

Den här texten är endast avsedd som ett dokumentationshjälpmedel och har ingen rättslig verkan. EU-institutionerna tar inget ansvar för innehållet. De autentiska versionerna av motsvarande rättsakter, inklusive ingresserna, publiceras i Europeiska unionens officiella tidning och finns i EUR-Lex. De officiella texterna är direkt tillgängliga via länkarna i det här dokumentet

► **B**                    **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)

(EUT L 111, 25.4.2019, s. 13)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
► <b><u>M1</u></b>	Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/22 av den 31 oktober 2019	L 8	2	14.1.2020
► <b><u>M2</u></b>	Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/1590 av den 19 augusti 2020	L 360	8	30.10.2020
► <b><u>M3</u></b>	Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/2173 av den 16 oktober 2020	L 433	1	22.12.2020
► <b><u>M4</u></b>	Kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1961 av den 5 augusti 2021	L 400	14	12.11.2021
► <b><u>M5</u></b>	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/851 av den 19 april 2023	L 110	5	25.4.2023

Rättad genom:

- **C1**      Rättelse, EUT L 71, 9.3.2023, s. 42 (2019/631)



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)

*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.

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 ►**M5** 55 % ◀ av målen under 2021, fastställt i enlighet med del A punkt 6.1.2 i bilaga I.

**▼ B**

- b) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya lätta nyttofordon: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med ► **M5** 50 % ◀ av målen under 2021, fastställt i enlighet med del B punkt 6.1.2 i bilaga I.

**▼ M5**

5a. Från och med den 1 januari 2035 ska följande mål för EU:s hela fordonspark tillämpas:

- a) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya personbilar: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med 100 % av målet under 2021, fastställt i enlighet med del A punkt 6.1.3 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 100 % av målet under 2021, fastställt i enlighet med del B punkt 6.1.3 i bilaga I.

6. Från och med den 1 januari 2025 till och med den 31 december 2029 ska ett riktmärke för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon motsvarande en andel på 25 % av parken av nya personbilar och motsvarande en andel på 17 % av parken av nya lätta nyttofordon tillämpas i enlighet med punkt 6.3 i del A respektive B i bilaga I.

**▼ B***Artikel 2***Tillämpningsområde**

1. Denna förordning ska gälla följande motorfordon:

- a) Kategori M<sub>1</sub> enligt definitionen i ► **M5** artikel 4.1 a i) i förordning (EU) 2018/858 ◀ (nedan kallade *personbilar*) som registreras för första gången i unionen och som inte registrerats tidigare utanför unionen (nedan kallade *nya personbilar*).

**▼ M5**

- b) Kategori N<sub>1</sub> enligt definitionen i artikel 4.1 b i) i förordning (EU) 2018/858 som omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 715/2007 (*lätta nyttofordon*), som registreras i unionen för första gången och som inte tidigare har registrerats utanför unionen (*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 den här förordningen, och utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) 2018/858 och förordning (EG) nr 715/2007, räknas som lätta nyttofordon som omfattas av den här förordningen om den extra referensvikten endast beror på energilagringssystemets vikt.

**▼ B**

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 ► **M5** del A punkt 5 i bilaga I till förordning (EU) 2018/858 ◀.

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****▼ M5**

1. I denna förordning ska definitionerna i förordning (EU) 2018/858 gälla. Dessutom gäller följande definitioner:

**▼ B**

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,

**▼ M5**

\_\_\_\_\_

**▼ B**

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 mättningsförfarande 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,

**▼ M5**

\_\_\_\_\_

**▼ B**

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,

**▼B**

- 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) *provningsvikt* eller *TM*: personbilens eller det lätta nyttofordonets provningsvikt 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.

**▼M5****▼B**

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 röststrätterna, 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**

- 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.

**▼M5**

Vid tillämpning av första stycket c ska det specifika utsläppsmålet vara 0 g/km om det specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med punkt 6.3 i del A eller B i bilaga I är negativt.

**▼B**

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***Poolning**

1. De tillverkare som inte beviljats undantag enligt artikel 10 får bilda en pool för att fullgöra sina skyldigheter enligt artikel 4.

**▼B**

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 informations-spridning 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.

**▼B**

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.



**▼ B**

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.

**▼ M5**

6a. Om kommissionen finner att de preliminära uppgifter som överlämnats av medlemsstaterna i enlighet med punkt 2, eller de uppgifter som tillverkarna lämnat underrättelse om i enlighet med punkt 5, grundar sig på felaktiga uppgifter i typgodkännandedokumentationen eller i intygen om överensstämmelse, ska kommissionen underrätta typgodkännandemyndigheten, eller i tillämpliga fall tillverkaren, och begära att typgodkännandemyndigheten, eller i tillämpliga fall tillverkaren, utfärdar ett korrigeringsmeddelande med uppgift om de korrigerade uppgifterna. Korrigeringsmeddelandet ska översändas till kommissionen och de korrigerade uppgifterna ska användas för att ändra de preliminära beräkningarna enligt punkt 4.

**▼ B**

7. Kommissionen ska genom genomförandeakter 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 genomförandeakter 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 tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp.

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

**▼ M5**

\_\_\_\_\_

▼ M5*Artikel 7a***Koldioxidutsläpp under hela livscykeln**

1. Kommissionen ska senast den 31 december 2025 offentliggöra en rapport som anger en metod för bedömning och konsekvent uppgiftsrapportering om koldioxidutsläppen under hela livscykeln från personbilar och lätta nyttofordon som släpps ut på unionsmarknaden. Kommissionen ska överlämna rapporten till Europaparlamentet och rådet.
2. Kommissionen ska senast den 31 december 2025 anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att komplettera denna förordning genom att fastställa en gemensam unionsmetod för bedömning och konsekvent uppgiftsrapportering om koldioxidutsläppen under hela livscykeln från personbilar och lätta nyttofordon.
3. Från och med den 1 juni 2026 får tillverkarna på frivillig basis till kommissionen lämna uppgifter om koldioxidutsläppen under hela livscykeln för nya personbilar och nya lätta nyttofordon med användning av den metod som avses i punkt 2.

▼ B*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.

**▼B**

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

**▼B**

- 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. ► **M5** Ett undantag om vilket ansöks enligt punkt 1 får beviljas från de specifika utsläppsmål som är tillämpliga till och med kalenderåret 2035. ◀ 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 personbilars 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.

**▼M5**

4. En ansökan om undantag från det specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med del A punkterna 1–4 och 6.3 i bilaga I får göras för åren fram till och med kalenderåret 2028 av tillverkare som tillsammans med alla sina anslutna företag ansvarar för 10 000–300 000 av de nya personbilar som registreras i unionen varje kalenderår.

**▼B**

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**

- 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 tillverkares 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.

**▼B**

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>(1)</sup>.

*Artikel 11***Miljöinnovationer****▼M5**

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 (*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 koldioxid/km till och med 2024,

— 6 g koldioxid/km från och med 2025 till och med 2029,

— 4 g koldioxid/km från och med 2030 till och med 2034.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att ändra denna förordning genom att nedjustera värdena för 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 det taket i förhållande till tillverkarnas genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp.

**▼B**

2. Kommissionen ska genom genomförandeakter 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 genomförandeakter 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.

<sup>(1)</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).

**▼B**

- 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.

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.

**▼B**

- 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.

**▼M5**

3. För att undvika att klyftan i förhållande till utsläppen vid verklig körning ökar, ska kommissionen senast den 1 juni 2023 bedöma hur uppgifter från verklig körning om bränsle- och energiförbrukning som samlats in i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392<sup>(1)</sup> 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 varje tillverkare, i förhållande till utsläppen vid verklig körning.

Kommissionen ska övervaka och årligen rapportera om hur den klyfta som avses i första stycket utvecklas från 2021 och framåt och ska, så snart det finns tillräckliga uppgifter och senast den 31 december 2026, offentliggöra en rapport som anger en metod för en mekanism som justerar tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från och med 2030 med hjälp av uppgifter från verklig körning som samlats in i enlighet med genomförandeförordning (EU) 2021/392 samt bedöma om en sådan mekanism är genomförbar.

Kommissionen ska överlämna denna rapport till Europaparlamentet och rådet, vid behov även med förslag till uppföljningsåtgärder, såsom lagstiftningsförslag för att införa en sådan mekanism.

**▼B**

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.

<sup>(1)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av kommissionens genomförandeförordningar (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153 (EUT L 77, 5.3.2021, s. 8).



**▼B**

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. ► **M5** Om uppgifterna i typgodkännandedokumentationen inte får korrigeras inom ramen för förordning (EU) 2018/858 ska den ansvariga typgodkännandemyndigheten utfärda ett korrigeringsmeddelande med de korrigerade uppgifterna och översända meddelandet till kommissionen och de berörda parterna. ◀

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**

- 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.

**▼ M5**

- 2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att ändra bilaga I i enlighet med vad som föreskrivs i punkt 1 i den här artikeln.

*Artikel 14a***Lägesrapport**

1. Senast den 31 december 2025 och därefter vartannat år ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om framstegen mot utsläppsfri vägtrafik. Genom rapporten ska i synnerhet övervakning och bedömning ske av behovet av eventuella ytterligare åtgärder för att underlätta en rättvis omställning, inbegripet genom finansiella medel.

2. I rapporten ska kommissionen beakta alla faktorer som bidrar till en kostnadseffektiv utveckling mot klimatneutralitet senast 2050, inbegripet följande:

- a) Framsteg när det gäller införandet av utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, särskilt inom segmentet lätta nyttofordon, samt när det gäller åtgärder på unionsnivå, medlemsstatsnivå och lokal nivå för att underlätta medlemsstaternas omställning till utsläppsfria lätta fordon.
- b) Framsteg när det gäller utsläppsfria och utsläppsnåla fordons energieffektivitet och prismässiga överkomlighet.
- c) Påverkan på konsumenterna, särskilt låg- och medelinkomsthushåll, inbegripet vad gäller elpriser.
- d) Analys av marknaden för begagnade fordon.

**▼ M5**

- e) Potentiella bidrag i form av koldioxidminskningar genom ytterligare åtgärder vars syfte är att sänka genomsnittsåldern på, och därmed utsläppen från, parken av lätta nyttofordon, såsom åtgärder för att stödja utfasningen av äldre fordon på ett socialt rättvist och miljömässigt sunt sätt.
- f) Inverkan på sysselsättningen i fordonsindustrin, särskilt mikroföretag samt små och medelstora företag (SMF), och ändamålsenligheten i åtgärder för att stödja omskolning och kompetenshöjning av arbetskraften.
- g) Befintliga finansiella åtgärders ändamålsenlighet och behovet av ytterligare åtgärder, inbegripet lämpliga finansiella åtgärder, på unionsnivå, medlemsstatsnivå eller lokal nivå för att säkerställa en rättvis omställning och mildra eventuella negativa socioekonomiska effekter, särskilt i de regioner och samhällen som påverkas mest.
- h) Framsteg när det gäller dialogen mellan arbetsmarknadens parter samt när det gäller aspekter för att ytterligare underlätta en ekonomiskt livskraftig och socialt rättvis omställning till utsläppsfri vägtrafik.
- i) Framsteg när det gäller utbyggnaden av offentlig och privat laddnings- och tankningsinfrastruktur, inbegripet framsteg inom ramen för Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU och en omarbetning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU <sup>(1)</sup>.
- j) Vad innovativ teknik och hållbara alternativa drivmedel, inklusive syntetiska drivmedel, potentiellt kan bidra med när det gäller att uppnå klimatneutral mobilitet.
- k) Koldioxidutsläppen under hela livscykeln för nya personbilar och nya lätta nyttofordon som släpps ut på marknaden, enligt vad som rapporterats i enlighet med artikel 7a.
- l) Denna förordnings inverkan på uppnåendet av medlemsstaternas mål enligt förordning (EU) 2018/842 och en omarbetning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU av den 19 maj 2010 om byggnaders energiprestanda (EUT L 153, 18.6.2010, s. 13).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (EUT L 152, 11.6.2008, s. 1).

**▼ M5**

3. Det datum som den första lägesrapporten enligt punkt 1 överlämnas ska kommissionen även, i samarbete med medlemsstaterna och alla relevanta intressenter, överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet som innehåller en analys för att identifiera eventuella finansieringsunderskott när det gäller att säkerställa en rättvis omställning i fordonsindustrins leveranskedja, med särskild uppmärksamhet på SMF samt de regioner som påverkas mest av omställningen. Rapporten ska vid behov åtföljas av förslag till lämpliga finansiella åtgärder för att tillgodose de identifierade behoven.

**▼ B***Artikel 15***Översyn och rapport****▼ M5**

1. Under 2026 ska kommissionen på grundval av den rapportering som sker vartannat år göra en översyn av denna förordnings ändamålsenlighet och effekter och överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med resultatet av översynen. Kommissionen ska särskilt bedöma de framsteg som gjorts inom ramen för denna förordning vad gäller uppnåendet av de minskningsmål som anges i artikel 1.5a, med beaktande av den tekniska utvecklingen, inbegripet när det gäller teknik för laddbara hybrider, samt vikten av en ekonomiskt livskraftig och socialt rättvis omställning till utsläppsfri mobilitet. På grundval av denna bedömning ska kommissionen bedöma behovet av att se över de mål som anges i artikel 1.5a. Kommissionen ska också bedöma konsekvenserna av att fastställa lägsta tröskelvärden för energieffektivitet för nya utsläppsfria personbilar och lätta nyttofordon som släpps ut på unionsmarknaden.

Rapporten ska vid behov åtföljas av ett förslag om ändring av denna förordning.

---

6. Senast den 31 december 2024 ska kommissionen se över direktiv 1999/94/EG med beaktande av behovet av att ge konsumenterna korrekt, tillförlitlig och jämförbar information om bränsle- och energiförbrukning, koldioxidutsläpp och luftföroreningar från nya personbilar som släpps ut på marknaden, inbegripet under verkliga körförhållanden, samt utvärdera möjligheterna att införa märkning för bränsleekonomi och koldioxidutsläpp för nya lätta nyttofordon.

Översynen ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

**▼ B**

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.

**▼B**

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.

**▼M5**

9. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att ändra de formler som anges i del B i bilaga I, om sådana ändringar är nödvändiga för att beakta det förfarande för etappvis färdigbyggda fordon i kategori N<sub>1</sub> som anges i del A i bilaga III.

**▼B***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>(1)</sup>. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

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 ►**M5** artikel 7.8, artikel 7a.2, artikel 10.8, artikel 11.1 fjärde stycket, artikel 13.4, artikel 14.2 samt artikel 15.8 och 15.9 ◀ 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.

<sup>(1)</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).

**▼B**

3. Den delegering av befogenhet som avses i ►**M5** artikel 7.8, artikel 7a.2, artikel 10.8, artikel 11.1 fjärde stycket, artikel 13.4, artikel 14.2 samt artikel 15.8 och 15.9 ◀ 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 ►**M5** artikel 7.8, artikel 7a.2, artikel 10.8, artikel 11.1 fjärde stycket, artikel 13.4, artikel 14.2 samt artikel 15.8 och 15.9 ◀ 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.

**▼B***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.

**▼M3**

- 3 a. För en tillverkare för vilken  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  eller  $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  är noll ska det specifika referensutsläppsmålet för 2021 vara  $\text{NEDC}_{2020\text{target}}$  enligt definitionen i punkt 3.
- 3b. För en tillverkare som släpper ut personbilar på unionsmarknaden för första gången under något av kalenderåren 2021–2024 ska det specifika referensutsläppsmålet för 2021 vara genomsnittet av de specifika referensutsläppsmål som fastställts för alla tillverkare i enlighet med punkt 3, viktade i förhållande till antalet nya personbilar som registrerades för dessa tillverkare i unionen under 2020.

**▼ M3**

- 3c. Trots punkt 3b ska, om en tillverkare släpper ut personbilar på unionsmarknaden för första gången under något av kalenderåren 2021–2024, men den tillverkaren bildades genom en sammanslagning av två eller flera tillverkare av vilka minst en ansvarade för nya personbilar som registrerades i unionen under 2020, det specifika referensutsläppsmålet för 2021 för den nya tillverkaren vara ett av följande:
- Om två eller flera av de sammanslagna tillverkarna ansvarade för nya personbilar som registrerades i unionen under 2020, ska det specifika referensutsläppsmålet för 2021 vara genomsnittet av de specifika referensutsläppsmål som fastställts för dessa tillverkare i enlighet med punkt 3, viktade i förhållande till antalet nya personbilar som registrerades för dessa tillverkare i unionen under 2020.
  - Om endast en av de samgående tillverkarna ansvarade för nya personbilar som registrerades i unionen under 2020, ska det specifika referensutsläppsmålet för 2021 fastställas i enlighet med punkt 3 för den tillverkaren.

**▼ B**

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

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

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,

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

**▼ M4**

$M_0$  är 1 379,88 år 2021 och 1 398,50 åren 2022, 2023 och 2024,

**▼ B**

$M_{\phi 2020}$  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.

**▼ M3**

5. Mål med undantag i enlighet med artikel 10.3 eller 10.4
- För en tillverkare som har beviljats ett undantag i enlighet med artikel 10.3 från sitt NEDC-baserade specifika utsläppsmål under kalenderåret 2021, eller ett undantag i enlighet med artikel 10.4 från sina specifika utsläppsmål för något av kalenderåren 2021–2024, ska det WLTP-baserade målet med undantag för dessa år beräknas enligt följande:

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

där

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



▼ M3

NEDC <sub>CO2</sub>	är NEDC <sub>CO2</sub> enligt definitionen i punkt 3,
NEDC <sub>derogationtarget</sub>	är det mål med undantag som beviljats av kommissionen i enlighet med artikel 10.3 eller 10.4 beroende på vad som är aktuellt.

- b) Trots punkt a ska, om en tillverkare har beviljats ett undantag i enlighet med artikel 10.4 från de specifika utsläppsmålen under något av kalenderåren 2021–2024, men inte ansvarade för registreringen av nya personbilar i unionen före 2021, målet med undantag för vart och ett av dessa kalenderår beräknas i enlighet med formeln i punkt a, varvid följande definitioner ska gälla:

WLTP <sub>CO2</sub>	är genomsnittsvärdet för alla enskilda tillverkare, viktade på grundval av antalet nya personbilar som registrerats under 2020, av WLTP <sub>CO2</sub> enligt definitionen i punkt 3,
NEDC <sub>CO2</sub>	är genomsnittsvärdet för alla enskilda tillverkare, viktade på grundval av antalet nya personbilar som registrerats under 2020, av NEDC <sub>CO2</sub> enligt definitionen i punkt 3,
NEDC <sub>derogationtarget</sub>	är det mål med undantag som beräknats i enlighet med artikel 10.4, jämförd med artikel 6.3 i förordning (EU) nr 63/2011.

▼ B

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:

$$\text{Referensvärdet}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO2,measured}} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020,\text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO2}}} \right) + a(M_{e2021} - M_{0,2021})$$

där

WLTP <sub>CO2,measured</sub>	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,
NEDC <sub>2020,Fleet Target</sub>	är 95 g/km,
NEDC <sub>CO2</sub>	► <u>C1</u> är enligt definitionen i ◀ punkt 3,
M <sub>e2021</sub>	är den genomsnittliga vikten i körklart skick för nya personbilar från tillverkaren som registrerats under 2021, i kilogram (kg),
M <sub>0,2021</sub>	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	► <u>C1</u> är enligt definitionen i ◀ punkt 4.

**▼ B**

6.1 ► **M5** Mål för EU:s hela fordonspark från och med 2025 ◀

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> ► **C1** är enligt definitionen i punkt 6.0,

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

6.1.2 ► **M5** Mål för EU:s hela fordonspark för 2030–2034 ◀

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

där

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2021</sub> ► **C1** är enligt definitionen i punkt 6.0,

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

**▼ M5**

6.1.3 Mål för EU:s hela fordonspark från och med 2035

$$\text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2035} = \text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2021} \cdot (1 - \text{reduktionsfaktor}_{2035})$$

där

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2021</sub> är enligt definitionen i punkt 6.0,

reduktionsfaktor<sub>2035</sub> är enligt definitionen i artikel 1.5a a.

**▼ B**

6.2 ► **M5** Specifika referensutsläppsmål ◀

6.2.1 Specifika referensutsläppsmål för 2025–2029

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

där

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

$$a_{2025} \text{ är } \text{► } \text{C1} \frac{a_{2021} \cdot \text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2025}}{\text{genomsnittliga utsläpp}_{2021}} \text{◀}$$

där

$a_{2021}$  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 ny personbil som registrerats under 2021,

▼ B

► C1 genomsnittliga utsläpp<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.

▼ M5

## 6.3 Specifika utsläppsmål från och med 2025

## 6.3.1 Specifika utsläppsmål för 2025–2029:

Specifikt utsläppsmål = specifikt referensutsläppsmål · ZLEV-faktor (*Zero/Low Emission Vehicle* – utsläppsfria och utsläppsnåla fordon)

där

specifikt referensutsläppsmål är det specifika referensutsläppsmålet för koldioxid, fastställt 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 i tillverkarens fordonspark av nya personbilar, beräknat som det sammanlagda antalet nya utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, vart och ett av dem räknat som  $ZLEV_{\text{specifikt}}$  i enlighet med följande formel, delat med det sammanlagda antalet nya personbilar som registrerats det berörda kalenderåret,

$$ZLEV_{\text{specifikt}} = 1 - \left( \frac{\text{specifika koldioxidutsläpp } 2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

För nya personbilar som registrerats i medlemsstater med en andel utsläppsfria och utsläppsnåla fordon i sin fordonspark under 60 % av unionsgenomsnittet för år 2017 och med färre än 1 000 nya utsläppsfria och utsläppsnåla fordon som registrerats under 2017 <sup>(1)</sup> ska  $ZLEV_{\text{specifikt}}$  till och med 2029 beräknas i enlighet med följande formel:

$$ZLEV_{\text{specifikt}} = \left( 1 - \left( \frac{\text{specifika koldioxidutsläpp } 2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

<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.

▼ M5

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 2028, ska den medlemsstaten inte ha rätt att tillämpa multiplikatorn på 1,85 under de följande åren.

x är 25 % under åren 2025–2029.

## 6.3.2 Specifika utsläppsmål för 2030–2034:

Specifikt utsläppsmål = 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  $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål för EU : s hela fordonspark}_{2030}}{\text{genomsnittliga utsläpp}_{2021}}$

där

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

genomsnittliga utsläpp<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,

## 6.3.3 Specifika utsläppsmål från och med 2035

Specifikt utsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark<sub>2035</sub> + a<sub>2035</sub> · (TM - TM<sub>0</sub>)

där

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2035</sub> fastställs i enlighet med punkt 6.1.3,

a<sub>2035</sub> är  $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål för EU : s hela fordonspark}_{2035}}{\text{genomsnittliga utsläpp}_{2021}}$

där

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

genomsnittliga utsläpp<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.

**▼ B**

## 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.
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.

**▼ M3**

- 3a. För en tillverkare för vilken  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  eller  $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  är noll ska det specifika referensutsläppsmålet för 2021 vara  $\text{NEDC}_{2020\text{target}}$  enligt definitionen i punkt 3.
- 3b. För en tillverkare som släpper ut lätta nyttofordon på unionsmarknaden för första gången under något av kalenderåren 2021–2024 ska det specifika referensutsläppsmålet för 2021 vara genomsnittet av de specifika referensutsläppsmål som fastställts för alla tillverkare i enlighet med punkt 3, viktade i förhållande till antalet nya lätta nyttofordon som registrerades för dessa tillverkare i unionen under 2020.

**▼ M3**

- 3c. Trots punkt 3b ska, om en tillverkare släpper ut lätta nyttofordon på unionsmarknaden för första gången under något av kalenderåren 2021–2024, men den tillverkaren bildades genom en sammanslagning av två eller flera tillverkare av vilka minst en ansvarade för nya lätta nyttofordon som registrerades i unionen under 2020, det specifika referensutsläppsmålet för 2021 för den nya tillverkaren vara ett av följande:
- a) Om två eller flera av de sammanslagna tillverkarna ansvarade för nya lätta nyttofordon som registrerades i unionen under 2020, ska det specifika referensutsläppsmålet för 2021 vara genomsnittet av de specifika referensutsläppsmål som fastställts för dessa tillverkare i enlighet med punkt 3, viktade i förhållande till antalet nya lätta nyttofordon som registrerades för dessa tillverkare i unionen under 2020.
- b) Om endast en av de sammanslagna tillverkarna ansvarade för nya lätta nyttofordon som registrerades i unionen under 2020, ska det specifika referensutsläppsmålet för 2021 fastställas i enlighet med punkt 3 för den tillverkaren.

**▼ B**

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

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

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,

**▼ M1**

$M_{\sigma}$  är den genomsnittliga vikten (M) för tillverkarens nya lätta nyttofordon som registrerats under det berörda året för målet, i kilogram (kg),

där

— för ett färdigbyggt fordon, M är det fordonets vikt i körklart skick,

— för ett färdigbyggt grundfordon som är relaterat till ett färdigbyggt fordon, M är det grundfordonets vikt i körklart skick,

— för ett icke färdigbyggt grundfordon som är relaterat till ett färdigbyggt fordon, M är övervakningsvikten ( $M_{\text{mon}}$ ) för det grundfordonet, och fastställs enligt följande formel:

**▼ M1**

$$M_{\text{mon}} = \text{MRO}_{\text{base}} \times B_0,$$

där

$\text{MRO}_{\text{base}}$  = är det berörda grundfordonets vikt i körklart skick

$B_0$  = följer definitionen i punkt 1.2.4 a i del A i bilaga III,

**▼ M2**

$M_0$  är 1 766,4 under 2020, 1 825,23 för åren 2021, 2022 och 2023, och för 2024 det värde som antas i enlighet med artikel 14.1 b,

**▼ B**

$M_{\text{ø}2020}$  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:

$$\blacktriangleright \text{C1 referensvärde}_{2021} \blacktriangleleft = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\text{ø}2021} - M_{0,2021})$$

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,

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  **▶ C1** är enligt definitionen i **◀** punkt 3,

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

**▼ B**

$M_{0,2021}$  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  $\blacktriangleright$  C1 är enligt definitionen i  $\blacktriangleleft$  punkt 4.

6.1  $\blacktriangleright$  M5 Mål för EU:s hela fordonspark från och med 2025  $\blacktriangleleft$

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

Mål för EU:s hela fordonspark<sub>2025</sub> = mål för EU:s hela fordonspark<sub>2021</sub> · (1 – reduktionsfaktor<sub>2025</sub>)

där

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2021</sub>  $\blacktriangleright$  C1 är enligt definitionen i  $\blacktriangleleft$  punkt 6.0,

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

6.1.2  $\blacktriangleright$  M5 Mål för EU:s hela fordonspark för 2030–2034  $\blacktriangleleft$

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>  $\blacktriangleright$  C1 är enligt definitionen i  $\blacktriangleleft$  punkt 6.0,

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

**▼ M5**

6.1.3 Mål för EU:s hela fordonspark från och med 2035

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2035</sub> = mål för EU:s hela fordonspark<sub>2021</sub> · (1 – reduktionsfaktor<sub>2035</sub>)

där

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2021</sub> är enligt definitionen i punkt 6.0,

reduktionsfaktor<sub>2035</sub> är enligt definitionen i artikel 1.5a b.

**▼ B**

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> +  $\alpha$  · (TM – TM<sub>0</sub>)

där

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



**▼ B**

$\alpha$	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	
$a_{2025}$	är $\blacktriangleright$ <b>C1</b> $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2025}}{\text{genomsnittliga utsläpp}_{2021}}$
$a_{2021}$	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,
$\blacktriangleright$ <b>C1</b> genomsnittliga utsläpp <sub>2021</sub>	$\blacktriangleleft$ 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.

**▼ M5**

## 6.2.2 Specifika referensutsläppsmål för 2030–2034:

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

där

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

$\alpha$  är  $a_{2030}$ , där den genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya lätta nyttofordon är lika med eller lägre än  $TM_0$ , och  $a_{2021}$  där den genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya lätta nyttofordon är högre än  $TM_0$ ;

där

$a_{2030}$  är  $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål för EU : s hela fordonspark}_{2030}}{\text{genomsnittliga utsläpp}_{2021}}$

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

genomsnittliga utsläpp<sub>2021</sub> 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.

▼ **M5**

## 6.2.3 Specifika referensutsläppsmål från och med 2035

Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark<sub>2035</sub> +  $\alpha$  · (TM-TM<sub>0</sub>)

där

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2035</sub> fastställs i enlighet med punkt 6.1.3,

$\alpha$  är  $a_{2035,L}$  där den genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya lätta nyttofordon är lika med eller lägre än TM<sub>0</sub>, och  $a_{2035,H}$  där den genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya lätta nyttofordon är högre än TM<sub>0</sub>;

där

$a_{2035,L}$  är  $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål för EU : s hela fordonspark}_{2035}}{\text{genomsnittliga utsläpp}_{2021}}$

$a_{2035,H}$  är  $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål för EU : s hela fordonspark}_{2035}}{\text{mål för EU : s hela fordonspark}_{2025}}$

genomsnittliga utsläpp<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

## 6.3.1 Specifika utsläppsmål för 2025–2029:

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

där

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

$\theta_{\text{targets}}$  är genomsnittet, viktat på grundval av antalet nya lätta nyttofordon för varje enskild tillverkare, av alla specifika referensutsläppsmål som fastställts 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,

▼ M5

där

y är andelen utsläppsfria och utsläppsnåla fordon 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 personbilar som registrerats det berörda kalenderåret:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{specifikakoldioxidutsläpp}}{50} \right)$$

x är 17 % under åren 2025–2029.

## 6.3.2 Specifika utsläppsmål för 2030–2034:

Specifikt utsläppsmål = (specifikt referensutsläppsmål – ( $\varnothing_{\text{targets}}$  – mål för EU:s hela fordonspark<sub>2030</sub>))

där

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

$\varnothing_{\text{targets}}$  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,

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

## 6.3.3 Specifika utsläppsmål från och med 2035

Specifikt utsläppsmål = (specifikt referensutsläppsmål – ( $\varnothing_{\text{targets}}$  – mål för EU:s hela fordonspark<sub>2035</sub>))

där

specifikt referensutsläppsmål är det specifika referensutsläppsmålet för tillverkaren, fastställt i enlighet med punkt 6.2.3,

$\varnothing_{\text{targets}}$  är genomsnittet, viktat på grundval av antalet nya lätta nyttofordon för varje enskild tillverkare, av alla specifika referensutsläppsmål som fastställs i enlighet med punkt 6.2.3,

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2035</sub> fastställs i enlighet med punkt 6.1.3.

**▼ B***BILAGA II***ÖVERVAKNING OCH RAPPORTERING AV UTSLÄPP FRÅN NYA  
PERSONBILAR****DEL A****Insamling av uppgifter om nya personbilar och fastställande av  
övervakningsinformation om koldioxidutsläpp****▼ M3**

1a. Medlemsstaterna ska för varje kalenderår registrera följande detaljerade uppgifter för varje ny personbil som registrerats som ett M<sub>1</sub>-fordon på deras territorium, med undantag för de uppgifter som anges i punkterna 22, 23 och 24 som ska tillhandahållas på begäran av kommissionen:

- 1) Tillverkare.
- 2) Typgodkännandennummer och dess utvidgningar.
- 3) Typ, variant och version.
- 4) Fabrikat och handelsnamn
- 5) Identifierare för fordonet sinterpoleringsfamilj.
- 6) Fordonets identifieringsnummer.
- 7) Typgodkänd fordonskategori.
- 8) Registrerad fordonskategori.
- 9) Datum för första registrering.
- 10) Specifika koldioxidutsläpp.
- 11) Bränsleförbrukning.
- 12) Vikt i körklart skick.
- 13) Provningsvikt.
- 14) Bränsletyp och driftsätt.
- 15) Elenergiförbrukning.
- 16) Elektrisk räckvidd.
- 17) Miljöinnovationskod(er).
- 18) Miljöinnovation: minskade koldioxidutsläpp.
- 19) Markyta: hjulbasen, styraxelns spårvidd och den andra axelns spårvidd.
- 20) Slagvolym.
- 21) Högsta nettoeffekt.
- 22) Vägmotståndskoefficienter: f<sub>0</sub>, f<sub>1</sub> och f<sub>2</sub>.
- 23) Frontarea.

**▼ M3**

24) Däckrullmotståndsklass.

I enlighet med artikel 7 ska medlemsstaterna göra alla uppgifter som förtecknas i denna punkt tillgängliga för kommissionen i det format som anges i del B avsnitt 2. De uppgifter som anges i punkterna 9 och 11 ska registreras från och med kalenderåret 2022 och göras tillgängliga för kommissionen för första gången den 28 februari 2023.

2. De detaljerade uppgifter som avses i punkt 1 ska hämtas ur intyget om överensstämmelse för den berörda personbilen.
- 2a. När det gäller tvåbränslefordon som drivs med bensin och gasol (LPG) eller med bensin och komprimerad naturgas (CNG), vars intyg om överensstämmelse inbegriper de specifika koldioxidutsläppsvärdena för båda bränsletyperna, ska medlemsstaterna rapportera värdet för LPG eller CNG, beroende på vad som är aktuellt.

När det gäller flexbränslefordon som drivs med bensin och etanol (E85) ska medlemsstaterna rapportera det specifika koldioxidutsläppsvärdet för bensin.

**▼ B**

3. Medlemsstaterna ska för varje kalenderår fastställa följande:
  - a) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya personbilar som omfattas av EG-typgodkännandebestämmelser.
  - 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".

**▼ M3**

## ▼ M3

## AVSNITT 2A

## Detaljerade övervakningsuppgifter – uppgifter om ett fordon

Hänvisning till punkterna 1 och 1a i del A	Detaljerade uppgifter per registrerat fordon	Uppgiftskällor Intyg om överensstämmelse (bilaga VIII till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 (*)) om inte annat anges
1)	Tillverkarens namn (EU-standardbenämning <sup>(1)</sup> )	Namn som tilldelats av kommissionen
	Tillverkarens namn <sup>(2)</sup>	0.5 eller, om det rör sig om mer än ett namn på en tillverkare, det namn som anges i post 0.5.1
2)	Typgodkännandenummer och dess utvidgningar	0.11
3)	Typ	0.2
	Variant	
	Version	
4)	Fabrikat och handelsnamn	0.1 och 0.2.1
5)	Identifierare för fordonets interpoleringsfamilj	0.2.3.1
6)	Fordonets identifieringsnummer	0.10
7)	Typgodkänd fordonskategori	0.4
8)	Registrerad fordonskategori	Registreringsbevis
9)	Datum för första registrering	Registreringsbevis
10)	Specifika koldioxidutsläpp (g/km)	49.4 viktat eller, i tillämpliga fall, viktat kombinerat
11)	Bränsleförbrukning (l/100 km eller m <sup>3</sup> /100 km eller kg/100 km)	49.4 viktat eller, i tillämpliga fall, viktat kombinerat
12)	Vikt i körklart skick (kg)	13
13)	Provningsvikt (kg)	47.1.1
14)	Bränsletyp	26
	Driftsätt	26.1
15)	Elenergiförbrukning (Wh/km)	PEV: 49.5.1 OVC-HEV: 49.5.2
16)	Elektrisk räckvidd (km)	PEV: 49.5.1 OVC-HEV: 49.5.2

## ▼ M3

Hänvisning till punkterna 1 och 1a i del A	Detaljerade uppgifter per registrerat fordon	Uppgiftskällor
17)	Miljöinnovationskod(er)	49.3.1
18)	Utsläppsminskningar till följd av miljöinnovation (g CO <sub>2</sub> /km)	49.3.2.2
19)((19)	Hjulbas (mm)	
	Styraxelns spårvidd (första axeln) (mm) <sup>(3)</sup>	30
	Styraxelns spårvidd (andra axeln) (mm) <sup>(3)</sup>	30
20)	Slagvolym (cm <sup>3</sup> )	25
21)	Högsta nettoeffekt (kW)	27.1 och 27.3
22)	Vägmotståndskoefficienter <sup>(4)</sup>	f0, N 47.1.3.0 f1, N/(km/tim) 47.1.3.1 f2, N/(km/tim) 47.1.3.2
23)	Frontarea (m <sup>2</sup> ) <sup>(4)</sup>	47.1.2
24)	Däckrullmotståndsklass <sup>(4)</sup>	35

Anm.:

- 1) Förteckning offentliggjord av kommissionen på CIRCABC.
  - 2) I fråga om nationella typgodkännanden av små serier (NSS) eller enskilda godkännanden (IVA) ska tillverkarens namn anges i kolumnen "Tillverkarens namn", medan i kolumnen "Tillverkarens namn – EU-standardbenämning" ska ett av följande anges: "AA-NSS" eller "AA-IVA" beroende på vad som är aktuellt.
  - 3) Om ett fordon har axlar med olika spårvidd ska den maximala spårvidden rapporteras.
  - 4) På begäran av kommissionen.
- (\*) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 av den 15 april 2020 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 vad gäller de administrativa kraven för godkännande och marknads kontroll av motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 163, 26.5.2020).

**▼ B***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

**▼ M3**

- 1.1a. Färdigbyggda fordon registrerade som  $N_1$

Medlemsstaterna ska för varje kalenderår registrera följande detaljerade uppgifter för varje nytt lätt nyttofordon som registrerats som ett  $N_1$ -fordon på deras territorium, med undantag för de uppgifter som anges i punkterna 23, 24 och 25 som ska tillhandahållas på begäran av kommissionen:

- 1) Tillverkare.
- 2) Typgodkännandenummer och dess utvidgningar.
- 3) Typ, variant och version.
- 4) Fabrikat och, i förekommande fall, handelsnamn.
- 5) Identifierare för fordonet sinterpoleringsfamilj.
- 6) Fordonets identifieringsnummer.
- 7) Typgodkänd fordonskategori.
- 8) Registrerad fordonskategori.
- 9) Datum för första registrering.
- 10) Specifika koldioxidutsläpp.
- 11) Bränsleförbrukning.
- 12) Vikt i körklart skick.
- 13) Provningsvikt.
- 14) Bränsletyp och driftsätt.
- 15) Elenergiförbrukning.
- 16) Elektrisk räckvidd.
- 17) Miljöinnovationskod(er).
- 18) Miljöinnovation: minskade koldioxidutsläpp.
- 19) Markyta: hjulbasen, styraxelns spårvidd och den andra axelns spårvidd.
- 20) Slagvolym.
- 21) Högsta nettoeffekt.
- 22) Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last
- 23) Vägmotståndskoefficienter:  $f_0$ ,  $f_1$  och  $f_2$ .
- 24) Frontarea.



**▼ M3**

25) Däckrullmotståndsklass.

Medlemsstaterna ska i enlighet med artikel 7 göra alla uppgifter som förtecknas i denna punkt tillgängliga för kommissionen i det format som anges i del C avsnitt 2. De uppgifter som anges i punkterna 9 och 11 ska registreras från och med kalenderåret 2022 och göras tillgängliga för kommissionen för första gången den 28 februari 2023.

**▼ M1**

1.2 Färdigbyggda fordon registrerade som fordon i kategori N1

1.2.1 Medlemsstaternas rapportering

Det formatet som föreskrivs i avsnitt 2 i del C ska användas för rapportering av uppgifter om färdigbyggda fordon i kategori N1.

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

**▼ M3**

1.2.1.2a. Etappvis färdigbyggda fordon i kategori N1 som typgodkänns i enlighet med bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151

För varje nytt etappvis färdigbyggt fordon som registreras under 2021 och följande kalenderår ska medlemsstaterna som en minimirapport lämna de detaljerade uppgifter som anges i punkterna 1, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 17, 18 och 22 i punkt 1.1a., och för varje nytt fordon som registreras under 2022 och följande kalenderår, de uppgifter som anges i punkterna 9, 23, 24 och 25 i punkt 1.1a..

**▼ M1**

1.2.2 Rapportering från tillverkare

**▼ M3**

För varje nytt etappvis färdigbyggt fordon i kategori N<sub>1</sub> som typgodkänns i enlighet med bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151 och som registreras under 2020 och följande kalenderår ska tillverkaren av det relaterade grundfordonet, med början 2021, rapportera följande uppgifter om grundfordonet till kommissionen:

**▼ M1**

a) Om det färdigbyggda fordonet är baserat på ett icke färdigbyggt grundfordon:

- i) Fordonets identifieringsnummer.
- ii) Identifierare för fordonsfamiljen enligt punkt 5.0 i bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151.
- iii) Övervakningsvärdena för koldioxidutsläpp som fastställs i enlighet med punkt 1.2.4.
- iv) Frontarean, med angivande av tillämpligt alternativ enligt punkt 1.2.4 c.

▼ M1

- v) Rullmotstånd enligt punkt 1.2.4 b.
- vi) Övervakningsvikt, som fastställs i enlighet med punkt 4.1 i del B i bilaga I.
- vii) Vikt i körklart skick.
- viii) Representativ vikt för fordonets last enligt definitionen i punkt 1.2.4 a.

b) Om det färdigbyggda fordonet är baserat på ett färdigbyggt grundfordon:

- i) Fordonets identifieringsnummer.
- ii) Identifierare för fordonsfamiljen som avses i led a ii i denna punkt.
- iii) Grundfordonets specifika koldioxidutsläpp.
- iv) Vikt i körklart skick.

1.2.3 Beräkning av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen och det specifika utsläppsmålet

Kommissionen ska använda de värden som rapporteras av en tillverkare av grundfordon i enlighet med punkt 1.2.2 för att beräkna sina genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp och det specifika utsläppsmålet för det kalenderår då det relaterade färdigbyggda fordonet registreras, utom när de villkor som avses i punkt 1.2.5 är uppfyllda, och i sådana fall ska uppgifterna för de färdigbyggda fordonen användas.

Om de uppgifter som avses i punkt 1.2.2 inte rapporteras av tillverkaren av grundfordonet, ska de specifika koldioxidutsläpp som rapporteras av medlemsstaterna i enlighet med punkt 1.2.1 med avseende på det relaterade färdigbyggda fordonet användas för beräkning av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen och det specifika utsläppsmål för den berörda tillverkaren.

1.2.4 Beräkning av övervakningsvärdena för koldioxidutsläpp för icke färdigbyggda grundfordon

En tillverkare ska, från och med kalenderåret 2020, beräkna övervakningsvärdena för koldioxidutsläpp för var och en av sina enskilda icke färdigbyggda grundfordon i enlighet med den interpoleringsmetod som anges i punkterna 3.2.3.2 eller 3.2.4 i underbilaga 7 till bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151, med användning av samma metod som för EG-typgodkännande av grundfordonet med avseende på dess utsläpp, och termerna ska vara enligt definitionen i de punkterna med följande undantag:

a) Ett enskilt fordons vikt

Termen "TM<sub>ind</sub>" som avses i punkterna 3.2.3.2.2.1 eller 3.2.4.1.1.1 i underbilaga 7 till bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151 ska ersättas med grundfordonets standardvikt, DM<sub>base</sub>. Om DM<sub>base</sub> är lägre än provningsvikten för fordon Låg, TM<sub>L</sub>, i interpoleringsfamiljen, ska TM<sub>ind</sub> ersättas med TM<sub>L</sub>. Om DM<sub>base</sub> är högre än provningsvikten för fordon Hög, TM<sub>H</sub>, i interpoleringsfamiljen, ska TM<sub>ind</sub> ersättas med TM<sub>H</sub>.

▼ M1

$DM_{\text{base}}$  ska fastställas i enlighet med följande formel:

$$DM_{\text{base}} = MRO_{\text{base}} \times B_0 + 25 \text{ kg} + M_{\text{VL}}$$

där

$MRO_{\text{base}}$  är grundfordonets vikt i körklart skick enligt punkt 3.2.5 i bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151,

$B_0$  är värdet för karrosserivikten som uppgår till 1,375,

$M_{\text{VL}}$  är en representativ vikt för fordonets last, vilket innebär 28 procent av största fordonslast, där största fordonslast definieras som högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last minus grundfordonets vikt i körklart skick multiplicerat med  $B_0$ , minus 25 kg.

Värdet av  $B_0$  ska justeras senast den 31 oktober 2021 på grundval av de icke färdigbyggda grundfordonens vikt i körklart skick för alla färdigbyggda fordon som registrerats under kalenderåren 2018, 2019 och 2020, beräknat i enlighet med nedanstående formler. Det nya  $B_0$ -värdet ska gälla från och med den 1 januari 2022 till och med den 31 december 2024.

Formel 1:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

där

$A_i$  är det värde  $A_y$  som beräknats i formel 2 för det relevanta kalenderåret,

$n_i$  är antalet icke färdigbyggda grundfordon relaterade till alla färdigbyggda fordon som registrerats under kalenderåret.

Formel 2:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n M_{fi}}{\sum_{i=1}^n M_{bi}}$$

där

$A_y$  är genomsnittet av förhållandet mellan  $M_{fi}$  och  $M_{bi}$  för vart och ett av kalenderåren 2018–2020,

$M_{fi}$  är det icke färdigbyggda grundfordonets vikt i körklart skick, plus den standardtilläggsvikt som anges i avsnitt 5 i bilaga XII till förordning (EG) nr 692/2008,

$M_{bi}$  är det icke färdigbyggda grundfordonets vikt i körklart skick,

$n$  är antalet icke färdigbyggda grundfordon relaterade till alla färdigbyggda fordon som registrerats under kalenderåret.

**▼ M1**

## b) Rullmotstånd hos ett enskilt fordon

Grundfordonets rullmotstånd ska användas vid tillämpningen av punkt 3.2.3.2.2.2 eller punkt 3.2.4.1.1.2 i underbilaga 7 till bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151.

## c) Frontarea

För icke färdigbyggda grundfordon som tillhör en vägmotståndsmatrisfamilj ska tillverkaren bestämma termen ”Af” som avses i punkt 3.2.3.2.2.3 i underbilaga 7 till bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151 i enlighet med ett av följande alternativ:

- i) Frontarean hos det representativa fordonet i vägmotståndsmatrisfamiljen, i m<sup>2</sup>.
- ii) Medelvärde av frontarean för fordon Hög och fordon Låg i interpoleringsfamiljen, i m<sup>2</sup>.
- iii) Frontarean för fordon Hög i interpoleringsfamiljen, om interpoleringsmetoden inte används, i m<sup>2</sup>.

För icke färdigbyggda grundfordon som inte tillhör en vägmotståndsmatrisfamilj ska frontareavärdet för fordon Hög i interpoleringsfamiljen användas.

## 1.2.5 Bedömning av hur representativt övervakningsvärdet för koldioxidutsläpp är

Kommissionen ska varje år bedöma hur representativt övervakningsvärdet för koldioxidutsläpp som rapporteras av tillverkaren av grundfordonet är jämfört med de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för de relaterade färdigbyggda fordon som registrerats under det relevanta kalenderåret. Kommissionen ska informera tillverkaren av grundfordonet om man finner skillnader mellan dessa värden.

Om en avvikelse på 4 % eller mer konstateras under vart och ett av två på varandra följande kalenderår, ska kommissionen under det följande kalenderåret använda genomsnittet av de specifika koldioxidutsläppen för de färdigbyggda fordonen för att beräkna de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för grundfordonstillverkaren eller poolen det året.

**▼ M3**

- 2. De detaljerade uppgifter som avses i punkt 1 ska hämtas ur intyget om överensstämmelse för det berörda lätta nyttofordonet. I fråga om de uppgifter som inte finns tillgängliga i intyget om överensstämmelse ska uppgifter hämtas från typgodkännandedokumentationen eller från uppgifter som rapporteras av tillverkaren av grundfordonet enligt punkt 1.2.3.

- 2 a. När det gäller tvåbränslefordon som drivs med bensen och gasol (LPG) eller med bensen och komprimerad naturgas (CNG), vars intyg om överensstämmelse inbegriper de specifika koldioxidutsläppsvärdena för båda bränsletyperna, ska medlemsstaterna rapportera värdet för LPG eller CNG, beroende på vad som är aktuellt.

När det gäller flexbränslefordon som drivs med bensen och etanol (E85) ska medlemsstaterna rapportera det specifika koldioxidutsläppsvärdet för bensen.

**▼ B**

- 3. Medlemsstaterna ska för varje kalenderår fastställa följande:

**▼B**

- 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:

▼ B

## 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".

▼ M3

## Avsnitt 2a

## Detaljerade övervakningsuppgifter – uppgifter om ett fordon

Hänvisning till punkterna 1.1 och 1.1a i del A	Detaljerade uppgifter per registrerat fordon	Uppgiftskällor Intyg om överensstämmelse (bilaga VIII till genomförandeförordning (EU) 2020/683), om inte annat anges
1)	Tillverkarens namn (EU-standardbenämning <sup>(1)</sup> )	Namn som tilldelats av kommissionen
	Tillverkarens namn <sup>(2)</sup>	0.5 eller, om det rör sig om mer än ett namn på en tillverkare, det namn som anges i post 0.5.1
2)	Typgodkännandenummer och dess utvidgningar	0.11
3)	Typ	0.2
	Variant	
	Version	
4)	Fabrikat och handelsnamn	0.1 och 0.2.1
5)	Identifierare för fordonets interpoleringsfamilj	0.2.3.1
6)	Fordonets identifieringsnummer	0.10

## ▼ M3

Hänvisning till punkterna 1.1 och 1.1a i del A	Detaljerade uppgifter per registrerat fordon	Uppgiftskällor Intyg om överensstämmelse (bilaga VIII till genomförandeförordning (EU) 2020/683), om inte annat anges
7)	Typgodkänd fordonskategori	0.4
8)	Registrerad fordonskategori	Registreringsbevis
9)	Datum för första registrering	Registreringsbevis
10)	Specifika koldioxidutsläpp (g/km)	49.4 viktat eller, i tillämpliga fall, viktat kombinerat
11)	Bränsleförbrukning (l/100 km eller m <sup>3</sup> /100 km eller kg/100 km)	49.4 viktat eller, i tillämpliga fall, viktat kombinerat
12)	Vikt i körklart skick (färdigbyggda och etappvis färdigbyggda fordon) (kg)	13
13)	Provningsvikt (färdigbyggda och etappvis färdigbyggda fordon) (kg)	47.1.1
14)	Bränsletyp	26
	Driftsätt	26.1
15)	Elenergiförbrukning (Wh/km)	PEV: 49.5.1 OVC-HEV: 49.5.2
16)	Elektrisk räckvidd (km)	PEV: 49.5.1 OVC-HEV: 49.5.2
17)	Miljöinnovationskod(er)	49.3.1
18)	Utsläppsminskningar till följd av miljöinnovation (g CO <sub>2</sub> /km)	49.3.2.2
19 19)	Hjulbas (mm)	4
	Styraxelns spårvidd (första axeln) <sup>(3)</sup>	30
	Styraxelns spårvidd (andra axeln) <sup>(3)</sup>	30
20)	Slagvolym (cm <sup>3</sup> )	25
21)	Högsta nettoeffekt (kW)	27.1 och 27.3
22)	Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last (färdigbyggt och etappvis färdigbyggt fordon) (kg)	16.1

▼ **M3**

Hänvisning till punkterna 1.1 och 1.1a i del A	Detaljerade uppgifter per registrerat fordon	Uppgiftskällor
23)	Vägmotståndskoefficienter <sup>(4)</sup>	Intyg om överensstämmelse (bilaga VIII till genomförandeförordning (EU) 2020/683), om inte annat anges
	f0, N	47.1.3.0
	f1, N/(km/tim)	47.1.3.1
	f2, N/(km/tim)	47.1.3.2
24)	Frontarea (m <sup>2</sup> ) <sup>(4)</sup>	47.1.2
25)	Däckrullmotståndsklass <sup>(4)</sup>	35

Anm.:

- 1) Förteckning offentliggjord av kommissionen på CIRCABC.
- 2) I fråga om nationella typgodkännanden av små serier (NSS) eller enskilda godkännanden (IVA) ska tillverkarens namn anges i kolumnen "Tillverkarens namn", medan i kolumnen "Tillverkarens namn – EU-standardbenämning" ska ett av följande anges: "AA-NSS" eller "AA-IVA" beroende på vad som är aktuellt.
- 3) Om ett fordon har axlar med olika spårvidd ska den maximala spårvidden rapporteras.
- 4) På begäran av kommissionen.



*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

▼B

Förordning (EU) 443/2009	Förordning (EU) 510/2011	Denna förordning
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
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

▼B

Förordning (EU) 443/2009	Förordning (EU) 510/2011	Denna förordning
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
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

▼B

Förordning (EU) 443/2009	Förordning (EU) 510/2011	Denna förordning
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
Artikel 13.2, tredje stycket	Artikel 13.5	Artikel 14.2
—	—	Artikel 15.1
—	—	Artikel 15.2
—	—	Artikel 15.3

▼B

Förordning (EU) 443/2009	Förordning (EU) 510/2011	Denna förordning
—	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