



Bryssel den 1 oktober 2018
(OR. en)

12627/18

**Interinstitutionellt ärende:
2017/0293(COD)**

**CLIMA 169
ENV 628
TRANS 416
MI 673
CODEC 1563**

NOT

från: Rådets generalsekretariat

till: Rådet

Föreg. dok. nr: 12303/18

Komm. dok. nr: 14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2

Ärende: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av utsläppsnormer för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon och om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 (omarbetning)

– Allmän riktlinje

I. INLEDNING

1. Den 8 november 2017 lade kommissionen fram ett förslag till förordning om fastställande av nya normer för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon. Syftet med förslaget är bland annat att bidra till att uppnå det 30-procentiga minskningsmål fram till 2030 i sektorer som inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem som Europeiska rådet har fastställt och som omsatts i nationella mål i förordningen om ansvarsfördelning, och att uppnå målen i Parisavtalet.

2. Kommissionen föreslår därför EU-övergripande mål för minskning av koldioxidutsläppen från nya personbilar och lätta nyttofordon för perioden 2025–2029 och från och med 2030 jämfört med de mål för 2021 som fastställs i tidigare lagstiftning (15 % för perioden 2025–2029 för både personbilar och nyttofordon, och 30 % från och med 2030 för både personbilar och nyttofordon).

I förslaget bibehålls vikten av fordonen i fordonsparken som en parameter för att beräkna de specifika målen för varje tillverkare.

3. För att gradvis främja användningen av utsläppsnåla och utsläppsfria fordon (ZLEV) innehåller kommissionens förslag en mekanism från och med 2025 för att ge tillverkarna incitament att släppa ut fler av dessa fordon på marknaden. Om en tillverkares andel av utsläppsfria och utsläppsnåla fordon når över vissa riktmärken kommer tillverkaren att belönas med mindre strikta koldioxidmål. För perioden 2025–2029 föreslås ett riktmärke på 15 % och från och med 2030 ett riktmärke på 30 %.
4. I Europaparlamentet utsågs Miriam DALLI (S&D, MT) till föredragande för förslaget som företrädare för utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet (ENVI-utskottet). Den 10 september 2018 antog ENVI-utskottet sin rapport. Parlamentet förväntas hålla omröstning om förslaget i plenum den 3 oktober 2018.
5. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén avgav sitt yttrande den 14 februari 2018. Regionkommittén beslutade att inte avge något yttrande.
6. Rådet (miljö) höll en riktlinjedebatt om förslaget den 25 juni 2018.
7. Den 26 september 2018 behandlade Ständiga representanternas kommitté (Coreper) förslaget på grundval av en kompromisstext från ordförandeskapet¹. Samtliga delegationer underströk vikten av att skyndsamt nå en överenskommelse om ärendet och stödde ordförandeskapets insatser för att nå en allmän riktlinje vid mötet i rådet (miljö) den 9 oktober 2018.

¹ Dokument 12303/18.

8. På grundval av dessa diskussioner drog ordförandeskapet slutsatsen att de kvarstående frågor som rör ambitionsnivån skulle behöva lösas på politisk nivå och beslutade att bibehålla ordförandeskapets kompromiss som den är.

II. LÄGESRAPPORT

9. Under diskussionerna om förslaget har den viktigaste skillnaden mellan medlemsstaterna varit ambitionsnivån i förslaget, dvs. målen för 2025 och 2030 och incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon. Delegationerna har haft mycket olika uppfattningar – en del menar att kommissionens förslag är alltför ambitiöst och andra att förslaget inte är tillräckligt ambitiöst, särskilt när det gäller målet för 2030.
10. Delegationerna har generellt erkänt behovet att minska koldioxidutsläppen från transporter som ett led i att uppfylla klimatmålen, och diskussionerna har därför i stor utsträckning inriktats på takten i övergången och effekterna på bland annat konkurrenskraften, sysselsättningen och konsumenterna och hur detta kan påverka enskilda medlemsstater på olika sätt.
11. Samtidigt som man erkänner att denna förordning inte kan behandla frågan i sak, har flera delegationer uppgett att en viktig fråga för dem är det troliga ”koldioxidläckage” från transporter som förslaget kan leda till som en konsekvens av den ökade importen av begagnade fordon från höginkomstmedlemsstater till låginkomstmedlemsstater.
12. Mot bakgrund av detta och för att fokusera diskussionerna och närma ståndpunkterna till varandra lade ordförandeskapet fram en kompromisstext där målet för personbilar höjs till 35 % för 2030, samtidigt som man angav att denna siffra ska diskuteras ytterligare. Vid den översyn som kommissionen ska göra 2024 bör dessutom ytterligare minskningar övervägas för tiden efter 2030 mot bakgrund av målen i Parisavtalet, och mål för tiden från och med 2040 bör eventuellt föreslås.

Å andra sidan föreslogs dock en mer fördelaktig viktning av laddhybridbilar i incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, med ett ZLEV-riktmärke höjt till 35 % för personbilar för 2030, vilket motsvarar den höjda ambitionsnivån för 2030. Detta förslag skulle därigenom i synnerhet underlätta för tillverkarna att uppfylla målet för 2025.

Dessutom tog kompromissen upp frågan om begagnade bilar och ett antal andra frågor som diskuterats, särskilt åtgärder som avser den övergång från NEDC- till WLTP-värden som syftar till att säkerställa att tillförlitliga och representativa data om koldioxidutsläpp tillhandahålls av tillverkarna.

13. Efter diskussionerna om ordförandeskapets kompromisstext vidhåller delegationer i detta skede till stor del sina inledande ståndpunkter i fråga om ambitionsnivån, men erkänner samtidigt ordförandeskapets ansträngningar. En stor majoritet av delegationerna anser att texten i dess nuvarande lydelse inte kan godtas, även om några av dem konstaterar att den är ett steg i rätt riktning:
- Ett stort antal delegationer har fortlöpande efterlyst en höjd ambitionsnivå, framför allt med argumentet att detta skulle krävas mot bakgrund av de nationella mål som anges i förordningen om ansvarsfördelning och målen i Parisavtalet och att det skulle säkerställa att branschen förblir innovativ och konkurrenskraftig även på längre sikt. För dem är ordförandeskapets kompromiss inte tillräckligt ambitiös, även om de erkänner att delar av texten innebär en ökad ambitionsnivå. Inom denna grupp varierar ståndpunkterna mellan olika aspekter. Många vill öka målen för både 2025 och 2030, medan andra endast vill öka målet för 2030. Ståndpunkterna varierar när det gäller målens nivå för 2025 och 2030, och vissa har inte fattat beslut om några exakta siffror. Några stöder en differentiering mellan personbilar och lätta lastbilar, bland annat genom att kommissionens förslag vad gäller lätta lastbilar bibehålls, medan andra föredrar att ha samma mål för personbilar och lätta lastbilar. Flera delegationer vill stärka incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon genom att höja ZLEV-riktmärkena och lägga till en ”malus” (om ZLEV-riktmärkena inte uppfylls leder detta till högre koldioxidmål) eller genom att utsläppsfria fordon gynnas i mekanismen. Ett antal delegationer påpekar dock att de, om målen är tillräckligt höga, kan vara flexibla när det gäller dessa krav. Andra förefaller vara mer eller mindre nöjda med kommissionens förslag eller har angett att om målen är tillräckligt höga kanske en mekanism inte behövs alls.

- Omvänt har ett antal delegationer fortlöpande efterlyst ambitiösa mål som också måste vara realistiska och möjliga att uppnå, även med beaktande av andra aspekter, t.ex. sysselsättning, konkurrenskraft och kostnader för konsumenterna. De anser att ordförandeskapets text är för långtgående, antingen för att den ambitionsnivå som kommissionen föreslagit är för hög eller för att kommissionens förslag är det högsta som de kan godta. Vissa ger dock sitt stöd till den bättre viktning av laddhybridbilar som föreslagits. Generellt har de motsatt sig en ”malus” i incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon.

14. Ett antal delegationer kopplar dessutom frågan om vikten som nyttoparameter till ambitionsnivån och håller fast vid sin ståndpunkt att detta ska strykas; för vissa delegationer gäller detta endast personbilar. Andra motsätter sig en strykning; de stöder kommissionens förslag och menar att frågan om vikt är snarare är kopplad till konkurrensen mellan tillverkarna.

Vissa delegationer vidhåller sin begäran om att undantaget för nischstillverkare ska förlängas till tiden efter 2025.

15. Dessutom har bland annat följande frågor tagits upp:

- En delegation har föreslagit att det inkluderas en förhandsbedömning av införandet av en formell prestationskvot för marknadsmekanismen för handel med utsläpp mellan fordonstillverkarna i översynsklausulen.
- Vissa delegationer har upprepat betydelsen av att säkerställa att uppgifter från tillverkarna om koldioxidutsläpp är representativa för verklig körning och har sagt sig vara villiga att överväga olika sätt att åstadkomma ytterligare förbättringar.

III. SLUTSATS

16. Rådet uppmanas att lösa de kvarstående frågor som rör ambitionsnivån och anta en allmän riktlinje på grundval av texten i bilagan till denna not.

Den allmänna riktlinjen kommer att utgöra rådets mandat för förhandlingarna med Europaparlamentet inom ramen för det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om fastställande av utsläppsnormer för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon och om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 (omarbetning)²

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

² Ändringar i förhållande till kommissionens text markeras med understrykning. Strykningar markeras med [...].

av följande skäl:

- (1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009³ och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011⁴ har ändrats väsentligt flera gånger. Eftersom ytterligare ändringar ska göras, bör de förordningarna av tydlighets skull omarbetas.
- (2) Denna förordning bör tillämpas från och med den 1 januari 2020 för att möjliggöra en enhetlig och effektiv övergång efter omarbetningen och upphävandet av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011. Det är emellertid lämpligt att bibehålla de koldioxidnormer och de tillvägagångssätt för att uppnå dem som anges i dessa förordningar oförändrade fram till 2024.
- (3) Kommissionens meddelande ”En europeisk strategi för utsläppsnål rörlighet”⁵ innehåller en tydlig ambition om att transportsektorns växthusgasutsläpp före mitten av århundradet måste vara minst 60 % lägre än 1990 och stadigt på väg mot noll. Transportsektorns luftföroreningar som skadar vår hälsa måste minskas kraftigt utan dröjsmål. Utsläppen från konventionella förbränningsmotorer måste ner ytterligare efter 2020. Utsläppsfria och utsläppsnåla fordon måste lanseras och komma upp i väsentliga marknadsandelar till år 2030.

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

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

⁵ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: En europeisk strategi för utsläppsnål rörlighet (COM(2016) 501 final).

- (4) I kommissionens båda meddelanden ”Europa på väg”⁶ och ”Resultat för utsläppssnål rörlighet: Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare”⁷ framhålls det att normer för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon ger starka incitament till innovation och effektivitet och kommer att bidra till att stärka bilindustrins konkurrenskraft och bana vägen för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på ett teknikneutralt sätt.
- (5) Denna förordning ger en tydlig färdriktning för minskade koldioxidutsläpp från vägtransportsektorn och bidrar till det bindande målet om en minskning av koldioxidutsläppen från unionens hela ekonomi på minst 40 % jämfört med 1990 års nivåer fram till 2030, vilket rådet ställde sig bakom i Europeiska rådets slutsatser av den 23–24 oktober 2014 och vilket godkändes i form av unionens nationellt fastställda bidrag enligt Parisavtalet vid mötet i rådet (miljö) den 6 mars 2015.
- (6) Europeiska rådets slutsatser från oktober 2014 gav stöd till en minskning av växthusgasutsläppen på 30 % från de sektorer som inte ingår i Europeiska unionens utsläppshandelssystem till 2030 jämfört med 2005 års nivåer. Vägtransportsektorn står för en betydande del av utsläppen från dessa sektorer och ger fortfarande upphov till utsläpp som är väsentligt högre än 1990 års nivåer. Om utsläppen från vägtransporter fortsätter att öka kommer detta att balansera ut de minskningar som görs inom andra sektorer i kampen mot klimatförändringen.

⁶ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: EUROPA PÅ VÄG En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla (COM(2017) 283 final).

⁷ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: Resultat för utsläppssnål rörlighet: Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare (COM(2017) 675 final).

- (6a) I Parisavtalet fastställs bland annat ett långsiktigt mål som ligger i linje med målet att den globala genomsnittliga temperaturhöjningen ska ligga väl under 2 °C över den förindustriella nivån och att ansträngningar ska göras för att begränsa den till 1,5 °C över den förindustriella nivån. I syfte att uppnå detta mål kommer ytterligare minskning av koldioxidutsläppen även från personbilar och lätta nyttofordon efter 2030 att krävas.
- (7) I Europeiska rådets slutsatser från oktober 2014 betonades vikten av att minska utsläppen av växthusgaser och riskerna med beroendet av fossila bränslen i transportsektorn genom ett heltäckande och teknik neutralt tillvägagångssätt för främjande av utsläppsminskning och energieffektivitet i transportsektorn, för eldrivna transporter och förnybara energikällor i transportsektorn även efter 2020.
- (8) Energieffektivitet som ett sätt att bidra till dämpad efterfrågan är en av de fem ömsesidigt förstärkande och nära sammanhörande aspekterna [...] i kommissionens meddelande om strategin för energiunionen⁸, [...] som syftar till att ge unionens konsumenter säker, hållbar och konkurrenskraftig energi till ett överkomligt pris. I [...] meddelandet framhålls det att man måste vidta åtgärder för effektivare energianvändning inom alla ekonomiska sektorer, men att det särskilt inom transportsektorn finns en enorm potential för ökad energieffektivitet som kan förverkligas bland annat genom fortsatt inriktning på skärpta koldioxidutsläppsnormer för personbilar och lätta nyttofordon fram till 2030.

⁸ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén, Regionkommittén och Europeiska investeringsbanken: En ramstrategi för en motståndskraftig energiunion med en framåtblickande klimatpolitik (COM(2015) 80 final).

- (9) I en utvärdering som gjordes 2015 av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 konstaterades att förordningarna har varit relevanta och i stort sett konsekventa, samt att de har lett till betydande utsläppsminskningar och varit mer kostnadseffektiva än vad som ursprungligen förväntades. De har också lett till betydande mervärde för unionen som inte hade kunnat uppnås i samma utsträckning genom nationella åtgärder.
- (10) Det är därför lämpligt att uppnå dessa förordningars syfte genom att sätta upp nya mål för minskning av koldioxidutsläppen från EU: s hela park av personbilar och lätta nyttofordon för perioden fram till 2030. Vid fastställandet av minskningsnivåerna har hänsyn tagits till i vilken utsträckning dessa nivåer kan bidra till att på ett kostnadseffektivt minska utsläppen i de sektorer som omfattas av ansvarsfördelningsförordningen [.../...] fram till 2030, hur stora kostnader och besparingar de medför för samhället, tillverkare och fordonsanvändare samt hur de direkt och indirekt påverkar sysselsättning, konkurrenskraft och innovation och vilka fördelar de medför i form av minskade luftföroreningar och tryggad energiförsörjning. [Med tanke på att marknadsandelen och därmed det totala bidraget av koldioxidutsläpp från personbilar är betydligt högre än från lätta nyttofordon anses det lämpligt att strategin för personbilar skiljer sig från den för lätta nyttofordon.]

- (11) Ett nytt provningsförfarande för mätning av lätta fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test procedure, WLTP) fastställs i kommissionens förordning (EU) 2017/1151⁹ och trädde i kraft 2017, som ett led i genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007¹⁰. Detta [...] provningsförfarande ger värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som bättre avspeglar verkliga körförhållanden. Det är därför lämpligt att de nya utsläppsmålen baseras på koldioxidutsläppsvärden som bestäms med användning av detta förfarande. Eftersom WLTP-baserade koldioxidutsläppsvärden för att kontrollera hur målen uppfylls kommer att vara tillgängliga från och med 2021 är det emellertid lämpligt att de nya utsläppsnormerna fastställs som minskningsnivåer i förhållande till genomsnittet för 2021 av de specifika utsläppsmål [...] som beräknas på grundval av de koldioxidutsläpp som mäts upp i samband med WLTP-provningsförfarandet. För att säkerställa att de värden som används som utgångspunkt för att fastställa de minskningsnivåer som ska gälla för 2025 och 2030 är tillförlitliga och representativa ska villkoren för att utföra dessa mätningar klargöras som ett led i genomförandet av genomförandeförordningarna (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153¹¹.
- (12) Det är viktigt att man vid fastställandet av minskningar av koldioxidutsläpp ser till att fordonstillverkare kan planera sin park av nya bilar och lätta nyttofordon i unionen säkert inom en förutsägbar ram över hela unionen.

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

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).

¹¹ Uppdateras efter antagandet av genomförandeförordningarna.

- (13) Minskingsnivåerna för parkerna av nya personbilar och lätta nyttofordon i hela unionen bör därför fastställas för 2025 och för 2030, med hänsyn till den tid det tar för fordonsparken att förnyas och med hänsyn till vägtransportsektorns nödvändiga bidrag till klimat- och energimålen för 2030. Ett gradvis införande av normerna ger också redan nu en tydlig signal till fordonsindustrin om att inte dröja med att lansera energieffektiv teknik och utsläppsfria och utsläppsnåla fordon på marknaden.
- (13a) De koldioxidutsläppsnormer som fastställs i denna förordning gäller för nya personbilar och lätta nyttofordon. Vad gäller den befintliga parken av lätta fordon, inbegripet begagnade fordon, kan kompletterande åtgärder vidtas, bland annat på nationell nivå och EU-nivå, i syfte att minska utsläppen.
- (14) EU är en av världens största tillverkare av motorfordon och kan visa upp ett teknologiskt ledarskap inom denna sektor men konkurrensen ökar och den globala bilindustrin håller snabbt på att förändras genom nya innovationer inom elektriska drivsystem och samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet. För att kunna behålla sin globala konkurrenskraft och tillgången till marknaderna behöver unionen ett regelverk där det ingår särskilda incitament för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon vilket bidrar till att skapa [...] en stor hemmamarknad och stödjer teknisk utveckling och innovation.
- (15) En särskild mekanism för incitament bör införas för att underlätta övergången till utsläppsfri rörlighet. Denna kreditmekanism bör utformas så att incitament ges för fler utsläppsfria och utsläppsnåla fordon på marknaden i unionen.
- (16) [...] Riktmärken för andelen utsläppsnåla och utsläppsfria fordon i EU: s fordonspark tillsammans med en genomtänkt mekanism för att justera tillverkarens specifika koldioxidutsläppsmål utifrån andelen utsläppsnåla och utsläppsfria fordon i dennes egen fordonspark bör ge en tydlig och trovärdig signal som uppmuntrar till utveckling och användning av sådana fordon samtidigt som möjligheten att ytterligare förbättra effektiviteten hos konventionella förbränningsmotorer finns kvar.

- (17) För att fastställa krediterna för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon är det lämpligt att beakta skillnaden mellan fordonens koldioxidutsläpp. När det gäller personbilar bör den betydelse som fordon med låga utsläpp, i synnerhet laddhybridfordon, har för övergången till utsläppsfria fordon tillbörligen erkännas vid fastställandet av krediter. Justeringsmekanismen bör säkerställa att tillverkare som går över riktmärkets nivå får ett högre specifikt koldioxidutsläppsmål. För att säkerställa en balanserad strategi bör det finnas övre gränser för hur stor justeringen inom mekanismen kan vara. Detta ger incitament, uppmuntrar till en snabb utbyggnad av infrastruktur för laddning och tankning och leder till stora vinster för konsumenterna, konkurrenskraften och miljön.
- (18) Regelverket för tillämpning av målen för den genomsnittliga parken av nya bilar och lätta nyttofordon bör utformas så att konkurrensneutrala, socialt rättvisa och hållbara minskningsmål säkerställs, med hänsyn tagen till olikheterna mellan de europeiska biltillverkarna och så att man undviker omotiverad snedvridning av konkurrensen mellan biltillverkarna.
- (19) För att marknaden för personbilar och lätta nyttofordon ska kunna behålla sin mångfald och sin förmåga att möta olika kundbehov, bör koldioxidmål anges som en funktion av nyttan av fordonen på linjär basis.
- Fortsatt användning av vikt som nyttoparameter ligger i linje med nuvarande ordning. För att bättre återspegla vikten av fordon som används på väg bör parametern ändras, med verkan från och med 2025, från vikt i körklart skick till fordonets provningsvikt enligt det WLTP-provningsförfarande som antagits på grundval av förordning (EG) nr 715/2007.
- (20) Det bör undvikas att målen för EU:s hela fordonspark ändras på grund av förändringar i parkens genomsnittliga vikt. Förändringar i den genomsnittliga vikten bör därför utan dröjsmål återspeglas i beräkningen av de specifika utsläppsmålen, och justeringarna av värdet för genomsnittlig vikt som används för detta ändamål bör därför göras vartannat år från och med 2025.

(21) För att fördela utsläppsminskningarna på ett sätt som är konkurrensneutralt och rättvist och som återspeglar mångfalden på marknaden för personbilar och lätta nyttofordon, och med tanke på övergången till WLTP-baserade specifika utsläppsmål 2021, är det lämpligt att fastställa gränsvärdekurvans lutning på grundval av de specifika utsläppen från alla nyregistrerade fordon under det året, och att ta hänsyn till ändringen av målen för EU:s hela fordonspark mellan 2021, 2025 och 2030 för att säkerställa att alla tillverkares insatser för att minska utsläppen blir lika stora. Vad gäller lätta nyttofordon bör samma tillvägagångssätt som gäller för biltillverkare även gälla för tillverkare av lättare transportfordon som bygger på personbilar, medan en fast och högre lutning för hela målperioden bör fastställas för tillverkare av fordon inom tyngre segment.

(22) [...] Denna förordning [...] syftar till att uppnå sina mål genom att bland annat [...] skapa incitament för bilindustrin fordonsindustrin att investera i ny teknik. Denna förordning gynnar aktivt miljövänlig innovation och tillhandahåller en mekanism som är avsedd att kunna integrera den kommande tekniska utvecklingen.

Erfarenheten har visat att miljöinnovation på ett framgångsrikt sätt har bidragit till en kostnadseffektiv tillämpning av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 och till att minska koldioxidutsläppen vid verklig körning. Denna komponent bör därför bibehållas och utvidgas för att ge incitament till effektivisering av luftkonditioneringssystem.

(23) Man måste emellertid säkerställa en balanserad avvägning mellan de incitament som ges till miljöinnovation och den teknik vars utsläppsminskningseffekter visas i det officiella provningsförfarandet. Det är därför lämpligt att bibehålla det tak för utsläppsminskningar till följd av miljöinnovation som tillverkare kan räkna in för uppfyllandet av målen. Kommissionen bör ha möjlighet att ändra nivån på taket, särskilt för att beakta effekterna av ändringar av det officiella provningsförfarandet. Det är också lämpligt att förtydliga hur utsläppsminskningarna ska beräknas i samband med uppfyllandet av målen.

- (24) Genom direktiv 2007/46/EG fastställs en harmoniserad ram med de administrativa bestämmelser och allmänna tekniska krav för godkännande av samtliga nya fordon som omfattas av det direktivet. Den enhet som ansvarar för att denna förordning efterlevs bör vara densamma som den enhet som ansvarar för samtliga delar av typgodkännandeförfarandet i enlighet med direktiv 2007/46/EG och som ansvarar för att produktionen överensstämmer med regelverket.
- (25) I fråga om typgodkännande tillämpas särskilda krav för fordon avsedda för särskilda ändamål, enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG, och de bör därför undantas från denna förordnings tillämpningsområde.
- (26) Det är inte lämpligt att använda samma metod för att fastställa utsläppsmålen för storskaliga tillverkare som för småskaliga tillverkare som betraktas som oberoende enligt de kriterier som anges i denna förordning. Sådana småskaliga tillverkare bör omfattas av en möjlighet att ansöka om alternativa utsläppsmålen som står i relation till den tekniska potentialen hos en viss tillverkares fordon att minska sina specifika koldioxidutsläpp, och som står i överensstämmelse med de berörda marknadssegmentens karaktärsdrag.
- (27) För att ta hänsyn till den oproportionellt stora påfrestningen på de minsta tillverkarna om de skulle uppfylla specifika utsläppsmål definierade efter fordonets nytta, den betungande administrationen i fråga om undantagsförfarandet och de endast marginella fördelarna av minskade koldioxidutsläpp från fordon sålda av de tillverkarna, bör tillverkare som ansvarar för färre än 1 000 nya personbilar och nya lätta nyttofordon registrerade i unionen per år undantas från de specifika utsläppsmålen och från avgifterna för extra utsläpp.

Om en sådan tillverkare som är utanför tillämpningsområdet trots detta ansöker om och beviljas undantag är det emellertid lämpligt att tillverkaren åläggs att respektera utsläppsmålet enligt undantaget.

- (28) Förfarandet för att bevilja undantag från målet på 95 g CO₂/km för hela fordonsparken för nisch tillverkare säkerställer att de utsläppsminskingsansträngningar som krävs av nisch tillverkare överensstämmer med kraven för stora tillverkare vad gäller det målet. Erfarenheten har emellertid visat att nisch tillverkare har samma möjligheter som stora tillverkare att nå upp till koldioxidutsläppsmålen, och för de mål som fastställs från och med 2025 är det inte längre lämpligt att göra åtskillnad mellan de två kategorierna av tillverkare.
- (29) Då man fastställer de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för samtliga nya bilar och nya lätta nyttofordon som registreras i unionen och som tillverkarna ansvarar för, bör samtliga bilar och lätta nyttofordon beaktas, oavsett deras vikt eller andra egenskaper. Trots att förordning (EG) nr 715/2007 inte omfattar personbilar och lätta nyttofordon med en referensvikt på över 2 610 kg, som inte heller omfattas av typgodkännandet i enlighet med artikel 2.2 i den förordningen [...], bör utsläppen för dessa fordon mätas enligt samma mätningförfaranden som anges för lätta fordon enligt förordning (EG) nr 715/2007, i synnerhet de förfaranden som anges i kommissionens förordning (EG) nr 692/2008¹² och i förordning (EU) 2017/1151, och de korrelationsförfaranden som antas på grundval av förordning (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011, i synnerhet i kommissionens genomförandeförordningar (EU) 2017/1152¹³ och (EU) 2017/1153¹⁴. De utsläppsvärden för koldioxid som är resultatet härav bör införas i fordonens intyg om överensstämmelse för att de ska kunna inkluderas i övervakningssystemet.

¹² Kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 199, 28.7.2008, s. 1).

¹³ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1152 av den 2 juni 2017 om fastställande av en metod för bestämning av de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla ändringen av det föreskrivna provningsförfarandet med avseende på lätta nyttofordon och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 293/2012 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 644).

¹⁴ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1153 av den 2 juni 2017 om fastställande av en metod för bestämning av de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla ändringen av det föreskrivna provningsförfarandet och om ändring av förordning (EU) nr 1014/2010 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 679).

- (30) De etappvis färdigbyggda lätta nyttofordonens specifika koldioxidutsläpp bör tilldelas grundfordonets tillverkare.
- (31) Tillverkare av lätta nyttofordon som producerar icke färdigbyggda fordon vilka typgodkänns i flera etapper har en särskild situation, vilket bör beaktas. Dessa tillverkare är skyldiga att uppnå koldioxidutsläppsmålen, och de bör därför ha möjlighet att med rimlig säkerhet kunna förutsäga koldioxidutsläppen från de etappvis färdigbyggda fordonen. Kommissionen bör säkerställa att dessa behov återspeglas på ett lämpligt sätt i de genomförandeåtgärder som antas i enlighet med förordning [...] (EG) nr 715/2007.
- (32) För att skapa flexibilitet i fråga om att uppnå målen i denna förordning kan tillverkarna komma överens om att, på ett öppet och icke-diskriminerande sätt, gå samman i pooler. Ett avtal om poolsamarbete får löpa på högst fem år, men ska kunna förnyas. Tillverkare som går samman i en pool bör anses ha uppfyllt målen i denna förordning om poolens genomsnittliga utsläpp inte överskrider de specifika utsläppsmålen för poolen.
- (33) Möjligheten för tillverkarna att gå samman i pooler har visat sig vara ett kostnadseffektivt sätt att uppnå koldioxidutsläppsmålen, och särskilt underlätta efterlevnaden för tillverkare som bara producerar ett fåtal fordonsmodeller. För en jämnare konkurrens bör kommissionen ha befogenhet att klargöra på vilka villkor oberoende tillverkare kan gå samman i pooler så att de får en ställning som är likvärdig med anslutna företag.
- (34) En betryggande efterlevnadsmekanism är nödvändig för att målen i denna förordning ska uppnås.

- (35) För att uppnå de koldioxidminskningar som krävs enligt denna förordning är det också viktigt att utsläppen från fordon i drift överensstämmer med de koldioxidvärden som har bestämts vid typgodkännandet. Kommissionen bör därför ha möjlighet att vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp beakta eventuella upprepade fall av avvikelser som typgodkännandemyndigheterna finner när det gäller koldioxidutsläpp från fordon i drift.
- (36) För att kunna vidta sådana åtgärder bör kommissionen ha befogenhet att utarbeta och genomföra ett förfarande för att kontrollera överensstämmelsen av koldioxidutsläppen från fordon i drift när det gäller lätta fordon som har släppts ut på marknaden. Förordning (EG) nr 715/2007 bör därför ändras.
- (37) De specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar och lätta nyttofordon mäts på harmoniserad basis i unionen enligt de metoder som fastställs i förordning (EG) nr 715/2007. För att minimera den administrativa belastningen av denna förordning, bör efterlevnaden mätas med utgångspunkt från uppgifter om nybilsregistrering och registrering av nya lätta nyttofordon i unionen som samlats in av medlemsstaterna och rapporterats till kommissionen. För att säkerställa att de uppgifter som används för att bedöma efterlevnaden är enhetliga, bör reglerna om insamling och rapportering av dessa uppgifter harmoniseras i största möjliga utsträckning. De behöriga myndigheternas skyldighet att tillhandahålla riktiga och fullständiga uppgifter bör därför tydligt anges, och även behovet av effektivt samarbete mellan dessa myndigheter och kommissionen för att hantera frågor som rör uppgifternas kvalitet.
- (38) Hur väl tillverkarna uppfyller målen i den här förordningen bör bedömas på unionsnivå. Tillverkare vars genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dem som godkänns i denna förordning bör betala en avgift för extra utsläpp för varje kalenderår. Avgiftsbeloppen bör anses vara intäkter i unionens allmänna budget.

- (39) Eventuella nationella åtgärder som medlemsstaterna får behålla eller införa enligt artikel 193 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) bör, med beaktande av denna förordnings syfte och de förfaranden som fastställs i den, inte medföra ytterligare eller strängare påföljder för tillverkare som inte uppnår sina mål enligt denna förordning.
- (40) Denna förordning bör inte påverka en fullständig tillämpning av unionens konkurrensregler.
- (41) Hur effektiva målen i denna förordning är för att minska koldioxidutsläppen vid verklig körning beror i hög grad på hur representativt det officiella provningsförfarandet är. Enligt yttrandet från mekanismen för vetenskaplig rådgivning¹⁵ och Europaparlamentets rekommendation efter undersökningen om utsläppsmätningar i bilindustrin¹⁶ bör man inrätta en mekanism för att bedöma hur väl de värden för fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som bestämts i enlighet med [...] det WLTP-provningsförfarande som antas på grundval av förordning (EG) nr 715/2007. Kommissionen bör ha befogenhet att säkerställa att sådana uppgifter är offentligt tillgängliga, samtidigt som skyddet av personuppgifter säkerställs, och vid behov utveckla nödvändiga förfaranden för att kartlägga och samla in de uppgifter som krävs för att utföra sådana bedömningar.

¹⁵ Högnivågruppen av vetenskapliga rådgivare, vetenskapligt yttrande 1/2016 *Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO2 emissions and laboratory testing*.

¹⁶ Europaparlamentets rekommendation av den 4 april 2017 till rådet och kommissionen som uppföljning av undersökningen om utsläppsmätningar i bilindustrin (2016/2908(RSP)).

- (42) Under 2024 planeras en översyn av de framsteg som uppnåtts inom ramen för [förordningen om ansvarsfördelning och direktivet om utsläppshandelssystemet]. Det är därför lämpligt att under samma år även göra en övergripande utvärdering av hur effektiv den här förordningen är, för att få en samordnad och enhetlig bedömning av de åtgärder som genomförts på grundval av alla dessa rättsakter. I denna översyn bör kommissionen också fastställa en tydlig väg för ytterligare minskning av koldioxidutsläppen från personbilar och lätta nyttofordon efter 2030 för att i betydande grad bidra till att uppnå det långsiktiga målet i Parisavtalet. Rapporten om översynen bör vid behov åtföljas av ett förslag till ändring av denna förordning.
- (43) Förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 bör upphöra att gälla med verkan den 1 januari 2020.
- (44) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter.
- [...] Genomförandebefogenheterna avseende [...] fastställande av närmare villkor för poolningsarrangemang, förfaranden för övervakning och rapportering av uppgifter om genomsnittliga utsläpp och rutiner för att beakta avvikelser i koldioxidutsläpp från fordon vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp, fastställande av medlen för uttag av avgifter för extra utsläpp, förfaranden för godkännande av innovativ teknik eller innovativa teknikpaket som medför koldioxidutsläppsminskningar, åtgärder för övervakning och bedömning av hur de värden för koldioxidutsläpp och energiförbrukning som fastställs i enlighet med WLTP-provningsförfarandet avspeglar verkliga körförhållanden och [...] fastställande de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla eventuella ändringar av det föreskrivna provningsförfarandet för mätning av specifika koldioxidutsläpp bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹⁷.

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

- (46) För att ändra [...] icke väsentliga delar av bestämmelserna i denna förordning, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) delegeras till kommissionen för att ändra bilagorna II och III med avseende på uppgiftskrav och uppgiftsparametrar, [...] anpassa sifferuppgifterna för M_0 och TM_0 , [...] och för taket på 7 g CO₂/km [...] för det sammanlagda bidraget från innovativ teknik, och [...] justera formlerna [...] för beräkning av specifika utsläppsmål för att återspegla ändringar av det föreskrivna provningsförfarandet. För att komplettera icke väsentliga delar av bestämmelserna i denna förordning, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen när det gäller komplettering av reglerna om tolkningen av kriterierna för beviljande av undantag för vissa tillverkare från de specifika utsläppsmålen, om innehållet i ansökningarna om undantag samt om utformningen och bedömningen av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp med avseende på vissa tillverkare. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå och att samråden görs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning¹⁸. För att säkerställa lika stor delaktighet i utarbetandet av delegerade akter är det framför allt viktigt att Europaparlamentet och rådet [...] erhåller alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och att deras experter [...] systematiskt får tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som utarbetar delegerade akter.
- (47) Eftersom målet för denna förordning, nämligen fastställande av krav i fråga om koldioxidutsläppen från nya personbilar och nya lätta nyttofordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

¹⁸ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

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 uppfyllandet av unionens mål att minska sina utsläpp av växthusgaser [...] enligt förordning (EU) 2018/... [förordningen om ansvarsfördelning] och till uppnåendet av 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 CO₂/km från nya personbilar och ett mål för EU:s hela fordonspark för de genomsnittliga koldioxidutsläppen på 147 g CO₂/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 genomförandeförordningar (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153, och, från och med den 1 januari 2021 uppmätt i enlighet med förordning (EU) 2017/1151.
3. Som ett led i unionens samlade åtgärder som avses i kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet från 2007¹⁹ kommer denna förordning till och med den 31 december 2024 att kompletteras med åtgärder som ska ge en minskning motsvarande ytterligare 10 g CO₂/km.

¹⁹ Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet av den 7 februari 2007 Resultat av översynen av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon (KOM(2007) 19 slutlig).

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 de genomsnittliga specifika utsläppsmålen under 2021, bestämt 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 de genomsnittliga specifika utsläppsmålen under 2021, bestämt i enlighet med del B punkt 6.1.1 i bilaga I.
5. Från och med den 1 januari 2030 ska följande mål gälla:
- a) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya personbilar: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med [...] [35 %] av de genomsnittliga specifika utsläppsmålen under 2021, bestämt i enlighet med del A punkt 6.1.2 i bilaga I.
 - b) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya lätta nyttofordon: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med 30 % av de genomsnittliga specifika utsläppsmålen under 2021, bestämt i enlighet med del B punkt 6.1.2 i bilaga I.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska gälla följande motorfordon:
- a) Kategori M₁ enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG (personbilar) som registreras för första gången i unionen och som inte registrerats tidigare utanför unionen (nya personbilar).

- b) Kategori N₁ enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och kategori N₁ för vilka typgodkännandet utvidgats i enlighet med artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007 (nedan kallade *lätta nyttofordon*) som registreras för första gången i unionen och som inte registrerats tidigare utanför unionen (nedan kallade *nya lätta nyttofordon*).
2. En tidigare registrering utanför unionen som gjorts mindre än tre månader före registrering i unionen ska inte beaktas.
3. Denna förordning gäller inte fordon avsedda för särskilda ändamål enligt definitionen i del A punkt 5 i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.
4. Artiklarna 4, 7.4 b, 7.4 c, 8, 9.1 a och 9.1 c ska inte gälla tillverkare som, tillsammans med alla sina anslutna företag, är ansvariga för färre än 1 000 registreringar av nya personbilar eller för färre än 1 000 registreringar av nya lätta nyttofordon i unionen under föregående kalenderår, om inte tillverkaren ansöker om och beviljas ett undantag enligt artikel 10.

Artikel 3

Definitioner

1. I denna förordning gäller följande definitioner:
- a) *genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp*: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet från alla nya personbilar eller alla nya lätta nyttofordon från den tillverkaren.
- b) *intyg om överensstämmelse*: det intyg som avses i artikel 18 i direktiv 2007/46/EG.

- c) *etappvis färdigbyggt fordon*: ett lätt nyttofordon där typgodkännande beviljats efter ett fullföljt etappvis typgodkännande i enlighet med direktiv 2007/46/EG.
- d) *färdigbyggt fordon*: lätt nyttofordon som inte behöver kompletteras för att uppfylla de tillämpliga tekniska kraven i direktiv 2007/46/EG.
- e) *grundfordon*: lätt nyttofordon som används under den inledande etappen av ett etappvis typgodkännande.
- f) *tillverkare*: den person eller det organ som inför godkännandemyndigheten ansvarar för alla delar av förfarandet för EG-typgodkännande i enlighet med direktiv 2007/46/EG och som garanterar att produktionen överensstämmer med regelverket.
- g) *vikt i körklart skick*: personbilens eller det lätta nyttofordonets vikt inklusive karosseri i körklart skick enligt uppgift i intyget om överensstämmelse och definitionen i avsnitt 2.6 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG.
- h) *specifika koldioxidutsläpp*: koldioxidutsläpp från personbilar eller lätta nyttofordon uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och tillhörande genomförandeförordningar och angivna som koldioxidviktutsläpp (blandad körning) i fordonets intyg om överensstämmelse. För personbilar eller lätta nyttofordon som inte är typgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 innebär *specifika koldioxidutsläpp* koldioxidutsläpp som mäts enligt förordning (EG) nr 715/2007, i synnerhet i enlighet med samma mätningförfarande som anges i förordning (EG) nr 692/2008 till och med den 31 december 2020 och, från och med den 1 januari 2021, i förordning (EU) 2017/1151 eller i enlighet med de förfaranden som antagits av kommissionen för att fastställa koldioxidutsläpp från sådana fordon.

- i) *markyta*: den genomsnittliga spårvidden multiplicerad med hjulbasen, enligt uppgiften i intyget om överensstämmelse och definitionen i avsnitten 2.1 och 2.3 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG.
- j) *specifika utsläppsmål*: i förhållande till en tillverkare, det årliga mål som fastställts i enlighet med bilaga I eller, om tillverkaren beviljats ett undantag enligt artikel 10, det specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med det undantaget.
- k) *mål för EU:s hela fordonspark*: de genomsnittliga koldioxidutsläpp för alla nya personbilar eller alla nya lätta nyttofordon som ska uppnås under en viss period.
- l) *provningsvikt*: 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 CO₂/km, bestämt i enlighet med förordning (EU) 2017/1151.
- n) *nyttolast*: skillnaden mellan den högsta tekniskt tillåtna vikten inklusive last enligt bilaga II till direktiv 2007/46/EG och fordonets vikt.

2. I denna förordning avses med en grupp av anslutna tillverkare en tillverkare och dennes anslutna företag. I förhållande till en tillverkare avses med anslutna företag:

- a) företag i vilket tillverkaren direkt eller indirekt
 - i) har rätt att utöva mer än hälften av rösträtterna, eller

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

Artikel 4

Specifika utsläppsmål

1. Tillverkaren ska säkerställa att dennes genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp inte överskrider följande specifika utsläppsmål:
 - a) För kalenderåret 2020: det specifika utsläppsmål som fastställs i enlighet med del A punkterna 1 och 2 i bilaga I vad gäller personbilar, eller del B punkterna 1 och 2 i bilaga I vad gäller lätta nyttofordon, eller om en tillverkare beviljats undantag i enlighet med artikel 10, i enlighet med det undantaget.

- b) För varje kalenderår från och med 2021 till och med 2024: de specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med punkterna 3 och 4 i del A eller B i bilaga I beroende på vad som är tillämpligt, eller i enlighet med ett undantag som medgetts en tillverkare enligt artikel 10, och i enlighet med 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.
2. För lätta nyttofordon, om det etappvis färdigbyggda fordonets specifika utsläpp inte är tillgängliga ska grundfordonets tillverkare använda grundfordonets specifika utsläpp för att fastställa dess genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp.
3. För att fastställa varje tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid 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 för målet med 95 g CO₂/km

När de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen beräknas ska varje ny personbil med specifika koldioxidutsläpp under 50 g CO₂/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 CO₂/km under denna period för varje tillverkare [...] beräknat i enlighet med artikel 5 i genomförandeförordning (EU) 2017/1153.

Artikel 6

Pooling

1. De tillverkare som inte beviljats undantag enligt artikel 10 får bilda en pool för att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 4.
2. Ett avtal om att bilda en pool kan omfatta ett eller flera kalenderår under förutsättning att den sammanlagda varaktigheten för varje avtal är högst 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 ska ingå i poolen.
 - b) Den tillverkare som ska fungera som poolansvarig som också ska 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 kan uppfylla kraven i led b.
 - d) Den kategori av fordon som registrerats som M₁ eller N₁ 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 poolens finansiella situation om de påverkar poolens 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, på kommersiellt rimliga villkor. Utan att begränsa den generella tillämpligheten av unionens konkurrensregler på sådana pooler, ska samtliga medlemmar i en pool särskilt ansvara för att varken uppgiftsdelening eller informationsspridning kan ske inom ramen för deras poolarrangemang, med undantag för följande uppgifter:
- a) De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen.
 - b) Det specifika utsläppsmålet.
 - c) Det totala antalet registrerade fordon.
6. Punkt 5 gäller inte om samtliga tillverkare i poolen ingår i samma grupp av anslutna tillverkare.
7. Förutom i de fall anmälan lämnas enligt punkt 3, ska tillverkarna i en pool för vilken information lämnas till kommissionen anses vara en enda tillverkare för uppfyllande av kraven i artikel 4. Information om övervakning och rapportering beträffande enskilda tillverkare och pooler ska registreras, rapporteras och finnas tillgänglig i den centrala förteckning som avses i artikel 7.4.
8. Kommissionen får fastställa de närmare villkor som ska gälla för ett poolningsarrangemang som upprättas enligt punkt 5 genom genomförandeakter som ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.2.

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. Informationen ska göras tillgänglig för tillverkarna och deras utsedda importörer eller representanter i varje medlemsstat. Medlemsstaterna ska göra allt för att se till att rapporteringsorganen fungerar på ett öppet sätt. Varje medlemsstat ska se till 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 medlemsstaten 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 dess 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 den anser att oriktigheterna har uppstått.

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

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

De 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 fel och utelämnad information i de överlämnade datamängderna.

7. Kommissionen ska anta detaljerade bestämmelser beträffande övervakning och rapportering av uppgifter enligt punkt 1–7 och om tillämpning av bilaga II genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.2.

- 7a. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16 för att ändra de uppgiftskrav och uppgiftsparametrar som fastställs i bilagorna II och III.

8. Typgodkännandemyndigheterna ska utan dröjsmål rapportera till kommissionen om man finner avvikelser i koldioxidutsläppen från fordon i drift jämfört med de värden som anges i intygen om överensstämmelse, till följd av kontroller som utförs i enlighet med det förfarande som avses i [artikel 11a] i förordning (EG) nr 715/2007.

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

Kommissionen [...] ska anta närmare bestämmelser om förfarandena för att rapportera sådana avvikelser och för att beakta dem vid beräkningen av de genomsnittliga specifika utsläppen. Förfarandena ska antas genom genomförandeakter i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.2.

9. Medlemsstaterna ska också samla in och rapportera uppgifter, enligt denna artikel, om registreringar av fordon i kategorierna M₂ och N₂ enligt definitionerna i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och fordon för vilka typgodkännandet utvidgats enligt artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007.

Artikel 8

Avgifter för extra utsläpp

1. För varje kalenderår ska kommissionen ålägga tillverkaren eller i förekommande fall den poolansvarige avgifter för extra utsläpp om tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider de specifika utsläppsmålen.
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 tillverkares 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 fastställa medlen för uttag av avgifterna för extra utsläpp enligt punkt 1 genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.2.
4. Avgifterna för extra utsläpp ska anses vara intäkter i unionens allmänna budget.

Artikel 9

Offentliggörande av tillverkarnas resultat

1. Senast den 31 oktober varje år ska kommissionen genom genomförandeakter offentliggöra en förteckning i vilken det anges följande:
- a) Specifika utsläppsmål för föregående kalenderår för varje tillverkare.
 - b) Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår för varje tillverkare.

- c) Differensen mellan tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår och dennes specifika utsläppsmål för det året.
 - d) Det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet för alla nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registrerades i unionen under föregående kalenderår.
 - e) Den genomsnittliga vikten i körklart skick för alla nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registrerades i unionen under föregående kalenderår till och med den 31 december 2020.
 - f) Den genomsnittliga provningsvikten för alla nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registrerades i unionen under föregående kalenderår.
2. I den förteckning som avses i punkt 1 ska det även anges om tillverkaren under föregående kalenderår har uppfyllt kraven i artikel 4.
3. Följande ska anges i den förteckning som avses i punkt 1 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 och 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} and a_{2030} , beräknade av kommissionen i enlighet med punkt 6.2 i delarna A och B i bilaga I.

Undantag för vissa tillverkare

1. En tillverkare av färre än 10 000 av de nya personbilar eller 22 000 av de nya lätta nyttofordon som registreras i unionen varje kalenderår, ska ha rätt att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med bilaga I under förutsättning att denne tillverkare
 - a) inte tillhör en grupp av anslutna tillverkare, eller
 - b) tillhör en grupp 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) ingår i en grupp av anslutna tillverkare men driver egna produktionsanläggningar och förfogar över egen designbyrå.

2. Ett undantag om vilket ansöks enligt punkt 1 får medges för en period av högst fem kalenderår med möjlighet till förlängning. Ansökan ska göras till kommissionen och innehålla följande:
 - a) Namnet på tillverkaren och dennes kontaktperson.
 - b) Bevis för att tillverkaren har rätt att ansöka om undantag enligt punkt 1.
 - c) Närmare uppgifter om de personbilar eller lätta nyttofordon som den tillverkar, inbegripet dessa personbilars eller lätta nyttofordons provningsvikt och specifika koldioxidutsläpp.

- d) Ett specifikt utsläppsmål som överensstämmer med tillverkarens förmåga att uppnå minskningen, 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. 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 förmåga att uppnå minskningen, 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, ska kommissionen bevilja tillverkaren undantag. Ansökan ska lämnas in senast den 31 oktober det första året som undantaget ska gälla för.
4. Ansökan om undantag från de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med del A punkterna 1–4 i bilaga I får göras av tillverkare som tillsammans med sina anslutna företag ansvarar för en registrering per kalenderår inom unionen av 10 000–300 000 nya personbilar.

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

- a) All den information som avses i punkt 2 a och 2 c ovan, inbegripet, i tillämpliga fall, information om de anslutna företagen.
- b) Ett utsläppsmål som motsvarar en 45-procentig minskning av det genomsnittliga specifika utsläppet av koldioxid för 2007 eller, om en enda ansökan gäller ett antal anslutna företag, en 45-procentig minskning av medeltalet för dessa företags genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid för 2007.

Om information om en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid 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 viktklass och med hänsyn tagen till karaktärsdragen hos marknaden för den tillverkade fordonstypen. Den sökande ska använda detta mål för de syften som anges i led b.

Kommissionen ska bevilja tillverkaren undantag om det visas att villkoren för undantag enligt detta stycke 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 informera 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 ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16, som fastställer regler som komplement till punkterna 1–7 i den här artikeln, när det gäller tolkningen av kriterierna för beviljande av undantag, innehållet i ansökningarna samt utformningen och bedömningen av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp.

9. En ansökan om undantag, inklusive information till stöd för ansökan, anmälningar 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 1049/2001²⁰.

Artikel 11

Miljöinnovationer

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

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

Det sammanlagda bidraget från sådan teknik till minskningen av en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp får vara högst 7 g CO₂/km.

Kommissionen får anpassa taket med verkan från och med 2025 för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen. Sådana anpassningar ska göras genom delegerade akter i enlighet med artikel 16.

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. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.2 i den här förordningen. Dessa detaljerade bestämmelser ska grundas på följande kriterier för innovativ teknik:

²⁰ 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).

- a) De koldioxidminskningar som uppnås med hjälp av den innovativa tekniken ska kunna tillskrivas leverantören eller tillverkaren.
 - b) Den innovativa tekniken ska bidra till en bekräftad minskning av koldioxidutsläpp.
 - c) Den innovativa tekniken får inte omfattas av den standardiserade testcykeln för koldioxidmätningar.
 - d) Den innovativa tekniken får inte omfattas av obligatoriska bestämmelser som följd av kompletterande åtgärder för att uppnå den minskning på 10 g CO₂/km som avses i artikel 1 eller vara obligatorisk enligt andra bestämmelser i unionens lagstiftning. Med verkan från och med den 1 januari 2025 ska detta kriterium 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.

Koldioxidutsläpp och energiförbrukning vid verklig körning

1. Kommissionen ska övervaka och bedöma hur väl de värden för koldioxidutsläpp och energiförbrukning som har bestämts i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 återspeglar värdena vid verklig körning. Den ska säkerställa att allmänheten informeras om hur detta förhållande utvecklas över tiden.
2. Kommissionen ska i detta syfte säkerställa [...] att den regelbundet, med början den 1 januari 2021, får tillgång till följande parametrar avseende koldioxidutsläpp och energiförbrukning vid verklig körning för personbilar och lätta nyttofordon, från tillverkare eller nationella myndigheter eller via direktöverföring av uppgifter från fordon, beroende på vad som är aktuellt:
 - a) Fordonets identifieringsnummer.
 - b) Förbrukning av bränsle och/eller elenergi.
 - c) Total tillryggalagd sträcka.
 - d) När det gäller externt laddbara hybridfordon, förbrukningen av bränsle och/eller elenergi samt tillryggalagd sträcka, fördelad på de olika körlägena.

Kommissionen ska behandla de uppgifter den erhåller i syfte att skapa ett anonymiserat och aggregerat dataset för tillämpningen av punkt 1. Fordonens identifieringsnummer ska endast användas vid behandlingen av uppgifter och får inte behållas längre än de behövs för det syftet.

3. Kommissionen [...] ska anta det [...] detaljerade förfarandet för insamling och behandling av de uppgifter som avses i [...] punkt 2 genom genomförandeakter i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.2.

Artikel 13

Anpassning av M_0 och TM_0

1. Sifferuppgifterna 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 sifferuppgiften för M_0 i del A punkterna 1–5 i bilaga I anpassas till den genomsnittliga vikten i körklart skick för nya personbilar under de föregående tre kalenderåren, 2017, 2018, och 2019. Detta nya värde för M_0 ska gälla från och med den 1 januari 2022 till och med den 31 december 2024.
 - b) Senast den 31 oktober 2022 ska sifferuppgiften för M_0 i del B punkterna 1–5 i bilaga I anpassas till den genomsnittliga vikten i körklart skick för nya lätta nyttofordon under de föregående tre kalenderåren, 2019, 2020 och 2021. Det nya M_0 -värdet ska gälla under 2024.
 - c) Senast den 31 oktober 2022 ska det vägledande TM_0 -värdet för 2025 bestämmas som genomsnittlig provningsvikt för nya personbilar respektive för nya lätta nyttofordon under 2021.
 - d) Senast den 31 oktober 2024 och vart annat år därefter ska sifferuppgifterna för TM_0 i delarna A och B i bilaga I anpassas till den genomsnittliga provningsvikten för nya personbilar respektive för nya lätta nyttofordon under de föregående två kalenderåren med början från 2022 och 2023. De respektive nya TM_0 -värdena ska gälla från och med 1 januari det kalenderår som följer efter dagen för anpassningen.
2. Kommissionen ska anta de åtgärder som avses i punkt 1 genom delegerade akter i enlighet med artikel 16.

Översyn och rapport

1. Under 2024 ska kommissionen se över [...] denna förordnings ändamålsenlighet [...], inbegripet hur mekanismen för incitament för att öka andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon och andra aspekter av denna förordning fungerar och [...] lägga fram en rapport med resultaten av översynen för Europaparlamentet och rådet.
- 1a. I [...] den rapport som avses i punkt 1 [...] ska kommissionen bland annat redogöra för hur väl de värden för koldioxidutsläpp och energiförbrukning som har bestämts [...] i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 återspeglar värdena vid verklig körning, införandet av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på marknaden i unionen och utbyggnaden av infrastruktur för laddning och tankning, som rapporteras enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU²¹, inbegripet finansieringen därav [...] liksom aspekter för att ytterligare främja en ekonomiskt genomförbar och socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och prismässigt överkomlig rörlighet i unionen. Kommissionen ska också fastställa en tydlig väg för ytterligare minskning av koldioxidutsläppen från personbilar och lätta nyttofordon efter 2030 för att i betydande grad [...] bidra till att uppnå det långsiktiga målet i Parisavtalet.
- 1b. Den rapport som avses i punkt 1 ska vid behov åtföljas av ett förslag om ändring av denna förordning, i synnerhet genom ett eventuellt införande av utsläppsminskningsmål för personbilar och lätta fordon för tiden från och med 2040.
2. Kommissionen ska beakta de bedömningar som gjorts i enlighet med artikel 12 och får, om lämpligt, se över de förfaranden för att mäta koldioxidutsläpp som anges i förordning (EG) nr 715/2007. Kommissionen ska särskilt lägga fram lämpliga förslag om hur dessa förfaranden kan ändras så att de på ett adekvat sätt återspeglar bilars och lätta nyttofordons koldioxidutsläpp vid verklig körning.

²¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

3. 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 förordning (EG) nr 715/2007 och förordning (EG) nr 692/2008 och, om tillämpligt, förordning (EU) 2017/1151. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.2 i den här förordningen.
- 3a. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 16 för att anpassa de formler som framgår av bilaga I, med tillämpning av den metod som antagits enligt [...] punkt 3 i denna artikel, samtidigt som man ser till att nya och gamla provningsförfaranden innehåller minskningskrav med jämförbar skärpa för tillverkare och fordon av olika nyttograd.

Artikel 15

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den klimatförändringskommitté som inrättats genom [artikel 37] i Europaparlamentets och rådets [förordning (EU) [...]]²². Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011²³.
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.

²² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [.../...] om styrningen av energiunionen (EUT L ...,...).

²³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

Artikel 16

Utövande av delegeringen

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 7.7a[...], 10.8, 11.1 fjärde stycket, 13.2 och 14.3a [...] ska ges till kommissionen [...] för en period av sex år från och med [den dag då denna förordning träder i kraft]. 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.
2. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 7.7a[...], 10.8, 11.1 fjärde stycket, 13.2 och 14.3a [...] 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.

3. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
4. En delegerad akt som antagits enligt artiklarna 7.7a[...], 10.8, 11.1 fjärde stycket, 13.2 och 14.3a [...] ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot akten inom en period av 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 17

Ändringar av förordning (EG) nr 715/2007

Följande artikel ska införas i förordning (EG) nr 715/2007 som artikel 11a:

”Artikel 11a

Överensstämmelse hos fordon i drift avseende koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning

1. Förutsatt att förfaranden enligt punkt 2 har antagits och trätt i kraft ska typgodkännandemyndigheterna på grundval av lämpliga och representativa stickprov kontrollera att fordon som har tagits i drift och för vilka de har utfärdat ett typgodkännande har värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som överensstämmer med de värden som anges i intygen om överensstämmelse.
2. Kommissionen ska anta genomförandeakter i enlighet med artikel 15.2 i syfte att fastställa förfarandena för att kontrollera överensstämmelsen hos lätta fordon i drift avseende värdena för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning i intygen om överensstämmelse.”

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/Det] ska tillämpas från och med den 1 januari 2020.

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I**DEL A. SPECIFIKA UTSLÄPPSMÅL FÖR PERSONBILAR**

1. För kalenderåret 2020 ska de specifika koldioxidutsläppen för varje ny personbil fastställas enligt följande formel:

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

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 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:

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

där

WLTP _{CO2}	är de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen under 2020, fastställda i enlighet med bilaga XXI till kommissionens förordning (EU) 2017/1151 ²⁴ 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,
NEDC _{CO2}	är de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen under 2020, fastställda i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1153 ²⁵ 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,
NEDC _{2020target}	är det specifika utsläppsmålet under 2020, beräknat i enlighet med punkterna 1 och 2 i denna bilaga.

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

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

²⁴ Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1).

²⁵ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1152 av den 2 juni 2017 om fastställande av en metod för bestämning av de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla ändringen av det föreskrivna provningsförfarandet med avseende på lätta nyttofordon och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 293/2012 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 644).

där

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

a har värdet 0,0333,

M_0 är den genomsnittliga vikten i körklart skick (M) av nya registrerade fordon under året för målet, i kilogram (kg),

M_0 är 1379,88 för 2021, och enligt definitionen i artikel 13.1 a för perioden 2022, 2023 och 2024,

$M_{0,2020}$ är den genomsnittliga vikten i körklart skick (M) av nya registrerade fordon under 2020, i kilogram (kg),

$M_{0,2020}$ är 1379,88

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

$$\text{Mål (med undantag)}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2021\text{target}}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

där

$WLTP_{CO_2}$ har ett värde enligt vad som anges i punkt 3,

$NEDC_{CO_2}$ har ett värde enligt vad som anges i punkt 3,

$NEDC_{2021\text{target}}$ är det specifika utsläppsmål för 2021 som har beviljats av kommissionen i enlighet med artikel 10 i denna förordning.

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

6.0. Mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₁

Mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₁ är genomsnittet, viktat på grundval av antalet nya registrerade bilar, av de referensvärden₂₀₂₁ som fastställs för varje enskild tillverkare för vilken ett specifikt utsläppsmål tillämpas i enlighet med punkt 4.

Referensvärdet₂₀₂₁ ska för varje enskild tillverkare fastställas enligt följande:

referensvärde₂₀₂₁ = $W_{LTP_{CO_2,measured}}$ ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

där

$W_{LTP_{CO_2,measured}}$ är genomsnittet, för varje tillverkare, av de uppmätta kombinerade koldioxidutsläppen för varje ny personbil som registrerats under 2020, fastställda och rapporterade i enlighet med artikel 7 a 1 b i genomförandeförordning (EU) 2017/1153,

$NEDC_{2020target}$ och $NEDC_{CO_2}$ fastställs i enlighet med definitionen i punkt 3,

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

M_0 är 1379,88²⁶

a, $M_{\emptyset 2020}$, $M_0, 2020$ fastställs i enlighet med definitionen i punkt 4.

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

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

Mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₅ = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₁ · (1 – reduktionsfaktor₂₀₂₅)

där

mål för EU:s hela fordonspark (*EU fleet-wide target*)₂₀₂₁ [...] fastställs i enlighet med definitionen i punkt 6.0,

reduktionsfaktor₂₀₂₅ är den reduktion som anges i artikel 1.4 a.

²⁶ Också enligt vad som anges i punkt 4.

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

Mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₀ = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₁ · (1 – reduktionsfaktor₂₀₃₀)

där

mål för EU:s hela fordonspark (*EU fleet-wide target*)₂₀₂₁ [...] fastställs i enlighet med definitionen i punkt 6.0,

reduktionsfaktor₂₀₃₀

är den reduktion som anges i artikel 1.5 a.

6.2. Specifika referensutsläppsmål från och med 2025

6.2.1. 2025–2029

Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM–TM₀)

där

mål för EU: s hela fordonspark (*EU fleet-wide target*)₂₀₂₅ fastställs i enlighet med punkt 6.1.1,

a₂₀₂₅

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

där

a₂₀₂₁

är lutningen på den bäst approximerade räta linje som fastställs genom att den linjära minstakvadratmetoden tillämpas på provningsvikten (orsaksvariabel) och de specifika koldioxidutsläppen (beroende variabel) för varje enskilt fordon i EU:s fordonspark 2021,

average emissions₂₀₂₁

är genomsnittet av de specifika koldioxidutsläppen för alla nya registrerade bilar under 2021, från tillverkare för vilka ett specifikt utsläppsmål beräknas i enlighet med punkt 4,

TM

är den genomsnittliga provningsvikten för alla nya registrerade fordon från tillverkaren under det berörda kalenderåret,

TM₀

är det värde som fastställs i enlighet med artikel 13.1 d.

6.2.2. Från och med 2030

Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM–TM₀)

där

mål för EU:s hela fordonspark (*EU fleet-wide target*)₂₀₃₀ fastställs i enlighet med punkt 6.1.2,

a₂₀₃₀ är $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

där

a₂₀₂₁ är lutningen på den bäst approximerade räta linje som fastställs genom att den linjära minstakvadratmetoden tillämpas på provningsvikten (orsaksvariabel) och de specifika koldioxidutsläppen (beroende variabel) för varje enskilt fordon i EU:s fordonspark 2021,

average emissions₂₀₂₁ är genomsnittet av de specifika koldioxidutsläppen för alla nya registrerade bilar under 2021, från tillverkare för vilka ett specifikt utsläppsmål beräknas i enlighet med punkt 4,

TM är den genomsnittliga provningsvikten för alla nya registrerade fordon från tillverkaren under det berörda kalenderåret,

TM₀ är det värde som fastställs i enlighet med artikel 13.1 d.

6.3. Specifika utsläppsmål från och med 2025

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

där

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

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

där

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

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\textit{specific emissions} \cdot 0,5}{50} \right)$$

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

DEL B. MÅL FÖR SPECIFIKA KOLDIOXIDUTSLÄPP FÖR LÄTTA NYTTOFORDON

1. 2020 ska de specifika koldioxidutsläppen för varje lätt nyttofordon 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 koldioxidutsläppen 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:

WLTP_{CO2} är de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen under 2020, fastställda i enlighet med bilaga XXI till kommissionens förordning (EU) 2017/1151, utan att hänsyn tas till koldioxidutsläppsminskningar som uppnås genom tillämpning av artikel 11 i den här förordningen,

NEDC_{CO2} är de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen under 2020, fastställda i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1152, utan att hänsyn tas till koldioxidutsläppsminskningar som uppnås genom tillämpning av artikel 11 i den här förordningen,

NEDC_{2020target} är det specifika utsläppsmålet under 2020, beräknat i enlighet med punkterna 1 och 2 i denna bilaga.

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

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

där

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

a har värdet 0,096,

M_{\circ} är den genomsnittliga vikten i körklart skick (M) av nya registrerade lätta nyttofordon under det berörda året för målet, i kilogram (kg),

M_0 är 1 766,4 för 2020; det värde som antas i enlighet med artikel 13.5 i förordning (EU) nr 510/2011 för perioden 2021, 2022 och 2023; och det värde som antas i enlighet med artikel 13.1 b i den här förordningen för 2024,

$M_{\circ 2020}$ är den genomsnittliga vikten i körklart skick (M) av nya registrerade lätta nyttofordon 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:

$$\text{Mål (med undantag)}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

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 specifika utsläppsmål för 2021 som har beviljats av kommissionen i enlighet med artikel 10 i denna förordning.

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

6.0. mål för EU:s hela fordonspark (EU fleet-wide target)₂₀₂₁

Mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₁ är genomsnittet, viktat på grundval av antalet nya registrerade lätta nyttofordon, av de referensvärden₂₀₂₁ som fastställs för varje enskild tillverkare för vilken ett specifikt utsläppsmål tillämpas i enlighet med punkt 4.

Referensvärdet₂₀₂₁ ska för varje enskild tillverkare fastställas enligt följande:

referensvärde₂₀₂₁ = $WLT_{CO_2,measured}$ ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

där

$WLT_{CO_2,measured}$ 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 7 a 1 b i genomförandeförordning (EU) 2017/1152,

$NEDC_{2020target}$ och $NEDC_{CO_2}$ fastställs i enlighet med definitionen i punkt 3,

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

M_0 är värdet M_0 enligt vad som anges i punkt 4 för år 2021,

a, $M_{\emptyset 2020}$, $M_{0,2020}$ fastställs i enlighet med definitionen i punkt 4.

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

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

Mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₅ = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₁ · (1 – reduktionsfaktor₂₀₂₅)

där

mål för EU:s hela fordonspark (*EU fleet-wide target*)₂₀₂₁ [...] fastställs i enlighet med definitionen i punkt 6.0,

reduktionsfaktor₂₀₂₅ är den reduktion som anges i artikel 1.4 b.

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

Mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₀ = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₁ · (1 – reduktionsfaktor₂₀₃₀)

där

mål för EU:s hela fordonspark (*EU fleet-wide target*)₂₀₂₁ [...] **fastställs i enlighet med definitionen i punkt 6.0,**

reduktionsfaktor₂₀₃₀ är den reduktion som anges i artikel 1.5 b.

6.2. Specifika referensutsläppsmål från och med 2025

6.2.1. 2025–2029

Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₅ + α · (TM–TM₀)

där

mål för EU:s hela fordonspark (*EU fleet-wide target*)₂₀₂₅ fastställs i enlighet med punkt 6.1.1,

α är a_{2025} om den genomsnittliga provningsvikten för en tillverkares nya registrerade fordon är lika med eller mindre än TM₀, fastställd i enlighet med artikel 13.1 d, och a_{2021} om den genomsnittliga provningsvikten för en tillverkares nya registrerade fordon är större än TM₀, fastställd i enlighet med artikel 13.1 d,

där

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

a_{2021} är lutningen på den bäst approximerade räta linje som fastställs genom att den linjära minstakvadratmetoden tillämpas på provningsvikten (orsaksvariabel) och de specifika koldioxidutsläppen (beroende variabel) för varje nytt registrerat fordon i EU:s fordonspark 2021,

average emissions₂₀₂₁ är genomsnittet av de specifika koldioxidutsläppen för alla nya registrerade bilar under 2021, från tillverkare för vilka ett specifikt utsläppsmål beräknas i enlighet med punkt 4,

TM är den genomsnittliga provningsvikten för alla nya registrerade fordon från tillverkaren under det berörda kalenderåret,

TM₀ är det värde som fastställs i enlighet med artikel 13.1 d.

6.2.2. Från och med 2030

Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

där

mål för EU:s hela fordonspark (*EU fleet-wide target*)₂₀₃₀ fastställs i enlighet med punkt 6.1.2,

α är a_{2030} om den genomsnittliga provningsvikten för en tillverkares nya registrerade fordon är lika med eller mindre än TM_0 , fastställd i enlighet med artikel 13.1 d, och a_{2021} om den genomsnittliga provningsvikten för en tillverkares nya registrerade fordon är större än TM_0 , fastställd i enlighet med artikel 13.1 d,

där

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

a_{2021} är lutningen på den bäst approximerade räta linje som fastställs genom att den linjära minstakvadratmetoden tillämpas på provningsvikten (orsaksvariabel) och de specifika koldioxidutsläppen (beroende variabel) för varje nytt registrerat fordon i EU:s fordonspark 2021,

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

TM är den genomsnittliga provningsvikten för alla nya registrerade fordon från tillverkaren under det berörda kalenderåret,

TM_0 är det värde som fastställs i enlighet med artikel 13.1 d.

6.3. Specifika utsläppsmål från och med 2025

6.3.1. Från 2025 till 2029:

Specifikt utsläppsmål = (specifikt referensutsläppsmål – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₅)) · ZLEV-faktor (*Zero/Low Emission Vehicle*)

där

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

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

ZLEV-faktor (*Zero/Low Emission Vehicle*) 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 utsläppssnåla fordon (ZLEV) i tillverkarens fordonspark av nya registrerade lätta nyttofordon, beräknat som det sammanlagda antalet utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, vart och ett av dem räknat som $ZLEV_{\text{specific}}$ i enlighet med formeln nedan, dividerat med det sammanlagda antalet lätta nyttofordon som registreras det berörda kalenderåret,

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

x är 15 %.

6.3.2. Från och med 2030

Specifikt utsläppsmål = (specifikt referensutsläppsmål – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₀)) · ZLEV-faktor (*Zero/Low Emission Vehicle*)

där

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

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

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

där

y är andelen utsläppsfria och utsläppsnåla fordon (ZLEV) i tillverkarens fordonspark av nya registrerade lätta nyttofordon, beräknat som det sammanlagda antalet utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, vart och ett av dem räknat som $ZLEV_{\text{specific}}$ i enlighet med formeln nedan, dividerat med det sammanlagda antalet lätta nyttofordon som registreras det berörda kalenderåret,

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

x är 30 %.

BILAGA II

ÖVERVAKNING OCH RAPPORTERING AV UTSLÄPP FRÅN NYA PERSONBILAR

DEL A – Insamling av uppgifter om nya personbilar och fastställande av koldioxidövervakningsinformation

1. Medlemsstaterna ska för varje kalenderår registrera följande detaljerade uppgifter för varje ny personbil som registreras som ett M1-fordon på deras territorium:

- a) Tillverkare.
- b) Typgodkännandenummer och dess utvidgning(ar).
- c) Typ, variant och version (om tillämpligt).
- d) Fabrikat och handelsnamn.
- e) Typgodkänd fordonskategori.
- f) Det sammanlagda antalet nya registreringar.
- g) Vikt i körklart skick.
- h) De specifika koldioxidutsläppen (NEDC och WLTP).
- i) Avtryck: Hjulbasen, styraxelns spårvidd och den andra axelns spårvidd.
- j) Bränsletyp och driftsätt.
- k) Slagvolym.
- l) Elenergiförbrukning.
- m) Kod för innovativ teknik eller grupp av innovativa tekniker och de minskade koldioxidutsläppen på grund av sådan teknik (NEDC och WLTP).
- n) Högsta nettoeffekt.
- o) Fordonets identifieringsnummer.
- p) WLTP-provningsvikt.
- q) Avvikelse- och kontrollfaktorer enligt punkt 3.2.8 i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2017/1153.
- r) Registrerad fordonskategori.

- s) Identifieringsnummer för fordonsfamiljen.
- t) Elektrisk räckvidd, om tillämpligt.

Medlemsstaterna ska i enlighet med artikel 7 till kommissionen tillhandahålla uppgifter om alla de parametrar som anges i den här punkten enligt formatet i del B avsnitt 2.

2. De detaljerade uppgifter som avses i punkt 1 ska hämtas ur intyget om överensstämmelse för den berörda personbilen. När det gäller fordon som körs på två olika bränslen (bensin/gas), vars överensstämmelseintyg innehåller uppgifter om de specifika koldioxidutsläppen för både bensin och gas, ska medlemsstaterna enbart använda det värde som uppmätts för gas.

3. Medlemsstaterna ska för varje kalenderår fastställa följande:

- a) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya personbilar som omfattas av EG-typgodkännandebestämmelser.
- b) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya personbilar som godkänts enskilt.
- c) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya personbilar med nationellt godkännande 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 ²⁷	
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 med nationellt godkännande i små serier.	

²⁷ ISO 3166 tvåbokstavskoder med undantag för Grekland och Förenade kungariket som har koderna 'EL' respektive 'UK'.

Avsnitt 2 – detaljerade övervakningsuppgifter – uppgifter om ett fordon

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

j)	Bränsletyp
	Driftsätt
k)	Slagvolym (cm ³)
l)	Elenergiförbrukning (Wh/km)
m)	Miljöinnovationens/miljöinnovationernas kod
	Totala NEDC-koldioxidutsläppsminskningar som följer av miljöinnovationen eller miljöinnovationerna t.o.m. 2020
	Totala WLTP-koldioxidutsläppsminskningar som följer av miljöinnovationen eller miljöinnovationerna
n)	Högsta nettoeffekt
o)	Fordonets identifieringsnummer
p)	WLTP-provningsvikt
q)	Avvikelsefaktor De (om sådan finns)
	Kontrollfaktor (om sådan finns)
r)	Registrerad fordonskategori
s)	Identifieringsnummer för fordonsfamiljen
t)	Elektrisk räckvidd, om tillämpligt.

Anmärkningar:

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

BILAGA III

ÖVERVAKNING OCH RAPPORTERING AV UTSLÄPP FRÅN LÄTTA NYTTOFORDON

A. Insamling av uppgifter om lätta nyttofordon och fastställande av koldioxidövervakningsinformation

1. Detaljerade uppgifter

1.1. Färdigbyggda fordon registrerade som N₁

När det gäller EG-typgodkända färdigbyggda fordon registrerade som N₁ ska medlemsstaterna, för varje kalenderår, registrera följande detaljerade uppgifter för varje nytt lätt nyttofordon första gången det registreras på deras territorium:

- a) Tillverkare.
- b) Typgodkännandenummer och dess utvidgning(ar).
- c) Typ, variant och version.
- d) Fabrikat.
- e) Typgodkänd fordonskategori.
- f) Registrerad fordonskategori.
- g) De specifika koldioxidutsläppen (NEDC och WLTP).
- h) Vikt i körklart skick.
- i) Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last.
- j) Avtryck: Hjulbasen, styraxelns spårvidd och den andra axelns spårvidd.
- k) Bränsletyp och driftsätt.
- l) Slagvolym.
- m) Elenergiförbrukning.
- n) Kod för innovativ teknik eller grupp av innovativa tekniker och de minskade koldioxidutsläppen på grund av sådan teknik (NEDC och WLTP).

- o) Fordonets identifieringsnummer.
- p) WLTP-provningsvikt.
- q) Avvikelse- och kontrollfaktorer enligt punkt 3.2.8 i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2017/1152.
- r) Identifieringsnummer för fordonsfamiljen, bestämt i enlighet med punkt 5.0 i bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151.
- s) Elektrisk räckvidd, om tillämpligt.

Medlemsstaterna ska i enlighet med artikel 7 till kommissionen tillhandahålla uppgifter om alla de parametrar som anges i den här punkten enligt formatet i del C avsnitt 2 i denna bilaga.

1.2. Fordon som godkänts etappvis och som registrerats i kategori N₁

När det gäller etappvis färdigbyggda fordon registrerade som N₁ ska medlemsstaterna för varje kalenderår registrera följande detaljerade uppgifter:

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

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

Det format som anges i avsnitt 2 i del C ska användas för etappvis färdigbyggda N₁-fordon.

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

- 2. Uppgifterna i punkt 1 ska hämtas från intyget om överensstämmelse. När det gäller fordon som körs på två olika bränslen (bensin/gas), vars överensstämmelseintyg innehåller uppgifter om de specifika koldioxidutsläppen för både bensin och gas, ska medlemsstaterna enbart använda det värde som uppmätts för gas.

3. Medlemsstaterna ska för varje kalenderår fastställa följande:
- a) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya lätta kommersiella fordon som omfattas av EG-typgodkännandebestämmelser.
 - b) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya lätta kommersiella fordon som omfattas av typgodkännande för etappvis byggda fordon, om uppgifterna finns.
 - c) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya lätta kommersiella fordon som godkänts enskilt.
 - d) Det sammanlagda antalet nya registreringar av nya lätta kommersiella fordon med nationellt godkännande 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 i denna bilaga 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, enskilda godkännanden och nationellt godkännande av små serier och, om det finns, antalet etappvis färdigbyggda 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 bilaga I del B punkt 2 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, ska 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:

<i>Avsnitt 1 – sammanställda övervakningsuppgifter</i>	
Medlemsstat ²⁸	
År	
Det sammanlagda antalet nyregistreringar av nya lätta kommersiella fordon som omfattas av EG-typgodkännande	
Det sammanlagda antalet nyregistreringar av nya lätta kommersiella fordon som godkänts enskilt	
Det sammanlagda antalet nyregistreringar av nya lätta kommersiella fordon med nationellt godkännande av små serier	
Det sammanlagda antalet nyregistreringar av nya lätta kommersiella fordon som omfattas av godkännande av etappvis färdigbyggda fordon (om uppgifter finns)	

²⁸ ISO 3166 tvåbokstavskoder med undantag för Grekland och Förenade kungariket som har koderna 'EL' respektive 'UK'.

Avsnitt 2 – detaljerade övervakningsuppgifter – uppgifter om ett fordon

Hänvisning till avsnitt 1.1 i del A	Detaljerade uppgifter per registrerat fordon ⁽¹⁾
a)	Tillverkarens namn – EU-standardbenämning ⁽²⁾
	Tillverkarens namn – OEM-förklaring FÄRDIGBYGGT FORDON/GRUNDFORDON ⁽³⁾
	Tillverkarens namn – OEM-förklaring ETAPPVIS FÄRDIGBYGGT FORDON ⁽³⁾
	Tillverkarens namn i medlemsstatens register ⁽²⁾
b)	Typgodkännandenummer och dess utvidgning(ar)
c)	Typ
	Variant
	Version
d)	Fabrikat
e)	Typgodkänd fordonskategori
f)	Registrerad fordonskategori
g)	Specifika koldioxidutsläpp (blandad körning) NEDC-värde fram till och med den 31 december 2020
	Specifika koldioxidutsläpp (blandad körning) WLTP-värde
h)	Vikt i körklart skick GRUNDFORDON
	Vikt i körklart skick ETAPPVIS FÄRDIGBYGGT FORDON/FÄRDIGBYGGT FORDON
i) ⁽⁴⁾	Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last

j)	Hjulbas
	Styraxelns spårvidd (första axeln)
	Axelns spårvidd (andra axeln)
k)	Bränsletyp
	Driftsätt
l)	Slagvolym (cm ³)
m)	Elenergiförbrukning (Wh/km)
n)	Miljöinnovationens/miljöinnovationernas kod
	Totala NEDC-koldioxidutsläppsminskningar som följer av miljöinnovationen eller miljöinnovationerna fram till och med den 31 december 2020
	Totala WLTP-koldioxidutsläppsminskningar som följer av miljöinnovationen eller miljöinnovationerna
o)	Fordonets identifieringsnummer
p)	WLTP-provningsvikt
q)	Avvikelsefaktor De (om sådan finns)
	Kontrollfaktor (om sådan finns)
r)	Identifieringsnummer för fordonsfamiljen.
s)	Elektrisk räckvidd, om tillämpligt.
Punkt 2.17.2 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG ²⁹	Standardtilläggs vikt (i förekommande fall när det gäller etappvis färdigbyggda fordon)

²⁹ I fråga om etappvis färdigbyggda fordon, får grundfordonets vikt i körklart skick och största tekniskt tillåtna totalvikt ersättas av en standardtilläggs vikt som anges i informationen om typgodkännande i enlighet med punkt 2.17.2 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG.

Anmärkningar:

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

BILAGA IV

Upphävda förordningar med förteckningar över deras efterföljande ändringar

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009	(EUT L 140, 5.6.2009, s. 1)
Kommissionens förordning (EU) nr 397/2013	(EUT L 120, 1.5.2013, s. 4)
Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 333/2014	(EUT L 103, 5.4.2014, s. 15)
Kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/6	(EUT L 003, 7.1.2015, s. 1)
Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1502	(EUT L 221, 26.8.2017, s. 4)
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 072, 10.3.2012, s. 2)
Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 253/2014	(EUT L 084, 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 (EG) nr 443/2009	Förordning (EU) nr 510/2011	Den här förordningen
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 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 a och b	Artikel 3.1 a och b	Artikel 3.1 a och b
–	Artikel 3.1 c, d och e	Artikel 3.1 c, d och e
Artikel 3.1 c och d	Artikel 3.1 f och g	Artikel 3.1 f och g
Artikel 3.1 e	Artikel 3.1 j	–
Artikel 3.1 f och g	Artikel 3.1 h och i	Artikel 3.1 h och i
–	–	Artikel 3.1 j, k och l
Artikel 3.1 k	–	–
Artikel 3.2	Artikel 3.2	Artikel 3.2
Artikel 4.1	–	–

–	–	Artikel 4.1, inledningen
–	–	Artikel 4.1 a
–	Artikel 4, första stycket	Artikel 4.1 b
–	–	Artikel 4.1 c
–	Artikel 4, andra stycket	Artikel 4.2
Artikel 4, andra stycket	Artikel 4, tredje stycket	Artikel 4.3
Artikel 5	Artikel 5	–
Artikel 5a	–	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6	–
Artikel 7.1	Artikel 7.1	Artikel 6.1
Artikel 7.2 a, b och c	Artikel 7.2 a, b och c	Artikel 6.2 a, b och c
–	–	Artikel 6.2 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 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 8.6	Artikel 8.7	–
Artikel 8.7	–	Artikel 7.6, första stycket
–	–	Artikel 7.6, andra stycket
–	Artikel 8.8	–
Artikel 8.8	–	–
Artikel 8.9	Artikel 8.9	Artikel 7.7
–	–	Artikel 7.8
–	Artikel 8.10	Artikel 7.9
Artikel 9.1	Artikel 9.1	Artikel 8.1
Artikel 9.2, första stycket, inledningen	Artikel 9.2, första stycket, inledningen	Artikel 8.2
Artikel 9.2, första stycket a	Artikel 9.2, första stycket a	–
Artikel 9.2, första stycket b	Artikel 9.2, första stycket b	Artikel 8.2
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 a, b, c, d och e	Artikel 10.1 a, b, c, d och e	Artikel 9.1 a, b, c, d och e
–	–	Artikel 9.1 f
Artikel 10.2	Artikel 10.2	Artikel 9.2
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
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 a	–	Artikel 10.4, andra stycket a
Artikel 11.4, andra stycket b	–	–
Artikel 11.4, andra stycket c	–	Artikel 10.4, andra stycket b
Artikel 11.4, tredje och fjärde styckena	–	Artikel 10.4, tredje och fjärde styckena
Artikel 11.5	Artikel 11.4	Artikel 10.5
Artikel 11.6	Artikel 11.5	Artikel 10.6
Artikel 11.7	Artikel 11.6	Artikel 10.7
Artikel 11.8	Artikel 11.7	Artikel 10.8
Artikel 11.9	Artikel 11.8	Artikel 10.9
Artikel 12.1, första stycket	Artikel 12.1, första stycket	Artikel 11.1, första stycket
Artikel 12.1, andra stycket	–	Artikel 11.1, andra stycket

Artikel 12.1, tredje stycket	Artikel 12.1, andra stycket	Artikel 11.1, tredje stycket
–	–	Artikel 11.1, fjärde stycket
Artikel 12.2	Artikel 12.2	Artikel 11.2
Artikel 12.3	Artikel 12.3	Artikel 11.3
Artikel 12.4	Artikel 12.4	Artikel 11.4
–	–	Artikel 12.1
–	–	Artikel 12.2
–	–	Artikel 12.3
Artikel 13.1	–	–
–	–	Artikel 13, rubriken
–	–	Artikel 13.1, första stycket, inledningen
Artikel 13.2, första stycket	–	Artikel 13.1 a
–	Artikel 13.2	Artikel 13.1 b
		Artikel 13.1 c och d
Artikel 13.2, andra stycket	–	–
Artikel 13.2, tredje stycket	–	Artikel 13.2
–	Artikel 13.1	Artikel 14.1
–	Artikel 13.4	–
–	Artikel 13.5	–
Artikel 13.3	Artikel 13.6	Artikel 14.2
Artikel 13.4	–	–
Artikel 13.5	–	–

Artikel 13.6	Artikel 13.3	–
Artikel 13.7	–	Artikel 14.3
Artikel 14.1	Artikel 14.1	Artikel 15.1
Artikel 14.2	Artikel 14.2	Artikel 15.2
Artikel 14.3	Artikel 14.3	Artikel 15.3
Artikel 14a.1	Artikel 15.3	Artikel 16.1
Artikel 14a.2	Artikel 15.1	Artikel 16.2
Artikel 14a.3	Artikel 16	Artikel 16.3
Artikel 14a.4	Artikel 15.2	–
Artikel 14a.5	Artikel 17	–
–	–	Artikel 17
Artikel 15	–	Artikel 17
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 18
Bilaga I	–	Bilaga I, del A
–	Bilaga I	Bilaga I, del B
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