutsläppsmålet för en tillverkare under 2021 ska beräknas enligt följande:

$$\text{WLTP-baserat specifikt referensutsläppsmål} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

där

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  är de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen under 2020, fastställda i enlighet med bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151, utan att hänsyn tas till koldioxidutsläppsminskningar som uppnås genom tillämpning av artikel 11 i den här förordningen,

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  är de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen under 2020, fastställda i enlighet med genomförandeförordning (EU) 2017/1152, utan att hänsyn tas till koldioxidutsläppsminskningar som uppnås genom tillämpning av artikel 11 i den här förordningen,

$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$  är det specifika utsläppsmålet under 2020, beräknat i enlighet med punkterna 1 och 2.

4. För kalenderåren 2021–2024 ska en tillverkares specifika utsläppsmål beräknas enligt följande:

$$\text{Specifikt utsläppsmål} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_o - M_0) - (M_{o,2020} - M_{0,2020})]$$

där

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$  är det specifika referensutsläppsmålet för WLTP under 2021, beräknat i enlighet med punkt 3,

$a$  har värdet 0,096,

$M_o$  är den genomsnittliga vikten i körklart skick ( $M$ ) för tillverkarens nya lätta nyttofordon som registrerats under det berörda året för målet, i kilogram (kg),

$M_0$  är 1 766,4 för 2020; det värde som antas i enlighet med artikel 13.5 i förordning (EU) nr 510/2011 för åren 2021, 2022 och 2023; och det värde som antas i enlighet med artikel 14.1 b i den här förordningen för 2024,

$M_{o,2020}$  är den genomsnittliga vikten i körklart skick ( $M$ ) för tillverkarens nya lätta nyttofordon som registrerats under 2020, i kilogram (kg),

$M_{0,2020}$  är 1 766,4.

5. För tillverkare som har beviljats undantag med avseende på ett specifikt NEDC-baserat utsläppsmål under 2021 ska det WLTP-baserade målet som omfattas av undantag beräknas enligt följande:

$$\text{Mål (med undantag)}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

där

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  är  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  enligt definitionen i punkt 3,

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  är  $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  enligt definitionen i punkt 3,

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$  är det mål med undantag för 2021 som har beviljats av kommissionen i enlighet med artikel 10.

6. Från och med den 1 januari 2025 ska en tillverkares mål för EU:s hela fordonspark och specifika utsläppsmål beräknas enligt följande:

6.0 Mål för EU:s hela fordonspark<sub>2021</sub>

Mål för EU:s hela fordonspark<sub>2021</sub> är genomsnittet, viktat på grundval av antalet nya lätta nyttofordon som registrerats under 2021, av de referensvärden<sub>2021</sub> som fastställs för varje enskild tillverkare för vilken ett specifikt utsläppsmål tillämpas i enlighet med punkt 4.

Referensvärdet<sub>2021</sub> ska för varje enskild tillverkare fastställas enligt följande:

$$\text{reference-value}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{o2021} - M_{0,2021})$$

där

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}$  är genomsnittet, för varje tillverkare, av de uppmätta kombinerade koldioxidutsläppen för varje nytt lätt nyttofordon som registrerats under 2020, fastställda och rapporterade i enlighet med artikel 7a i genomförandeförordning (EU) 2017/1152,

$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$  är 147 g/km,

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  har ett värde enligt vad som anges i punkt 3,

$M_{o2021}$  är den genomsnittliga vikten i körklart skick för nya lätta nyttofordon från tillverkaren som registrerats under 2021, i kilogram (kg),

$M_{0,2021}$  är den genomsnittliga vikten i körklart skick, i kilogram (kg), för alla nya lätta nyttofordon som registrerats under 2021 av de tillverkare för vilka ett specifikt utsläppsmål tillämpas i enlighet med punkt 4,

a har ett värde enligt vad som anges i punkt 4.

6.1 Mål för EU:s hela fordonspark för 2025 och 2030

6.1.1 Mål för EU:s hela fordonspark för 2025–2029

$$\text{Mål för EU:s hela fordonspark}_{2025} = \text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2021} \cdot (1 - \text{reduktionsfaktor}_{2025})$$

där

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2021</sub> har ett värde enligt vad som anges i punkt 6.0,

reduktionsfaktor<sub>2025</sub> är den reduktion som anges i artikel 1.4 b.

6.1.2 Mål för EU:s hela fordonspark från och med 2030

$$\text{Mål för EU:s hela fordonspark}_{2030} = \text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2021} \cdot (1 - \text{reduktionsfaktor}_{2030})$$

där

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2021</sub> har ett värde enligt vad som anges i punkt 6.0,

reduktionsfaktor<sub>2030</sub> är den reduktion som anges i artikel 1.5 b.

6.2 Specifika referensutsläppsmål från och med 2025

6.2.1 Specifika referensutsläppsmål för 2025–2029

$$\text{Specifikt referensutsläppsmål} = \text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2025} + a \cdot (TM - TM_0)$$

där

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2025</sub> fastställs i enlighet med punkt 6.1.1,

a är  $a_{2025}$  om den genomsnittliga provningsvikten för en tillverkares nya lätta nyttofordon är lika med eller mindre än  $TM_0$ , fastställd i enlighet med artikel 14.1 d, och  $a_{2021}$  om den genomsnittliga provningsvikten för en tillverkares nya lätta nyttofordon är större än  $TM_0$ , fastställd i enlighet med artikel 14.1 d,

där

$$a_{2025} \text{ är } \frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$$

$a_{2021}$  är lutningen på den bäst approximerade räta linje som fastställs genom att den linjära minstakvadratmetoden tillämpas på provningsvikten (oberoende variabel) och de specifika koldioxidutsläppen (beroende variabel) för varje nytt lätt nyttofordon som registrerats under 2021,

$\text{average emissions}_{2021}$  är genomsnittet av de specifika koldioxidutsläppen för alla nya lätta nyttofordon som registrerats under 2021 från tillverkare för vilka ett specifikt utsläppsmål beräknas i enlighet med punkt 4,

TM är den genomsnittliga provningsvikten i kilogram (kg) för alla nya lätta nyttofordon från tillverkaren som registrerats under det berörda kalenderåret,

$TM_0$  är det värde i kilogram (kg) som fastställs i enlighet med artikel 14.1 d.

### 6.2.2 Specifika referensutsläppsmål från och med 2030

Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark<sub>2030</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

där

mål för EU:s hela fordonspark fastställs i enlighet med punkt 6.1.2,

$\alpha$  är  $a_{2030}$  om den genomsnittliga provningsvikten för en tillverkares nya lätta nyttofordon är lika med eller mindre än  $TM_0$ , fastställd i enlighet med artikel 14.1 d, och  $a_{2021}$  om den genomsnittliga provningsvikten för en tillverkares nya lätta nyttofordon är större än  $TM_0$ , fastställd i enlighet med artikel 14.1 d,

där

$$a_{2030} \text{ är } \frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$$

$a_{2021}$  är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

$\text{average emissions}_{2021}$  är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

$TM_0$  är enligt definitionen i punkt 6.2.1.

### 6.3 Specifika utsläppsmål från och med 2025

#### 6.3.1 Specifika referensutsläppsmål för 2025–2029:

Specifikt utsläppsmål = (specifikt referensutsläppsmål – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – mål för EU:s hela fordonspark<sub>2025</sub>)) · ZLEV-faktor (Zero/Low Emission Vehicle)

där

specifikt referensutsläppsmål är det specifika referensutsläppsmålet för tillverkaren, fastställt i enlighet med punkt 6.2.1,

$\emptyset_{\text{targets}}$  är genomsnittet, viktat på grundval av antalet nya lätta nyttofordon för varje enskild tillverkare, av alla specifika referensutsläppsmål som fastställs i enlighet med punkt 6.2.1,

ZLEV-faktor är  $(1+y - x)$ , såvida inte denna summa är större än 1,05 eller mindre än 1,0, i vilket fall ZLEV-faktorn ska sättas till 1,05 respektive 1,0,

där

y är andelen utsläppsfria och utsläppsnåla fordon (ZLEV) i tillverkarens fordonspark av nya lätta nyttofordon, beräknat som det sammanlagda antalet nya utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, vart och ett av dem räknat som  $ZLEV_{\text{specific}}$  i enlighet med följande formel, delat med det sammanlagda antalet nya lätta nyttofordon som registrerats under det berörda kalenderåret,

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{specific emissions of CO}_2}{50} \right)$$

x är 15 %.

### 6.3.2 Specifika referensutsläppsmål från och med 2030

Specifikt utsläppsmål = (specifikt referensutsläppsmål – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – mål för EU:s hela fordonspark<sub>2030</sub>)) · ZLEV-faktor (Zero/Low Emission Vehicle)

där

specifikt referensutsläppsmål är det specifika referensutsläppsmålet för tillverkaren, fastställt i enlighet med punkt 6.2.2,

$\emptyset_{\text{targets}}$  är genomsnittet, viktat på grundval av antalet nya lätta nyttofordon för varje enskild tillverkare, av alla specifika referensutsläppsmål som fastställs i enlighet med punkt 6.2.2,

ZLEV-faktor är  $(1+y-x)$ , såvida inte denna summa är större än 1,05 eller mindre än 1,0, i vilket fall ZLEV-faktorn ska sättas till 1,05 respektive 1,0,

där

y är andelen utsläppsfria och utsläppsnåla fordon (ZLEV) i tillverkarens fordonspark av nya lätta nyttofordon, beräknat som det sammanlagda antalet nya utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, vart och ett av dem räknat som  $ZLEV_{\text{specific}}$  i enlighet med följande formel, delat med det sammanlagda antalet nya lätta nyttofordon som registrerats under det berörda kalenderåret,

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{specific emissions of CO}_2}{50} \right)$$

x är 30 %.

## BILAGA II

## ÖVERVAKNING OCH RAPPORTERING AV UTSLÄPP FRÅN NYA PERSONBILAR

## DEL A

**Insamling av uppgifter om nya personbilar och fastställande av övervakningsinformation om koldioxidutsläpp**

1. Medlemsstaterna ska för varje kalenderår registrera följande detaljerade uppgifter för varje ny personbil som registreras som ett M<sub>1</sub>-fordon på deras territorium:
  - a) Tillverkare.
  - b) Typgodkännandenummer och dess utvidgning(ar).
  - c) Typ, variant och version (om tillämpligt).
  - d) Fabrikat och handelsnamn.
  - e) Typgodkänd fordonskategori.
  - f) Det sammanlagda antalet nya registreringar.
  - g) Vikt i körklart skick.
  - h) De specifika koldioxidutsläppen (NEDC och WLTP).
  - i) Markyta: Hjulbasen, styraxelns spårvidd och den andra axelns spårvidd.
  - j) Bränsletyp och driftsätt.
  - k) Slagvolym.
  - l) Elenergiförbrukning.
  - m) Kod för innovativ teknik eller grupp av innovativa tekniker och de minskade koldioxidutsläppen på grund av sådan teknik (NEDC och WLTP).
  - n) Högsta nettoeffekt.
  - o) Fordonets identifieringsnummer.
  - p) WLTP-provningsvikt.
  - q) Avvikelse- och kontrollfaktorer enligt punkt 3.2.8 i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2017/1153.
  - r) Registrerad fordonskategori.
  - s) Identifieringsnummer för fordonsfamiljen.
  - t) Elektrisk räckvidd, om tillämpligt.

Medlemsstaterna ska i enlighet med artikel 7 förse kommissionen med uppgifter om all information som anges i den här punkten enligt formatet i del B avsnitt 2.
2. De detaljerade uppgifter som avses i punkt 1 ska hämtas ur intyget om överensstämmelse för den berörda personbilen. När det gäller fordon som körs på två olika bränslen (bensin/gas) och vars intyg om överensstämmelse innehåller de specifika koldioxidutsläppsvärdena för både bensin och gas, ska medlemsstaterna enbart använda det värde som uppmätts för gas.
3. Medlemsstaterna ska för varje kalenderår fastställa följande:
  - a) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya personbilar som omfattas av EG-typgodkännandebe- stämmelser.
  - b) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya personbilar som godkänts enskilt.
  - c) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya personbilar som omfattas av nationellt typgodkännande i små serier.

## DEL B

## Format för dataöverföring

För varje år ska medlemsstaterna enligt följande format rapportera de uppgifter som anges i del A punkterna 1 och 3:

## AVSNITT 1

## SAMMANSTÄLLDA ÖVERVAKNINGSUPPGIFTER

Medlemsstat <sup>(1)</sup>	
År	
Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya personbilar som omfattas av EG-typgodkännandebestämmelser	
Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya personbilar som godkänts enskilt	
Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya personbilar som omfattas av nationellt typgodkännande i små serier.	

(<sup>1</sup>) ISO 3166 tvåbokstavskoder, med undantag för Grekland och Förenade kungariket som har koderna "EL" respektive "UK".

## AVSNITT 2

## DETALJERADE ÖVERVAKNINGSUPPGIFTER – UPPGIFTER OM ETT FORDON

Hänvisning till punkt 1 i del A	Detaljerade uppgifter per registrerat fordon
a)	Tillverkarens namn EU-standardbenämning
	Tillverkarens namn – OEM-förklaring
	Tillverkarens namn i medlemsstatens register <sup>(1)</sup>
b)	Typgodkännandenummer och dess utvidgning(ar)
c)	Typ
	Variant
	Version
d)	Fabrikat och handelsnamn
e)	Typgodkänd fordonskategori
f)	Det sammanlagda antalet nya registreringar
g)	Vikt i körklart skick
h)	Specifika koldioxidutsläpp (blandad körning) NEDC-värde fram till och med den 31 december 2020, med undantag för fordon som omfattas av tillämpningsområdet för artikel 5, i vilket fall NEDC-värdet fram till och med den 31 december 2022 ska fastställas i enlighet med artikel 5 i genomförandeförordning (EU) 2017/1153
	Specifika koldioxidutsläpp (blandad körning) WLTP-värde

Hänvisning till punkt 1 i del A	Detaljerade uppgifter per registrerat fordon
i)	Hjulbas
	Styraxelns spårvidd (första axeln)
	Axelns spårvidd (andra axeln)
j)	Bränsletyp
	Driftsätt
k)	Slagvolym (cm <sup>3</sup> )
l)	Elenergiförbrukning (Wh/km)
m)	Miljöinnovationens/miljöinnovationernas kod
	Totala NEDC-koldioxidutsläppsminskningar som följer av miljöinnovationen eller miljöinnovationerna t.o.m. den 31 december 2020
	Totala WLTP-koldioxidutsläppsminskningar som följer av miljöinnovationen eller miljöinnovationerna
n)	Högsta nettoeffekt
o)	Fordonets identifieringsnummer
p)	WLTP-provningsvikt
q)	Avvikelsefaktor De (om sådan finns)
	Kontrollfaktor (om sådan finns)
r)	Registrerad fordonskategori
s)	Identifieringsnummer för fordonsfamiljen
t)	Elektrisk räckvidd, om tillgängligt

## Anmärkningar:

(<sup>1</sup>) I fråga om nationella typgodkännanden av små serier (NSS) eller enskilda godkännanden (IVA) ska tillverkarens namn anges i kolumnen "Tillverkarens namn i medlemsstatens register", medan i kolumnen "Tillverkarens namn – EU-standardbenämning" ska ett av följande anges: "AA-NSS" eller "AA-IVA".



## BILAGA III

## ÖVERVAKNING OCH RAPPORTERING AV UTSLÄPP FRÅN NYA LÄTTA NYTTOFORDON

A. Insamling av uppgifter om nya lätta nyttofordon och fastställande av information om övervakning av koldioxidutsläpp

1. Detaljerade uppgifter

1.1 Färdigbyggda fordon registrerade som  $N_1$

När det gäller EG-typgodkända färdigbyggda fordon registrerade som  $N_1$  ska medlemsstaterna, för varje kalenderår, registrera följande detaljerade uppgifter för varje nytt lätt nyttofordon första gången det registreras på deras territorium:

- a) Tillverkare.
- b) Typgodkännandenummer och dess utvidgning(ar).
- c) Typ, variant och version.
- d) Fabrikat.
- e) Typgodkänd fordonskategori.
- f) Registrerad fordonskategori.
- g) De specifika koldioxidutsläppen (NEDC och WLTP).
- h) Vikt i körklart skick.
- i) Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last.
- j) Markyta: Hjulbasen, styraxelns spårvidd och den andra axelns spårvidd.
- k) Bränsletyp och driftsätt.
- l) Slagvolym.
- m) Elenergiförbrukning.
- n) Kod för innovativ teknik eller grupp av innovativa tekniker och de minskade koldioxidutsläppen på grund av sådan teknik (NEDC och WLTP).
- o) Fordonets identifieringsnummer.
- p) WLTP-provningsvikt.
- q) Avvikelse- och kontrollfaktorer enligt punkt 3.2.8 i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2017/1152.
- r) Identifieringsnummer för fordonsfamiljen, fastställt i enlighet med punkt 5.0 i bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151.
- s) Elektrisk räckvidd, om tillämpligt.

Medlemsstaterna ska i enlighet med artikel 7 förse kommissionen med uppgifter om all information som anges i den här punkten enligt formatet i del C avsnitt 2 i denna bilaga.

## 1.2 Fordon som godkänts etappvis och som registrerats i kategori N<sub>1</sub>

När det gäller etappvis färdigbyggda fordon registrerade som N<sub>1</sub> ska medlemsstaterna för varje kalenderår registrera följande detaljerade uppgifter:

- a) I fråga om grundfordon (ej färdigbyggt): de uppgifter som anges i leden a–e, g, h, i, n och o i punkt 1.1, eller, i stället för de uppgifter som anges i leden h och i, den standardtilläggsvikt som ingår i typgodkännandeinformationen som anges i punkt 2.17.2 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG.
- b) I fråga om grundfordon (färdigbyggt): de uppgifter som anges i leden a–e, g, h, i, n och o i punkt 1.1.
- c) I fråga om etappvis färdigbyggda fordon: de uppgifter som anges i leden a, f, g, h, j, k, l, m och o i punkt 1.1.

Om någon av de uppgifter som avses i första stycket punkt a och b inte kan tillhandahållas för grundfordonet ska medlemsstaten lämna uppgifter om det etappvis färdigbyggda fordonet i stället.

Det format som anges i avsnitt 2 i del C ska användas för etappvis färdigbyggda N<sub>1</sub>-fordon.

Det fordonsidentifieringsnummer som avses i punkt 1.1 o ska inte offentliggöras.

2. Uppgifterna i punkt 1 ska hämtas från intyget om överensstämmelse. När det gäller fordon som körs på två olika bränslen (bensin/gas) och vars intyg om överensstämmelse innehåller de specifika koldioxidutsläppsvärdena för både bensin och gas, ska medlemsstaterna enbart använda det värde som uppmätts för gas.
3. Medlemsstaterna ska för varje kalenderår fastställa följande:
  - a) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya lätta nyttofordon som omfattas av EG-typgodkännandebestämmelser.
  - b) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya lätta nyttofordon som omfattas av typgodkännande för etappvis byggda fordon, om uppgifterna finns.
  - c) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya lätta nyttofordon som omfattas av enskilt godkännande.
  - d) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya lätta nyttofordon som omfattas av nationellt typgodkännande i små serier.

## B. Metoder för att fastställa övervakningsinformation för koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon

Den övervakningsinformation som medlemsstaterna är skyldiga att fastställa i enlighet med del A punkterna 1 och 3 ska fastställas enligt de metoder som anges i denna del.

### 1. Antal registrerade nya lätta nyttofordon

Medlemsstaterna ska fastställa antalet nya lätta nyttofordon som registrerats på deras territorium under det berörda övervakningsåret uppdelat i fordon som omfattas av EG:s typgodkännande, enskilt godkännande och nationellt typgodkännande av små serier och, om det finns, typgodkännande för etappvis byggda fordon.

### 2. Etappvis färdigbyggda fordon

När det gäller etappvis färdigbyggda fordon ska koldioxidutsläppen från det etappvis färdigbyggda fordonet tilldelas tillverkaren av grundfordonet.

För att garantera att värdena för koldioxidutsläpp, bränsleeffektivitet och vikt hos de etappvis färdigbyggda fordonen är representativa ska kommissionen, utan att lägga orimliga bördor på tillverkaren av grundfordonet, lägga fram ett förslag om ett särskilt övervakningsförfarande samt, där så är lämpligt, göra de ändringar som behövs av den relevanta lagstiftningen för typgodkännande.

Även om standardtilläggsvikt ska tas från del C i denna bilaga när det gäller beräkning av målet för 2020 i enlighet med del B punkt 2 i bilaga I får, i de fall där denna vikt inte kan fastställas, vikten i körklart skick för det etappvis färdigbyggda fordonet användas för en preliminär beräkning av de specifika utsläppsmål som avses i artikel 7.4.

När grundfordonet är ett färdigbyggt fordon, ska vikten för det fordonet i körklart skick användas vid beräkning av de specifika utsläppsmålen. I de fall vikten inte kan fastställas, får vikten för det etappvis färdigbyggda fordonet i körklart skick användas vid den preliminära beräkningen av de specifika utsläppsmålen.

## C. Format för dataöverföring

För varje år ska medlemsstaterna enligt följande format rapportera de uppgifter som anges i del A punkterna 1 och 3:

## Avsnitt 1

## Sammanställda övervakningsuppgifter

Medlemsstat <sup>(1)</sup>	
År	
Det sammanlagda antalet nyregistreringar av nya lätta nyttofordon som omfattas av EG-typgodkännande	
Det sammanlagda antalet nyregistreringar av nya lätta nyttofordon som godkänts enskilt	
Det sammanlagda antalet nyregistreringar av nya lätta nyttofordon som omfattas av nationellt godkännande av små serier	
Det sammanlagda antalet nyregistreringar av nya lätta nyttofordon som omfattas av typgodkännande av etappvis färdigbyggda fordon (om uppgifter finns)	

<sup>(1)</sup> ISO 3166 tvåbokstavskoder, med undantag för Grekland och Förenade kungariket som har koderna "EL" respektive "UK".

## Avsnitt 2

## Detaljerade övervakningsuppgifter – uppgifter om ett fordon

Hänvisning till punkt 1.1 i del A	Detaljerade uppgifter per registrerat fordon <sup>(1)</sup>
a)	Tillverkarens namn – EU-standardbenämning <sup>(2)</sup>
	Tillverkarens namn – OEM-förklaring FÄRDIGBYGGT FORDON/GRUNDFORDON <sup>(3)</sup>
	Tillverkarens namn – OEM-förklaring ETAPPVIS FÄRDIGBYGGT FORDON <sup>(3)</sup>
	Tillverkarens namn i medlemsstatens register <sup>(2)</sup>
b)	Typgodkännandenummer och dess utvidgning(ar)
c)	Typ
	Variant
	Version
d)	Fabrikat
e)	Typgodkänd fordonskategori
f)	Registrerad fordonskategori
g)	Specifika koldioxidutsläpp (blandad körning) NEDC-värde fram till och med den 31 december 2020
	Specifika koldioxidutsläpp (blandad körning) WLTP-värde

Hänvisning till punkt 1.1 i del A	Detaljerade uppgifter per registrerat fordon <sup>(1)</sup>
h)	Vikt i körklart skick GRUNDFORDON
	Vikt i körklart skick ETAPPVIS FÄRDIGBYGGT FORDON/FÄRDIGBYGGT FORDON
i) <sup>(4)</sup>	Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last
j)	Hjulbas
	Styraxelns spårvidd (första axeln)
	Axelns spårvidd (andra axeln)
k)	Bränsletyp
	Driftsätt
l)	Slagvolym (cm <sup>3</sup> )
m)	Elenergiförbrukning (Wh/km)
n)	Miljöinnovationens/miljöinnovationernas kod
	Totala NEDC-koldioxidutsläppsminskningar som följer av miljöinnovationen eller miljöinnovationerna fram till och med den 31 december 2020
	Totala WLTP-koldioxidutsläppsminskningar som följer av miljöinnovationen eller miljöinnovationerna
o)	Fordonets identifieringsnummer
p)	WLTP-provningsvikt
q)	Avvikelsefaktor De (om sådan finns)
	Kontrollfaktor (om sådan finns)
r)	Identifieringsnummer för fordonsfamiljen.
s)	Elektrisk räckvidd, om tillämpligt.
Punkt 2.17.2 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG <sup>(5)</sup>	Standardtilläggsvikt (i förekommande fall när det gäller etappvis färdigbyggda fordon)

## Anmärkningar:

- (1) Om, när det gäller etappvis färdigbyggda fordon, uppgifter inte kan tillhandahållas för grundfordonet, ska medlemsstaten som ett minimum lämna de uppgifter som specificeras i detta format för det etappvis färdigbyggda fordonet.
- (2) I fråga om nationella typgodkännanden av små serier (NSS) eller enskilda godkännanden (IVA) ska tillverkarens namn anges i kolumnen "Tillverkarens namn i medlemsstatens register", medan i kolumnen "Tillverkarens namn – EU-standardbenämning" ska ett av följande anges: "AA-NSS" eller "AA-IVA".
- (3) I fråga om etappvis färdigbyggda fordon ska tillverkaren av grundfordonet anges (ej färdigbyggt/färdigbyggt). Om tillverkaren av grundfordonet inte finns att tillgå, ska endast tillverkaren av det etappvis färdigbyggda fordonet anges.
- (4) I fråga om etappvis färdigbyggda fordon ska grundfordonets största tekniskt tillåtna totalvikt anges.
- (5) I fråga om etappvis färdigbyggda fordon, får grundfordonets vikt i körklart skick och största tekniskt tillåtna totalvikt ersättas av en standardtilläggsvikt som anges i informationen om typgodkännande i enlighet med punkt 2.17.2 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG.

## BILAGA IV

## UPPHÄVDA FÖRORDNINGAR MED FÖRTECKNINGAR ÖVER DERAS EFTERFÖLJANDE ÄNDRINGAR

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

---

## BILAGA V

## JÄMFÖRELSETABELL

Förordning (EU) 443/2009	Förordning (EU) 510/2011	Denna förordning
Artikel 1, första stycket	Artikel 1.1	Artikel 1.1
Artikel 1, andra stycket	Artikel 1.2	Artikel 1.2
Artikel 1, tredje stycket	—	Artikel 1.3
—	—	Artikel 1.4
—	—	Artikel 1.5
—	—	Artikel 1.6
—	—	Artikel 1.7
Artikel 2.1	Artikel 2.1	Artikel 2.1
Artikel 2.2	Artikel 2.2	Artikel 2.2
Artikel 2.3	Artikel 2.3	Artikel 2.3
Artikel 2.4	Artikel 2.4	Artikel 2.4
Artikel 3.1, inledningen	Artikel 3.1, inledningen	Artikel 3.1, inledningen
Artikel 3.1, leden a och b	Artikel 3.1, leden a och b	Artikel 3.1, leden a och b
—	Artikel 3.1, leden c, d och e	Artikel 3.1, leden c, d och e
Artikel 3.1, leden c och d	Artikel 3.1, leden f och g	Artikel 3.1, leden f och g
Artikel 3.1, led f	Artikel 3.1, led h	Artikel 3.1, led h
Artikel 3.1, led e	Artikel 3.1, led j	Artikel 3.1, led i
Artikel 3.1, led g	Artikel 3.1, led i	Artikel 3.1, led j
—	—	Artikel 3.1, leden k, l och m
—	Artikel 3.1, led k	Artikel 3.1, led n
Artikel 3.2	Artikel 3.2	Artikel 3.2
Artikel 4, första stycket	Artikel 4, första stycket	Artikel 4.1, inledningen och leden a och b
—	—	Artikel 4.1, led c
—	Artikel 4, andra stycket	Artikel 4.2
Artikel 4, andra stycket	Artikel 4, tredje stycket	Artikel 4.3
Artikel 5	Artikel 5	—
Artikel 5a	—	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6	—
Artikel 7.1	Artikel 7.1	Artikel 6.1
Artikel 7.2, leden a, b och c	Artikel 7.2, leden a, b och c	Artikel 6.2, leden a, b och c
—	—	Artikel 6.2, led d
Artikel 7.3	Artikel 7.3	Artikel 6.3
Artikel 7.4	Artikel 7.4	Artikel 6.4
Artikel 7.5	Artikel 7.5	Artikel 6.5
Artikel 7.6	Artikel 7.6	Artikel 6.6

Förordning (EU) 443/2009	Förordning (EU) 510/2011	Denna förordning
Artikel 7.7	Artikel 7.7	Artikel 6.7
Artikel 8.1	Artikel 8.1	Artikel 7.1
Artikel 8.2	Artikel 8.2	Artikel 7.2
Artikel 8.3	Artikel 8.3	Artikel 7.3
Artikel 8.4, första och andra styckena	Artikel 8.4, första och andra styckena	Artikel 7.4, första och andra styckena
Artikel 8.4, tredje stycket	Artikel 8.4, första stycket	Artikel 7.4, tredje stycket
Artikel 8.5, första stycket	Artikel 8.5	Artikel 7.5, första stycket
Artikel 8.5, andra stycket	Artikel 8.6	Artikel 7.5, andra stycket
Artikel 8.6	Artikel 8.7	—
Artikel 8.7	Artikel 8.8	Artikel 7.6, första stycket
—	—	Artikel 7.6, andra stycket
Artikel 8.8	—	—
Artikel 8.9, första stycket	Artikel 8.9, första stycket	Artikel 7.7
Artikel 8.9	Artikel 8.9, första stycket	Artikel 7.8
—	—	Artikel 7.9
—	—	Artikel 7.10
—	Artikel 8.10	Artikel 7.11
Artikel 9.1	Artikel 9.1	Artikel 8.1
Artikel 9.2, första stycket, inledningen	Artikel 9.2, första stycket, inledningen	Artikel 8.2, första stycket, första delen
Artikel 9.2, första stycket, led a	Artikel 9.2, första stycket, led a	—
Artikel 9.2, första stycket, led b	Artikel 9.2, första stycket, led b	Artikel 8.2, första stycket, andra delen
Artikel 9.2, andra stycket	Artikel 9.2, andra stycket	Artikel 8.2, andra stycket
Artikel 9.3	Artikel 9.3	Artikel 8.3
Artikel 9.4	Artikel 9.4	Artikel 8.4
Artikel 10.1, inledningen	Artikel 10.1, inledningen	Artikel 9.1, inledningen
Artikel 10.1, leden a–e	Artikel 10.1, leden a–e	Artikel 9.1, leden a–e
—	—	Artikel 9.1, led f
Artikel 10.2	Artikel 10.2	Artikel 9.2
—	—	Artikel 9.3
Artikel 11.1	Artikel 11.1	Artikel 10.1
Artikel 11.2	Artikel 11.2	Artikel 10.2
Artikel 11.3	Artikel 11.3	Artikel 10.3, första stycket
—	—	Artikel 10.3, andra stycket
Artikel 11.4, första stycket	—	Artikel 10.4, första stycket

Förordning (EU) 443/2009	Förordning (EU) 510/2011	Denna förordning
Artikel 11.4, andra stycket, inledningen	—	Artikel 10.4, andra stycket, inledningen
Artikel 11.4, andra stycket, led a	—	Artikel 10.4, andra stycket, led a
Artikel 11.4, andra stycket, led b	—	—
Artikel 11.4, andra stycket, led c	—	Artikel 10.4, andra stycket, led b
—	—	Artikel 10.4, andra stycket, led c
Artikel 11.4, tredje och fjärde styckena	—	Artikel 10.4, tredje och fjärde styckena
Artikel 11.5	Artikel 11.4	Artikel 10.5
Artikel 11.6	Artikel 11.5	Artikel 10.6
Artikel 11.7	Artikel 11.6	Artikel 10.7
Artikel 11.8	Artikel 11.7	Artikel 10.8
Artikel 11.9	Artikel 11.8	Artikel 10.9
Artikel 12.1, första stycket	Artikel 12.1, första stycket	Artikel 11.1, första stycket
Artikel 12.1, andra stycket	—	Artikel 11.1, andra stycket
Artikel 12.1, tredje stycket	Artikel 12.1, andra stycket	Artikel 11.1, tredje stycket
—	—	Artikel 11.1, fjärde stycket
Artikel 12.2	Artikel 12.2	Artikel 11.2, inledningen, leden a, b och c och d, första delen
—	—	Artikel 11.2, led d, sista delen
Artikel 12.3	Artikel 12.3	Artikel 11.3
Artikel 12.4	Artikel 12.4	Artikel 11.4
—	—	Artikel 12
—	—	Artikel 13
Artikel 13.1	—	—
—	Artikel 13.1	—
—	—	Artikel 14, rubriken
—	—	Artikel 14.1, första stycket, inledningen
Artikel 13.2, första och andra styckena	—	Artikel 14.1, led a
—	Artikel 13.5	Artikel 14.1, led b
		Artikel 14.1, leden c och d



Förordning (EU) 443/2009	Förordning (EU) 510/2011	Denna förordning
Artikel 13.2, tredje stycket	Artikel 13.5	Artikel 14.2
—	—	Artikel 15.1
—	—	Artikel 15.2
—	—	Artikel 15.3
—	Artikel 13.2	—
—	—	Artikel 15.4, första delen
Artikel 13.3	Artikel 13.6, första stycket	Artikel 15.4, andra delen
—	Artikel 13.4	—
Artikel 13.4	Artikel 13.6, andra stycket	—
Artikel 13.5	—	—
Artikel 13.6	Artikel 13.3	—
—	—	Artikel 15.5
—	—	Artikel 15.6
Artikel 13.7, första stycket	Artikel 13.6, tredje stycket	Artikel 15.7
Artikel 13.7, andra stycket	Artikel 13.6, fjärde stycket	Artikel 15.8
Artikel 14.1	Artikel 14.1	Artikel 16.1
Artikel 14.2	Artikel 14.2	Artikel 16.2
Artikel 14.3	Artikel 14.3	Artikel 16.3
Artikel 14a.1	Artikel 15.3	Artikel 17.1
Artikel 14a.2	Artikel 15.1	Artikel 17.2
Artikel 14a.3	Artikel 16	Artikel 17.3
Artikel 14a.4	Artikel 15.2	Artikel 17.4
Artikel 14a.5	Artikel 17	Artikel 17.5
Artikel 15	—	—
—	—	Artikel 18
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 19
Bilaga I	—	Bilaga I, del A, leden 1–5
—	—	Bilaga I, del A, led 6
—	Bilaga I	Bilaga I, del B, leden 1–5
—	—	Bilaga I, del B, led 6
Bilaga II, del A	—	Bilaga II, del A
Bilaga II, del B	—	—
Bilaga II, del C	—	Bilaga II, del B
—	Bilaga II	Bilaga III
—	—	Bilaga IV
—	—	Bilaga V