

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EU) 2019/631**2023/EØS/34/29****av 17. april 2019****om fastsettelse av CO₂-utslippsstandarder for nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer
og om oppheving av forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011****(omarbeiding)(*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

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

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosedyren⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009⁽³⁾ og europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011⁽⁴⁾ er blitt betydelig endret flere ganger. Ettersom det skal gjøres ytterligere endringer, bør disse forordningene av klarhetshensyn omarbeides.
- 2) For å sikre en enhetlig og effektiv omstilling etter omarbeidingen og opphevingen av forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 bør denne forordningen få anvendelse fra 1. januar 2020. Det er imidlertid hensiktsmessig å la CO₂-utslippsstandardene og metodene for å oppnå disse som fastsatt i de nevnte forordningene være uendret fram til 2024.
- 3) Paris-avtalen⁽⁵⁾ fastsetter blant annet et langsiktig mål i samsvar med målsetningen om å holde den globale gjennomsnittlige temperaturøkningen godt under 2 °C sammenlignet med førindustrielt nivå og tilstrebe å begrense den til 1,5 °C over førindustrielt nivå. De siste vitenskapelige resultatene fra FN's klimapanel («IPCC») i dets spesialrapport om virkningene av en global oppvarming på 1,5 °C over førindustrielt nivå og tilknyttede forløp for globale klimagassutslipp bekrefter utvetydig de negative virkningene av klimaendringene. Denne spesialrapporten konkluderer med at utslippsreduksjoner i alle sektorer er avgjørende for å begrense global oppvarming.
- 4) For å kunne bidra til å nå målene i Paris-avtalen må omstillingen i hele transportsektoren mot nullutslipp gå raskere, idet det tas hensyn til kommisjonsmeldingen av 28. november 2018 med tittelen «A Clean Planet for all — a European strategic long-term vision for a prosperous, modern, competitive and climate neutral economy» (en ren planet for alle — en europeisk strategisk og langsiktig visjon for en framgangsrik, moderne, konkurransedyktig og klimanøytral økonomi), som skisserer en visjon om de økonomiske og samfunnsmessige forandringene som kreves, der alle sektorer av økonomien og samfunnet engasjeres for å oppnå omstillingen til netto nullutslipp av klimagasser innen 2050. Utslipp av luftforurensende stoffer fra transport som i betydelig grad er skadelig for helse og miljø, må også umiddelbart reduseres drastisk. Utslipp fra kjøretøyer med konvensjonell forbrenningsmotor må reduseres ytterligere etter 2020. Null- og lavutslippskjøretøyer må innføres, og de må nå en betydelig markedsandel innen 2030. Ytterligere CO₂-utslippsreduksjoner for personbiler og lette nyttekjøretøyer vil være nødvendig etter 2030.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 111 av 25.4.2019, s. 13, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 168/2020 av 23. oktober 2020 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), ennå ikke kunngjort.

(1) EUT C 227 av 28.6.2018, s. 52.

(2) Europaparlamentets holdning av 27. mars 2019 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 15. april 2019.

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

(4) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 av 11. mai 2011 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye lette nyttekjøretøyer som del av Unionens integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer (EUT L 145 av 31.5.2011, s. 1).

(5) EUT L 282 av 19.10.2016, s. 4.

- 5) I kommisjonsmeldingen av 31. mai 2017 med tittelen «Europe on the move — An agenda for a socially fair transition towards clean, competitive and connected mobility for all» (et mobilt Europa — en dagsorden for en sosialt rettferdig omstilling til ren, konkurransedyktig og sammenbundet mobilitet for alle) og av 8. november 2017 med tittelen «Delivering on low-emission mobility — A European Union that protects the planet, empowers its consumers and defends its industry and workers» (fremme av lavutslippsmobilitet — en europeisk union som beskytter planeten, styrker forbrukernes rettigheter og forsvarer industrien og arbeidstakerne) framheves det at CO₂-utslippsstandarder for personbiler og lette nyttekjøretøyer er en sterk pådriver for innovasjon og effektivitet og vil bidra til å styrke konkurranseevnen til bilindustrien og bane vei for null- og lavutslippskjøretøyer på en teknologinøytral måte.
- 6) Denne forordningen fastsetter et tydelig forløp for CO₂-utslippsreduksjoner fra veitransportsektoren og bidrar til det bindende målet om at Unionens egne klimagassutslipp for hele økonomien innen 2030 skal reduseres med minst 40 % sammenlignet med 1990, noe som ble støttet av Det europeiske råds konklusjoner av 23. og 24. oktober 2014 og godkjent som det planlagte nasjonale bidraget fra Unionen og dens medlemsstater i henhold til Paris-avtalen på rådsmøtet (miljøministrene) 6. mars 2015.
- 7) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/842⁽⁶⁾ fastsetter medlemsstatenes forpliktelser med hensyn til å oppfylle Unionens mål om å redusere sine klimagassutslipp med 30 % under 2005-nivået innenfor de sektorene som ikke er en del av Den europeiske unions ordning for handel med utslippskvoter fastsatt ved europaparlaments- og rådsforordning 2003/87/EF⁽⁷⁾. Veitransport er en stor bidragsyter til utslippene fra disse sektorene. Utslippene fra veitransporten viser dessuten en økende tendens og er fortsatt betydelig høyere enn 1990-nivået. Dersom utslippene fra veitransporten øker ytterligere, vil det i vesentlig grad motvirke andre sektors utslippsreduksjoner i kampen mot klimaendringene.
- 8) Det europeiske råds konklusjoner av 23. og 24. oktober 2014 understreket viktigheten av å redusere klimagassutslippene samt risikoene knyttet til avhengigheten av fossilt brensel i transportsektoren gjennom en sammenhengende og teknologinøytral strategi for å fremme utslippsreduksjon og energieffektivitet i transportsektoren, for elektrisk transport og for fornybare energikilder i transportsektoren også etter 2020.
- 9) For å kunne gi forbrukerne i Unionen sikker, bærekraftig og konkurransedyktig energi til en rimelig pris er en energieffektivitet som bidrar til dempet etterspørsel en av de fem dimensjonene som er tett knyttet til hverandre og styrker hverandre gjensidig, som angitt i kommisjonsmeldingen av 25. februar 2015 med tittelen «A Framework Strategy for a Resilient Energy Union with a Forward-Looking Climate Change Policy» (en rammestrategi for en robust energiunion med en framtidrettet klimapolitikk). I nevnte melding heter det at selv om alle sektorer av økonomien må treffe tiltak for å øke effektiviteten i sitt energiforbruk, har transportsektoren et særlig stort potensial for økt energieffektivitet som kan utnyttes også gjennom fortsatt fokus på innstramning av CO₂-utslippstandardene for personbiler og lette nyttekjøretøyer i et 2030-perspektiv.
- 10) En evaluering av forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 i 2015 konkluderte med at nevnte forordninger har vært relevante og stort sett helhetlige, og har gitt vesentlige utslippsreduksjoner, samtidig som de har vært mer kostnadseffektive enn opprinnelig forventet. De har også gitt betydelig merverdi for Unionen som ikke kunne ha blitt oppnådd i samme grad ved nasjonale tiltak. Imidlertid har nytten av disse forordningene blitt svekket på grunn av det økende avviket mellom CO₂-utslippene som måles i henhold til den nye europeiske kjøresyklusen (NEDC) og CO₂-utslippene fra kjøretøyer som kjøres under reelle forhold.
- 11) Det er derfor hensiktsmessig å etterstrebe målene for forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 ved å fastsette nye mål for reduksjon av CO₂-utslipp for hele EU-parken av personbiler og lette nyttekjøretøyer for tidsrommet fram til 2030. Når nivåene for disse målene defineres, må det tas hensyn til hvor formålstjenlige de er med hensyn til å fremme et kostnadseffektivt bidrag til å redusere utslippene i de sektorene som er omfattet av forordning (EU) 2018/842, innen 2030, de resulterende kostnadene og besparelsene for samfunnet, produsentene og kjøretøybrukerne samt deres direkte og indirekte konsekvenser på sysselsetting, konkurranseevne og innovasjon og de andre fordelene de medfører i form av redusert luftforurensning og energisikkerhet. Idet det tas hensyn til at markedsandelen og følgelig det generelle bidraget fra CO₂-utslipp fra personbiler er betydelig høyere enn fra lette nyttekjøretøyer, anses det hensiktsmessig med en annen strategi for personbiler enn for lette nyttekjøretøyer.

⁽⁶⁾ Europaparlaments- og kommisjonsforordning (EU) 2018/842 av 30. mai 2018 om medlemsstatenes bindende årlige reduksjoner av klimagassutslipp i tidsrommet 2021-2030 som bidrag til klimatiltak for å oppfylle forpliktelsene i henhold til Paris-avtalen, og om endring av forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 156 av 19.6.2018, s. 26).

⁽⁷⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF av 13. oktober 2003 om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet og om endring av rådsdirektiv 96/61/EF (EUT L 275 av 25.10.2003, s. 32).

- 12) En sosialt akseptabel og rettferdig omstilling til nullutslippsmobilitet bør sikres. Det er derfor viktig å ta hensyn til de sosiale virkningene av en slik omstilling i hele verdikjeden i bilindustrien og å forholde seg proaktivt til konsekvensene for sysselsettingen. Målrettede programmer på unionsplan og nasjonalt og regionalt plan må derfor vurderes når det gjelder omskolering, kompetanseutvikling og omplassering av arbeidstakere samt utdanning og initiativer for arbeidssøkere i de samfunnene og regionene som påvirkes negativt, i tett dialog med partene i arbeidslivet og vedkommende myndigheter. Som en del av omstillingen bør sysselsettingen blant kvinner og like muligheter i denne sektoren styrkes.
- 13) En vellykket omstilling til nullutslippsmobilitet krever en integrert strategi og det rette gunstige klimaet for å stimulere til innovasjon og opprettholde Unionens teknologiske lederskap i denne sektoren. Dette omfatter offentlige og private investeringer i forskning og innovasjon, økende tilbud av null- og lavutslippskjøretøyer, utbygging av infrastrukturen for lade- og fyllestasjoner, integrering i energisystemene samt bærekraftig materialforsyning og bærekraftig produksjon, ombruk og materialgjenvinning av batterier i Europa. Dette krever enhetlige tiltak på unionsplan og på nasjonalt, regionalt og lokalt plan.
- 14) Som en del av gjennomføringen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 715/2007⁽⁸⁾ fikk en ny prøvingsprosedyre for måling av CO₂-utslipp fra og drivstofforbruk for personbiler og lette nyttekjøretøyer, den globalt harmoniserte prøvingsprosedyren for lette kjøretøyer (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure – WLTP), fastsatt i kommisjonsforordning (EU) 2017/1151⁽⁹⁾, anvendelse i 2017. Denne prøvingsprosedyren gir verdier for CO₂-utslipp og drivstofforbruk som er mer representative for reelle forhold.

De nye CO₂-utslippsmålene bør derfor baseres på de CO₂-utslippene som er fastsatt på grunnlag av denne prøvingsprosedyren. Idet det tas hensyn til at WLTP-baserte CO₂-utslipp vil være tilgjengelige for å overholde målene fra 2021, bør imidlertid de nye CO₂-utslippsstandardene defineres som reduksjonsnivåer fastsatt i forhold til 2021-målene beregnet på grunnlag av CO₂-utslippene som måles med henblikk på WLTP-utslippsprøving. For å sikre at verdiene som brukes som utgangspunkt for å definere målene for utslippsreduksjon og skal gjelde i 2025 og 2030, er robuste og representative, er vilkårene for hvordan disse målingene skal utføres, presisert som en del av gjennomføringen av Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/1152⁽¹⁰⁾ og (EU) 2017/1153⁽¹¹⁾.

- 15) Det er viktig at kravene til reduksjon av CO₂-utslipp fortsetter å sikre bilprodusentene forutsigbarhet og planleggingssikkerhet i hele Unionen for hele deres park av nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer på Unionens territorium.
- 16) Kommisjonens evaluering av europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/94/EF⁽¹²⁾ i 2016 viste at det var behov for ytterligere presisering og forenkling av nevnte rettsakt, noe som kunne øke dens relevans, formålstjenlighet, effektivitet og sammenheng. Kommisjonen bør derfor senest 31. desember 2020 foreta en gjennomgåelse av nevnte direktiv og, dersom det er hensiktsmessig, framlegge et relevant forslag til regelverk. For å støtte utbredelsen av de mest drivstoffeffektive og miljøvennlige kjøretøyene bør det i denne gjennomgåelsen særlig vurderes å inkludere lette nyttekjøretøyer og behovet for bedre utformede og ytterligere harmoniserte unionskrav til merking som kan gi forbrukerne sammenlignbar, pålitelig og brukervennlig informasjon om fordelene ved null- og lavutslippskjøretøyer, herunder informasjon om luftforurensende stoffer.

⁽⁸⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 av 20. juni 2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette passasjer- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6) og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer (EUT L 171 av 29.6.2007, s. 1).

⁽⁹⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 2017/1151 av 1. juni 2017 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6) og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF, kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 og kommisjonsforordning (EU) nr. 1230/2012 og om oppheving av kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 av 7.7.2017, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/1152 av 2. juni 2017 om fastsettelse av en metode for å bestemme korrelasjonsparemetrene som er nødvendige for å gjenspeile endringen i den påbudte prøvingsprosedyren for lette nyttekjøretøyer, og om endring av gjennomføringsforordning (EU) nr. 293/2012 (EUT L 175 av 7.7.2017, s. 644).

⁽¹¹⁾ Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2017/1153 av 2. juni 2017 om fastsettelse av en metode for å bestemme korrelasjonsparemetrene som er nødvendige for å gjenspeile endringen i den påbudte prøvingsprosedyren, og om endring av forordning (EU) nr. 1014/2010 (EUT L 175 av 7.7.2017, s. 679).

⁽¹²⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/94/EF av 13. desember 1999 om tilgjengeligheten av forbrukeropplysninger om drivstofføkonomi og CO₂-utslipp i forbindelse med markedsføring av nye personbiler (EFT L 12 av 18.1.2000, s. 16).

- 17) Målene for utslippsreduksjon for parken av nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer i hele Unionen bør derfor fastsettes for 2025 og for 2030, idet det tas hensyn til tiden det tar å fornye kjøretøyparken, og behovet for at veitransportsektoren bidrar til å nå klima- og energimålene for 2030. Denne trinnvise strategien gir også et klart og tidlig signal til bilindustrien om ikke å utsette innføringen av energieffektiv teknologi og null- og lavutslippskjøretøyer på markedet.
- 18) CO₂-utslippsstandardene som er fastsatt i denne forordningen, får anvendelse på alle nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer. Med hensyn til den eksisterende parken av slike kjøretøyer, herunder bruktkjøretøyer, kan det også treffes ytterligere tiltak for å redusere utslipp, blant annet på nasjonalt plan og unionsplan. For eksempel kan det treffes tiltak for å oppmuntre til raskere fornyelse av kjøretøyparken, slik at eldre kjøretøyer med større utslipp så raskt som mulig kan skiftes ut med mer effektive kjøretøyer. Tilgang til rimeligere null- og lavutslippskjøretøyer kan stimulere forbrukerne til å endre atferd og til raskere innføring av lavutslippsteknologier.
- 19) Unionen er blant verdens største produsenter av motorvogner og viser teknologisk lederskap i den globale bilsektoren, men konkurransen er økende, og denne sektoren endrer seg raskt gjennom nye innovasjoner i elektrifiserte framdriftssystemer og samarbeidsbasert, sammenbundet og automatisert mobilitet. For å kunne beholde sin globale konkurransevne og tilgang til markedene trenger Unionen rammeregler, herunder et særlig insentiv med hensyn til null- og lavutslippskjøretøyer, som vil bidra til å skape et stort hjemmemarked og støtte teknologisk utvikling og innovasjon.
- 20) En egen stimuleringsordning bør innføres for å gjøre det lettere å oppnå en smidig omstilling til nullutslippsmobilitet. Denne ordningen bør utformes slik at den fremmer innføring av null- og lavutslippskjøretøyer på unionsmarkedet. Det bør også innføres et særlig omstillingstiltak for å gi tilgang til null- og lavutslippskjøretøyer for forbrukere fra medlemsstater der markedsgjennomtrengingen av slike kjøretøyer er lav.
- 21) Fastsettelse av hensiktsmessige referanseverdier for andelen av null- og lavutslippskjøretøyer i EU-parken, sammen med en godt utformet ordning for justering av en produsents mål for spesifikke utslipp basert på andelen av null- og lavutslippskjøretøyer i produsentens egen kjøretøypark, bør være et sterkt og troverdig signal for utvikling, innføring og markedsføring av slike kjøretøyer, samtidig som det fortsatt gis mulighet til ytterligere forbedring av effektiviteten til konvensjonelle forbrenningsmotorer.
- 22) Når det skal fastsettes kreditter for null- og lavutslippskjøretøyer, bør det tas hensyn til forskjellen i CO₂-utslipp mellom kjøretøyene. Når det gjelder personbiler, bør rollen til lavutslippskjøretøyene, særlig ladbare hybridkjøretøyer, anerkjennes i omstillingen til nullutslippskjøretøyer. Justeringsordningen bør sikre at en produsent som går over referanseverdinivået, drar nytte av et høyere mål for spesifikke utslipp. For å sikre en balansert strategi bør det fastsettes grenseverdier for hvor stor justeringen innenfor ordningen kan være. Dette vil gi insentiver, fremme en rask utbygging av infrastruktur for lade- og fyllestasjoner og gi store fordeler for forbrukerne, konkurransevnen og miljøet.
- 23) Den rettslige rammen for gjennomføring av målet for gjennomsnittet av hele EU-parken bør sikre konkurransemessig nøytrale, sosialt rettfærdige og bærekraftige mål for utslippsreduksjon som tar hensyn til mangfoldet av europeiske bilprodusenter, og som forhindrer enhver form for urettmessig konkurransevridning mellom dem.
- 24) For å opprettholde mangfoldet i markedet for personbiler og lette nyttekjøretøyer og dets evne til å imøtekomme ulike forbrukeres behov bør målene for spesifikke utslipp fastsettes som en lineær funksjon av kjøretøyetets nytteverdi. Fortsatt bruk av masse som nytteparameter anses å være i tråd med eksisterende ordning. For bedre å kunne gjenspeile massen til kjøretøyer som er i bruk på veiene, bør parameteren med virkning fra 2025 endres fra masse i driftsferdig stand til kjøretøyetets prøvingsmasse, som angitt i WLTP.
- 25) Det bør unngås at målene for hele EU-parken endres på grunn av endringer i kjøretøyparkens gjennomsnittlige masse. Endringer i gjennomsnittlig masse bør derfor umiddelbart gjenspeiles i beregningene av målene for spesifikke utslipp, og justeringene av verdien for gjennomsnittlig masse som brukes for dette formålet, bør skje annethvert år med virkning fra 2025.
- 26) For å fordele innsatsen med å redusere utslipp på en konkurransemessig nøytral og rettfærdig måte som gjenspeiler mangfoldet i markedet for personbiler og lette nyttekjøretøyer, og i lys av endringen i 2021 til WLTP-baserte mål for spesifikke utslipp, bør grenseverdikuvens helling bestemmes på grunnlag av de spesifikke CO₂-utslippene fra alle nye kjøretøyer som er registrert i 2021, og det bør tas hensyn til endringene i målene for hele EU-parken mellom

2021, 2025 og 2030 for å sikre at alle produsentene bidrar like mye til utslippsreduksjonen. Når det gjelder lette nyttekjøretøyer, bør den samme strategien som for produsenter av personbiler gjelde for produsenter av lettere varebiler som bygger på personbiler, mens det for produsenter av kjøretøyer som hører inn under tyngre segmenter, bør fastsettes en høyere og fast helling for hele målperioden.

- 27) Denne forordningen tar sikte på å nå sine mål ved blant annet å oppmuntre bilindustrien til å investere i ny teknologi. Denne forordningen fremmer aktivt miljønnovasjon og fastsetter en ordning som bør kunne ta høyde for framtidig teknologisk utvikling. Erfaringen viser at miljønnovasjon på en vellykket måte har bidratt til kostnadseffektiv anvendelse av forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 og til reelle CO₂-utslipp. Dette tiltaket bør derfor videreføres, og virkeområdet bør utvides til å spore til effektivitetsforbedringer i klimaanlegg.
- 28) Det bør imidlertid sikres at det er balanse mellom insentivene for miljønnovasjon og de teknologiene som virkningen av utslippsreduksjoner er påvist for i den offisielle prøvingsprosedyren. Det bør derfor beholdes en øvre grense for de utslippsreduksjonene i forbindelse med miljønnovasjon som en produsent kan medregne med hensyn til å overholde målene. Kommisjonen bør derfor ha mulighet til å gjennomgå nivået på denne øvre grensen på nytt, særlig for å ta hensyn til virkningene av endringen i den offisielle prøvingsprosedyren. Det bør også klargjøres hvordan reduksjonene skal beregnes med hensyn til overholdelsen av målene.
- 29) Bærekraftige lettvektskomponenter er viktige for å kunne redusere energiforbruket hos og CO₂-utslippene fra nye kjøretøyer. Den videre utviklingen og innføringen av disse bør støtte omstillingen til null- og lavutslippsmobilitet.
- 30) Ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF⁽¹³⁾ ble det opprettet en harmonisert ramme som omfatter administrative bestemmelser og alminnelige tekniske krav for godkjenning av alle nye kjøretøyer som omfattes av direktivet. Den enheten som har ansvar for at denne forordningen overholdes, bør være den samme som har ansvar for alle deler av typegodkjenningsprosessen i samsvar med direktiv 2007/46/EF og for å sikre produksjonssamsvar.
- 31) Med hensyn til typegodkjenning gjelder særskilte krav for spesialkjøretøyer som definert i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF, og disse bør derfor unntas fra denne forordningens virkeområde.
- 32) I tilfeller der utslippsfrie lette nyttekjøretøyer med en referansemasse på over 2 610 kg eller 2 840 kg, etter hva som er relevant, vil falle utenfor denne forordningens virkeområde bare på grunn av massen til energilagringssystemet, bør det tillates at disse kjøretøyene anses å være omfattet av forordningens virkeområde.
- 33) Det bør ikke brukes samme metode for å fastsette målene for utslippsreduksjon for produsenter av kjøretøyer i store serier som for produsenter av kjøretøyer i små serier som anses som uavhengige på grunnlag av kriteriene fastsatt i denne forordningen. Produsentene av kjøretøyer i små serier bør ha mulighet til å søke om alternative mål for utslippsreduksjon som står i forhold til det teknologiske potensialet hos en gitt produsents kjøretøyer til å redusere deres spesifikke CO₂-utslipp, og som er i samsvar med kjennetegnene ved de berørte markedssegmentene.
- 34) For å ta hensyn til de uforholdsmessig store konsekvensene for de minste produsentene dersom de skal overholde målene for spesifikke utslipp fastsatt på grunnlag av kjøretøyets nytte, den store administrative byrden i forbindelse med unntaksprosedyren og den marginale fordelingen i form av lavere CO₂-utslipp fra kjøretøyer som selges av disse produsentene, bør produsenter som er ansvarlige for færre enn 1 000 nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer som registreres i Unionen hvert år, unntas fra målene for spesifikke utslipp og fra overtredelsesgebyret. Dersom en produsent som er omfattet av et unntak, likevel søker om og gis unntak, bør det imidlertid kreves at denne produsenten overholder målet som gjelder for dette unntaket.
- 35) Framgangsmåten for å gi nisjeprodusenter unntak fra målet på 95 g CO₂/km for hele EU-parken av kjøretøyer sikrer at den innsatsen for å redusere utslipp som kreves av disse nisjeprodusentene, er i tråd med innsatsen til produsenter av kjøretøyer i store serier med hensyn til dette målet. Disse nisjeprodusentene bør fortsatt ha mulighet til å få unntak også fra målene som gjelder for perioden 2025-2028.

⁽¹³⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv) (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

- 36) Ved fastsettelse av gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp for alle nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer som registreres i Unionen, og som produsentene er ansvarlige for, bør det tas hensyn til alle personbiler og lette nyttekjøretøyer uansett masse og andre egenskaper, etter omstendighetene. Selv om forordning (EF) nr. 715/2007 ikke omfatter personbiler og lette nyttekjøretøyer med en referansemasse på over 2 610 kg og som typegodkjenningen ikke utvides for i samsvar med artikkel 2 nr. 2 i nevnte forordning, bør utslippene fra disse kjøretøyene måles i samsvar med de samme målemetodene som angitt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007, det vil si metodene fastsatt i kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008⁽¹⁴⁾ og i forordning (EU) 2017/1151, og korrelasjonsprosedyrene vedtatt på grunnlag av forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011, særlig gjennomføringsforordning (EU) 2017/1152 og (EU) 2017/1153. De oppnådde CO₂-utslippsverdiene bør innføres i kjøretøyets samsvarssertifikat, slik at de kan inngå i overvåkingsordningen.
- 37) De spesifikke CO₂-utslippene til etappevis ferdigoppbygde lette nyttekjøretøyer bør tildeles til produsenten av basiskjøretøyet.
- 38) Det bør tas hensyn til den særlige situasjonen for produsenter av lette nyttekjøretøyer som produserer delvis oppbygde kjøretøyer som typegodkjennes i flere etapper. Selv om disse produsentene er ansvarlige for å oppfylle CO₂-utslippsmålene, bør de ha mulighet til med rimelig sikkerhet å forutse CO₂-utslippene fra de etappevis ferdigoppbygde kjøretøyene. Kommisjonen bør sikre at disse behovene gjenspeiles på en egnet måte i gjennomførings-tiltakene som vedtas i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007.
- 39) For å skape fleksibilitet når det gjelder å nå målene i henhold til denne forordningen kan produsentene bli enige om å gå sammen i en sammenslutning på en åpen, gjennomsiktig og ikke-diskriminerende måte. En avtale om å danne en sammenslutning bør ikke overstige fem år, men den bør kunne fornyes. Produsenter som danner en sammenslutning, bør anses å ha oppfylt sine mål i henhold til denne forordningen dersom sammenslutningens gjennomsnittlige utslipp samlet sett ikke overskrider målet for spesifikke utslipp for sammenslutningen.
- 40) Produsentenes mulighet til å danne sammenslutninger har vist seg å være en kostnadseffektiv måte å oppnå samsvar med CO₂-utslippsmålene på, og forenkler særlig samsvar for de produsentene som produserer en begrenset serie kjøretøyer. For å kunne forbedre den konkurransemessige nøytraliteten bør Kommisjonen ha myndighet til å presisere på hvilke vilkår uavhengige produsenter kan danne en sammenslutning, slik at de kan oppnå en posisjon som er likeverdig med tilknyttede foretak.
- 41) En robust samsvarsordning er nødvendig for å sikre at målene i denne forordningen nås.
- 42) For å oppnå de CO₂-utslippsreduksjonene som kreves i henhold til denne forordningen, er det også avgjørende at utslippene fra kjøretøyer som er i bruk, er i samsvar med de CO₂-verdiene som er fastsatt ved typegodkjenning. Det bør ved beregningen av gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra en produsent derfor være mulig for Kommisjonen å ta hensyn til eventuelt systemisk manglende samsvar som fastslås av typegodkjenningsmyndighetene med hensyn til CO₂-utslippene fra kjøretøyer som er i bruk.
- 43) Kommisjonen bør ha myndighet til å fastsette og gjennomføre en prosedyre for å verifisere samsvaret mellom CO₂-utslippene fra kjøretøyer som er i bruk, som fastsatt i samsvar med WLTP, og verdiene for CO₂-utslipp som er registrert i samsvarssertifikatene. Ved utviklingen av denne prosedyren bør det tas særlig hensyn til å identifisere metoder, herunder bruk av data fra innretninger for overvåking av drivstoff- og energiforbruk om bord, for å oppdage strategier som gir kunstig forbedring av et kjøretøys resultater med hensyn til CO₂-utslipp i prosedyren for typegodkjenningsprøving. Dersom avvik eller strategier som gir kunstig forbedring av et kjøretøys resultater med hensyn til CO₂-utslipp, fastslås ved slike kontroller, skal disse funnene anses som tilstrekkelig grunn til å mistenke at det er alvorlig fare for manglende samsvar med hensyn til kravene fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858⁽¹⁵⁾ og forordning (EF) nr. 715/2007, og medlemsstatene bør på dette grunnlaget treffe nødvendige tiltak i henhold til kapittel XI i forordning (EU) 2018/858.
- 44) De spesifikke CO₂-utslippene fra nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer måles på harmonisert grunnlag i Unionen i samsvar med WLTP. For å redusere den administrative byrden ved denne forordningen bør samsvar måles på grunnlag av data om registreringer av nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer i Unionen som medlemsstatene samler inn og

⁽¹⁴⁾ Kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 av 18. juli 2008 om gjennomføring og endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6), og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer (EUT L 199 av 28.7.2008, s. 1).

⁽¹⁵⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 av 30. mai 2018 om godkjenning av og markedstilsyn for motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, komponenter og separate tekniske enheter beregnet på slike kjøretøyer, om endring av forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om oppheving av direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 av 14.6.2018, s. 1).

rapporterer til Kommissjonen. For å sikre at dataene som brukes til å vurdere samsvar, er konsistente, bør reglene for innsamling og rapportering av dataene i størst mulig grad harmoniseres. Vedkommende myndigheters ansvar for å framlegge riktige og fullstendige data bør derfor angis tydelig i tillegg til behovet for et effektivt samarbeid mellom disse myndighetene og Kommissjonen om å håndtere spørsmål om datakvaliteten.

- 45) Hvor godt produsentene oppfyller målene fastsatt i denne forordningen, bør vurderes på unionsplan. Produsenter hvis gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp overskrider grensene fastsatt i denne forordningen, bør pålegges et overtredelsesgebyr for hvert kalenderår. Overtredelsesgebyret bør betraktes som en inntekt som inngår i Unionens alminnelige budsjett. Kommissjonen bør i sin gjennomgåelse i 2023 evaluere muligheten for å tildele beløpene fra overtredelsesgebyret til et bestemt fond eller et relevant program som tar sikte på å sikre en rettferdig omstilling til nullutslippsmobilitet og støtte omskolering, kompetanseutvikling og annen opplæring av arbeidstakere i bilsektoren.
- 46) Eventuelle nasjonale tiltak som medlemsstatene kan opprettholde eller innføre i samsvar med artikkel 193 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV), bør, i betraktning av denne forordningens formål og framgangsmåter, ikke medføre ytterligere eller høyere avgifter for produsenter som ikke oppfyller sine mål i henhold til denne forordningen.
- 47) Denne forordningen bør ikke være til hinder for at Unionens konkurranseregler anvendes fullt ut.
- 48) Formålstjenligheten ved målene fastsatt i denne forordningen for å redusere reelle CO₂-utslipp er i stor grad avhengig av hvor representativ den offisielle prøvingsprosedyren er for reelle forhold. I samsvar med vitenskapelig uttalelse 1/2016 fra ordningen for vitenskapelig rådgivning (SAM - Scientific Advice Mechanism) med tittelen «Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing» (minsking av forskjellen mellom CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer ved reelle forhold og laboratorieundersøkelser) og europaparlamentsrekommendasjon av 4. april 2017 til Rådet og Kommissjonen etter dets undersøkelse av utslippsmålinger i bilsektoren⁽¹⁶⁾ bør det innføres en ordning for å vurdere hvor representative kjøretøyers verdier for CO₂-utslipp og energiforbruk fastsatt i samsvar med WLTP er for reelle forhold. Den mest pålitelige måten å sikre at typegodkjenningsverdiene er representative for reelle forhold, er ved å bruke data fra innretninger for overvåking av drivstoff- og/eller energiforbruk om bord. Kommissjonen bør derfor ha myndighet til å utvikle de prosedyrene som kreves for å samle inn og behandle de dataene for drivstoff- og energiforbruk som kreves for å gjøre slike vurderinger, og sikre at disse dataene er offentlig tilgjengelige, samtidig som personvernet sikres. For å sikre at data for drivstoff- og energiforbruk fra elektriske batteridrevne kjøretøyer og kjøretøyer med framdriftssystemer som bruker gassformig drivstoff, herunder hydrogen, er tilgjengelig, er det dessuten hensiktsmessig at arbeidet med standardisering av innretninger for overvåking av drivstoff- og/eller energiforbruk om bord for slike kjøretøyer gjennomføres umiddelbart som en del av gjennomføringen av forordning (EU) 2017/1151.
- 49) Kommissjonen bør dessuten vurdere hvordan data for drivstoff- og energiforbruk kan bidra til å sikre at kjøretøyers CO₂-utslipp fastsatt i samsvar med WLTP forblir representative for reelle utslipp over tid for alle produsenter, og, mer presist, hvordan slike data kan brukes til å overvåke forskjellen mellom laboratoriemålte og reelle CO₂-utslipp og ved behov hindre at denne forskjellen øker.
- 50) Det er viktig å vurdere utslipp fra personbiler og lette nyttekjøretøyer i hele livssyklusen på unionsplan. For dette formål bør Kommissjonen senest i 2023 vurdere muligheten for å utarbeide en felles unionsmetode for vurdering av og ensartet datarapportering om CO₂-utslipp i hele livssyklusen til slike kjøretøyer som bringes i omsetning i Unionen. Kommissjonen bør vedta oppfølgningstiltak, herunder eventuelt forslag til regelverk.
- 51) I 2024 vil det bli foretatt en gjennomgåelse av den framgangen som er oppnådd i henhold til forordning (EU) 2018/842 og direktiv 2003/87/EF. Det bør derfor foretas en omfattende gjennomgåelse av formålstjenligheten ved denne forordningen i 2023 for å få en samordnet og enhetlig vurdering av de tiltakene som er gjennomført i henhold til alle disse rettsaktene. I gjennomgåelsen i 2023 bør Kommissjonen også fastlegge en tydelig kurs for ytterligere reduksjoner av CO₂-utslipp for personbiler og lette nyttekjøretøyer etter 2030 for i vesentlig grad å bidra til at de langsiktige målene i Paris-avtalen nås. Rapporten om denne gjennomgåelsen bør eventuelt følges av et forslag om å endre denne forordningen.

⁽¹⁶⁾ EUT C 298 av 23.8.2018, s. 140.

- 52) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av denne forordningen bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet med hensyn til fastsettelse av nærmere vilkår for sammenslutninger, vedtakelse av nærmere regler for prosedyrene for overvåking og rapportering av data om gjennomsnittlige utslipp og anvendelsen av vedlegg II og III, vedtakelse av nærmere regler for prosedyrene for rapportering av konstaterte avvik i CO₂-utslippene fra kjøretøyer i bruk som følge av kontroller, idet det tas hensyn til disse avvikene ved beregning av de gjennomsnittlige spesifikke utslippene av CO₂ fra en produsent, fastsettelse av metodene for innkreving av overtredelsesgebyrer, offentliggjøring av produsentenes resultater, vedtakelse av nærmere bestemmelser om en prosedyre for godkjenning av innovativ teknologi eller pakker med innovativ teknologi, vedtakelse av en nærmere prosedyre for innsamling og behandling av parametrene for reelle CO₂-utslipp og det reelle drivstoff- eller energiforbruket til personbiler og lette nyttekjøretøyer, fastsettelse av prosedyrene for å foreta kontroll av i) at verdiene for CO₂-utslipp og drivstofforbruk som er registrert i samsvarsertifikatene, tilsvarer CO₂-utslippene fra og drivstofforbruket til kjøretøyer i bruk, og ii) forekomsten av eventuelle strategier om bord eller i tilknytning til kjøretøyene det er tatt stikkprøver av, som på kunstig måte forbedrer kjøretøyets resultater i prøvingene som er foretatt i forbindelse med typegodkjenningen, og fastsettelse av korrelasjonsparametrene som er nødvendige for å gjenspeile eventuelle endringer i den påbudte prøvingsprosedyren for måling av spesifikke CO₂-utslipp. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁽¹⁷⁾.
- 53) For å endre eller utfylle, etter hva som er relevant, enkelte ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordningen bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i TEUV gis Kommisjonen med henblikk på endring av datakrav og dataparametre fastsatt i vedlegg II og III til denne forordningen, fastsettelse av regler med hensyn til tolkning av berettigelseskriteriene for avvik for visse produsenter, innholdet i søknadene om unntak og innholdet i og vurderingen av programmer for reduksjon av spesifikke CO₂-utslipp, endring av del A i vedlegg I til denne forordningen med henblikk på å fastsette beregningsformlene for målene som omfattes av unntak for nisjeprodusenter, justering av den øvre grensen for samlet bidrag til innovativ teknologi for å redusere en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp med virkning fra og med 2025, fastsettelse av de veiledende prinsippene og kriteriene for å definere prosedyrene for gjennomføring av kontrollene, fastsettelse av tiltak for justering av verdiene for M₀ og TM₀, og tilpassing av formelene for beregning av målene for spesifikke utslipp for å gjenspeile endringen i den påbudte prøvingsprosedyren. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at disse samrådene gjennomføres i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming⁽¹⁸⁾. For å sikre lik deltakelse i utarbeidingen av delegerte rettsakter er det særlig viktig at Europaparlamentet og Rådet mottar alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes sakkyndige, og at deres sakkyndige systematisk har adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper som er med på utarbeidingen av delegerte rettsakter.
- 54) Forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 bør oppheves med virkning fra 1. januar 2020.
- 55) Ettersom målene for denne forordningen, som er å fastsette krav for CO₂-utslipp for nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av forordningens omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

Artikkel 1

Formål

1. Denne forordningen fastsetter CO₂-utslippskrav for nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer med sikte på å bidra til å nå Unionens mål for reduksjon av klimagassutslipp som fastsatt i forordning (EU) 2018/842 samt målene i Paris-avtalen, og for å sikre et velfungerende indre marked.

⁽¹⁷⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

⁽¹⁸⁾ EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.

2. Fra 1. januar 2020 fastsetter denne forordningen et mål for gjennomsnittlige CO₂-utslipp på 95 g CO₂/km for hele EU-parken av nye personbiler og et mål for gjennomsnittlige CO₂-utslipp på 147 g CO₂/km for hele EU-parken av nye lette nyttekjøretøyer som registreres i Unionen, som målt fram til 31. desember 2020 i samsvar med forordning (EF) nr. 692/2008 og gjennomføringsforordning (EU) 2017/1152 og (EU) 2017/1153, og fra 1. januar 2021 målt i samsvar med forordning (EU) 2017/1151.
3. Fram til 31. desember 2024 vil denne forordningen bli supplert med ytterligere tiltak som tilsvarer en reduksjon på 10 g CO₂/km som en del av Unionens integrerte metode nevnt i kommisjonsmeldingen av 7. februar 2007 med tittelen «Results of the review of the Community Strategy to reduce CO₂ emissions from passenger cars and light-commercial vehicles» (resultater av vurderingen av Fellesskapets strategi for å redusere CO₂-utslippene fra personbiler og lette nyttekjøretøyer).
4. Fra 1. januar 2025 får følgende mål anvendelse på hele EU-parken:
 - a) For gjennomsnittlige utslipp fra parken av nye personbiler, et mål for hele EU-parken som tilsvarer 15 % reduksjon av målet i 2021, fastsatt i samsvar med nr. 6.1.1 i del A i vedlegg I.
 - b) For gjennomsnittlige utslipp fra parken av nye lette nyttekjøretøyer, et mål for hele EU-parken som tilsvarer 15 % reduksjon av målet i 2021, fastsatt i samsvar med nr. 6.1.1 i del B i vedlegg I.
5. Fra tirsdag 1. januar 2030 får følgende mål anvendelse på hele EU-parken:
 - a) For gjennomsnittlige utslipp fra parken av nye personbiler, et mål for hele EU-parken som tilsvarer 37,5 % reduksjon av målet i 2021, fastsatt i samsvar med nr. 6.1.2 i del A i vedlegg I.
 - b) For gjennomsnittlige utslipp fra parken av nye lette nyttekjøretøyer, et mål for hele EU-parken som tilsvarer 31 % reduksjon av målet i 2021, fastsatt i samsvar med nr. 6.1.2 i del B i vedlegg I.
6. Fra 1. januar 2025 får en referanseverdi for null- og lavutslippskjøretøyer som tilsvarer en andel på 15 % av parken av henholdsvis nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer anvendelse i samsvar med nr. 6.3 i henholdsvis del A og del B i vedlegg I.
7. Fra 1. januar 2030 får følgende referanseverdier for null- og lavutslippskjøretøyer anvendelse i samsvar med nr. 6.3 i henholdsvis del A og del B i vedlegg I:
 - a) En referanseverdi som tilsvarer en andel på 35 % av parken av nye personbiler.
 - b) En referanseverdi som tilsvarer en andel på 30 % av parken av nye lette nyttekjøretøyer.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Denne forordningen får anvendelse på følgende motorvogner:
 - a) Motorvogner i gruppe M₁ som definert i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF («personbiler») som registreres i Unionen for første gang, og som ikke tidligere har vært registrert utenfor Unionen («nye personbiler»).
 - b) Motorvogner i gruppe N₁ som definert i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF, med en referansemasse som ikke overstiger 2 610 kg, og kjøretøyer i gruppe N₁ med utvidet typegodkjenning i samsvar med artikkel 2 nr. 2 i forordning (EF) nr. 715/2007 («lette nyttekjøretøyer») som registreres i Unionen for første gang, og som ikke har vært registrert utenfor Unionen tidligere («nye lette nyttekjøretøyer»). Nullutslippskjøretøyer i gruppe N med en referansemasse som overstiger 2 610 kg eller 2 840 kg, etter hva som er relevant, skal fra 1. januar for formålene i denne forordningen og med forbehold for direktiv 2007/46/EF og forordning (EF) nr. 715/2007 regnes som lette nyttekjøretøyer som omfattes av denne forordningens virkeområde, dersom den overskytende referansemassen skyldes bare massen til energilagringssystemet.
2. Det skal ikke tas hensyn til tidligere registrering utenfor Unionen som er gjort mindre enn tre måneder før registreringen i Unionen.
3. Denne forordningen får ikke anvendelse på spesialkjøretøyer som definert i del A nr. 5 i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF.

4. Artikkel 4, artikkel 7 nr. 4 bokstav b) og c), artikkel 8 og artikkel 9 nr. 1 bokstav a) og c) får ikke anvendelse på en produsent som sammen med alle sine tilknyttede foretak er ansvarlig for færre enn 1 000 nye personbiler eller færre enn 1 000 nye lette nyttekjøretøyer som er registrert i Unionen i det foregående kalenderåret, med mindre den aktuelle produsenten søker om og gis unntak i samsvar med artikkel 10.

Artikkel 3

Definisjoner

1. I denne forordningen menes med
 - a) «gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp» når det gjelder en produsent, gjennomsnittet av de spesifikke CO₂-utslippene for alle nye personbiler eller for alle nye lette nyttekjøretøyer fra denne produsenten,
 - b) «samsvarssertifikat» samsvarssertifikatet nevnt i artikkel 18 i direktiv 2007/46/EF,
 - c) «etappevis ferdigoppbygd kjøretøy» et lett nyttekjøretøy der typegodkjenningen gis etter en typegodkjenningsprosess i flere trinn i samsvar med direktiv 2007/46/EF,
 - d) «ferdigoppbygd kjøretøy» et lett nyttekjøretøy som ikke behøver å oppbygges ytterligere for å oppfylle relevante tekniske krav i direktiv 2007/46/EF,
 - e) «basiskjøretøy» et lett nyttekjøretøy som brukes i første etappe av en etappevis typegodkjenningsprosess,
 - f) «produsent» den personen eller det organet som er ansvarlig overfor typegodkjenningsmyndigheten for alle deler av EF-typegodkjenningsprosessen i samsvar med direktiv 2007/46/EF, og for å sikre produksjonssamsvar,
 - g) «masse i driftsferdig stand» eller «M» massen til en personbil eller et lett nyttekjøretøy med karosseri i driftsferdig stand som angitt på samsvarssertifikatet og definert i nr. 2.6 i vedlegg I til direktiv 2007/46/EF,
 - h) «spesifikke CO₂-utslipp» CO₂-utslippene fra en personbil eller et lett nyttekjøretøy målt i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007 og dens gjennomføringsforordninger og angitt som masseutslipp av CO₂ (blandet kjøring) i kjøretøyets samsvarssertifikat. For personbiler eller lette nyttekjøretøyer som ikke er typegodkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007, menes med «spesifikke CO₂-utslipp» CO₂-utslippene målt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007, det vil si etter samme målemetode som angitt i forordning (EF) nr. 692/2008 fram til 31. desember 2020, og fra 1. januar 2021 i forordning (EU) 2017/1151, eller etter metodene vedtatt av Kommisjonen for fastsettelse av CO₂-utslipp fra slike kjøretøyer,
 - i) «avtrykk» gjennomsnittlig sporvidde multiplisert med akselavstanden som angitt på samsvarssertifikatet og definert i nr. 2.1 og 2.3 i vedlegg I til direktiv 2007/46/EF,
 - j) «mål for spesifikke utslipp» når det gjelder en produsent, det årlige målet fastsatt i samsvar med vedlegg I eller, dersom produsenten er gitt unntak i samsvar med artikkel 10, målet for spesifikke utslipp som er fastsatt i samsvar med nevnte unntak,
 - k) «mål for hele EU-parken» det gjennomsnittlige CO₂-utslippet for alle nye personbiler eller alle nye lette nyttekjøretøyer som skal nås i et bestemt tidsrom,
 - l) «prøvingsmasse» eller «TM» prøvingsmassen til en personbil eller et lett nyttekjøretøy som angitt i samsvarssertifikatet og definert i nr. 3.2.25 i vedlegg XXI til forordning (EU) 2017/1151,
 - m) «null- og lavutslippskjøretøy» en personbil eller et lett nyttekjøretøy med eksosutslipp fra 0-50 g CO₂/km, som fastsatt i samsvar med forordning (EU) 2017/1151,
 - n) «nyttelast» differansen mellom største teknisk tillatte totalmasse i henhold til vedlegg II til direktiv 2007/46/EF og kjøretøyets masse.
2. I denne forordningen menes med «en gruppe av tilknyttede produsenter» en produsent og dennes tilknyttede foretak. For en produsent menes med «tilknyttede foretak»
 - a) foretak der produsenten direkte eller indirekte
 - i) kan utøve mer enn halvparten av stemmerettene, eller

- ii) har myndighet til å utpeke over halvparten av medlemmene av tilsynsorganet, styret eller organer som representerer foretaket juridisk, eller
 - iii) har rett til å lede foretakets virksomhet,
- b) foretak som overfor produsenten direkte eller indirekte har de rettighetene eller den myndigheten som er nevnt i bokstav a),
 - c) foretak der et foretak som er nevnt i bokstav b), direkte eller indirekte har de rettighetene eller den myndigheten som er nevnt i bokstav a),
 - d) foretak der produsenten sammen med ett eller flere av foretakene som er nevnt i bokstav a), b) eller c), eller foretak der to eller flere av de sistnevnte foretakene i fellesskap har de rettighetene eller den myndigheten som er nevnt i bokstav a),
 - e) foretak der de rettighetene eller den myndigheten som er nevnt i bokstav a), innehas i fellesskap av produsenten eller ett eller flere av dets tilknyttede foretak som nevnt i bokstav a)-d) og én eller flere tredjeparter.

Artikkel 4

Mål for spesifikke utslipp

1. Produsenten skal sikre at dens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp ikke overskrider følgende mål for spesifikke utslipp:
 - a) For kalenderåret 2020, målet for spesifikke utslipp fastsatt i samsvar med nr. 1 og 2 i del A i vedlegg I for personbiler, eller nr. 1 og 2 i del B i vedlegg I for lette nyttekjøretøyer, eller dersom en produsent er gitt et unntak i henhold til artikkel 10, i samsvar med nevnte unntak.
 - b) For hvert kalenderår fra 2021 til 2024, målene for spesifikke utslipp fastsatt i samsvar med nr. 3 og 4 i del A eller B i vedlegg I, etter hva som er relevant, eller dersom en produsent er gitt et unntak i henhold til artikkel 10, i samsvar med nevnte unntak og nr. 5 i del A eller B i vedlegg I.
 - c) For hvert kalenderår fra og med 2025, målene for spesifikke utslipp fastsatt i samsvar med nr. 6.3 i del A eller B i vedlegg I, eller dersom en produsent er gitt et unntak i henhold til artikkel 10, i samsvar med nevnte unntak.
2. For lette nyttekjøretøyer skal produsenten av basiskjøretøyet, dersom det ikke foreligger spesifikke CO₂-utslipp for et etappevis ferdigoppbygd kjøretøy, bruke de spesifikke CO₂-utslippene for basiskjøretøyet ved fastsettelse av gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp.
3. For å fastsette hver enkelt produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp skal det tas hensyn til følgende prosentdeler av hver enkelt produsents nye personbiler registrert i det aktuelle året:
 - 95 % i 2020.
 - 100 % fra og med 2021.

Artikkel 5

Superkreditter

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

- 2 personbiler i 2020,
- 1,67 personbiler i 2021,
- 1,33 personbiler i 2022,
- 1 personbil fra og med 2023,

for dens registreringsår i perioden 2020-2022, med en øvre grense på 7,5 g CO₂/km i løpet av perioden for hver produsent, som beregnet i samsvar med artikkel 5 i gjennomføringsforordning (EU) 2017/1153.

*Artikkel 6***Opprettelse av sammenslutninger**

1. Produsenter som ikke er gitt unntak i henhold til artikkel 10, kan opprette en sammenslutning for å oppfylle sine forpliktelser i henhold til artikkel 4.
2. En avtale om å opprette en sammenslutning kan gjelde for ett eller flere kalenderår, forutsatt at den enkelte avtalens sammenlagte varighet er høyst fem kalenderår, og at avtalen inngås senest 31. desember i det første kalenderåret der utslippene skal slås sammen. Produsenter som oppretter en sammenslutning, skal framlegge følgende opplysninger for Kommisjonen:
 - a) En liste over de produsentene som skal inngå i sammenslutningen.
 - b) Navnet på den produsenten som er utpekt som leder for sammenslutningen, som vil være kontaktpunkt for sammenslutningen, og som vil ha ansvar for å innbetale ethvert overtredelsesgebyr som sammenslutningen måtte bli ilagt i samsvar med artikkel 8.
 - c) Dokumentasjon på at lederen for sammenslutningen kan oppfylle forpliktelsene i henhold til bokstav b).
 - d) Gruppen av kjøretøyer registrert som M₁ eller N₁ som sammenslutningen skal gjelde for.
3. Dersom den foreslåtte lederen for sammenslutningen ikke oppfyller kravet om å innbetale ethvert overtredelsesgebyr som sammenslutningen ilegges i samsvar med artikkel 8, skal Kommisjonen underrette produsentene.
4. Produsentene i en sammenslutning skal i fellesskap informere Kommisjonen om enhver endring av leder for sammenslutningen eller dens finansielle status, i den grad dette kan påvirke dens evne til å oppfylle kravet om å betale ethvert overtredelsesgebyr som sammenslutningen ilegges i samsvar med artikkel 8, og eventuelle endringer med hensyn til medlemskap i eller oppløsning av sammenslutningen.
5. Produsenter kan gå sammen i sammenslutninger forutsatt at deres avtaler er i samsvar med artikkel 101 og 102 i TEUV, og at de gjør det mulig for produsenter som anmoder om medlemskap i sammenslutningen, å delta på en åpen, gjennomsiktig og ikke-diskriminerende måte på forretningsmessig rimelige vilkår. Uten å begrense den allmenne anvendelsen av Unionens konkurranseregler på slike sammenslutninger skal samtlige medlemmer av en sammenslutning sikre at det verken deles data eller utveksles opplysninger innenfor rammen av deres sammenslutning, unntatt med hensyn til følgende opplysninger:
 - a) Gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp.
 - b) Målet for spesifikke utslipp.
 - c) Det samlede antall kjøretøyer som er registrert.
6. Nr. 5 får ikke anvendelse dersom samtlige produsenter i sammenslutningen tilhører samme gruppe av tilknyttede produsenter.
7. Med mindre det gis en underretning i henhold til nr. 3 i denne artikkelen, skal produsentene i en sammenslutning med hensyn til opplysninger som framlegges for Kommisjonen, vurderes som én produsent når det gjelder oppfyllelsen av forpliktelsene i henhold til artikkel 4. Overvåkings- og rapporteringsopplysninger om individuelle produsenter og om eventuelle sammenslutninger skal registreres, rapporteres og gjøres tilgjengelige i sentralregisteret nevnt i artikkel 7 nr. 4.
8. Kommisjonen kan ved hjelp av gjennomføringsrettsakter angi de nærmere vilkårene som skal gjelde for en sammenslutning som er opprettet i samsvar med nr. 5 i denne artikkelen. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 16 nr. 2.

*Artikkel 7***Overvåking og rapportering av gjennomsnittlige utslipp**

1. For hvert kalenderår skal hver medlemsstat registrere opplysninger om hver nye personbil og hvert nye lette nyttekjøretøy som registreres på dens territorium i samsvar med del A i vedlegg II og III til denne forordningen. Disse opplysningene skal gjøres tilgjengelige for produsentene og deres utpekte importører eller representanter i hver medlemsstat. Medlemsstatene skal gjøre det de kan for å sikre at rapporteringsorganene arbeider på en gjennomsiktig måte. Hver medlemsstat skal sikre at de spesifikke CO₂-utslippene fra personbiler som ikke er typegodkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007, måles og registreres i samsvarsertifikatet.

2. Innen 28. februar hvert år skal hver medlemsstat fastsette og oversende til Kommisjonen de opplysningene som er oppført i del A i vedlegg II og III, for foregående kalenderår. Dataene skal oversendes i samsvar med formatet angitt i del B i vedlegg II og del C i vedlegg III.

3. På anmodning fra Kommisjonen skal en medlemsstat også oversende alle data som samles inn i samsvar med nr. 1.

4. Kommisjonen skal føre et sentralt register over dataene som medlemsstatene innrapporterer i henhold til denne artikkelen, og skal innen 30. juni hvert år foreta en foreløpig beregning for hver produsent av følgende:

- a) Gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i foregående kalenderår.
- b) Målet for spesifikke utslipp i foregående kalenderår.
- c) Differansen mellom produsentens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i foregående kalenderår og dens mål for spesifikke utslipp for samme år.

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

Registeret skal være offentlig tilgjengelig.

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

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

6. Medlemsstatene skal utpeke en vedkommende myndighet som skal samle inn og oversende overvåkingsdata i samsvar med denne forordningen, og skal underrette Kommisjonen om vedkommende utpekte myndighet.

Vedkommende utpekte myndighet skal sikre at dataene som oversendes til Kommisjonen, er riktige og fullstendige, og skal angi et kontaktpunkt som skal være tilgjengelig for å kunne svare raskt på anmodninger fra Kommisjonen om å rette feil og utelatelser i de oversendte datasettene.

7. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta nærmere regler for prosedyrene for overvåking og rapportering av data i henhold til nr. 1-6 i denne artikkelen, og for anvendelsen av vedlegg II og III. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 16 nr. 2.

8. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsaker i samsvar med artikkel 17 for å endre datakravene og dataparametrene fastsatt i vedlegg II og III.

9. Typegodkjenningsmyndighetene skal umiddelbart melde fra til Kommisjonen om avvik som konstateres i CO₂-utslippene fra kjøretøyer i bruk sammenlignet med de spesifikke CO₂-utslippene som er angitt i samsvarssertifikatene, som følge av kontroll foretatt i samsvar med artikkel 13.

Kommisjonen skal ta hensyn til disse avvikene ved beregning av en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp.

Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta nærmere regler for rapporteringen av slike avvik og for å ta hensyn til dem ved beregning av de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 16 nr. 2.

10. Kommisjonen skal senest i 2023 vurdere muligheten for å utarbeide en felles unionsmetode for vurdering av og ensartet datarapportering om CO₂-utslipp i hele livssyklusen til personbiler og lette nyttekjøretøyer som bringes i omsetning i Unionen. Kommisjonen skal oversende denne vurderingen til Europaparlamentet og Rådet, herunder eventuelt forslag til oppfølgings tiltak, for eksempel forslag til regelverk.

11. Medlemsstatene skal også samle inn og rapportere data i samsvar med denne artikkelen om registreringer av kjøretøyer i gruppe M₂ og N₂ som definert i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF med en referansemasse på høyst 2 610 kg, og kjøretøyer med utvidet typegodkjenning i samsvar med artikkel 2 nr. 2 i forordning (EF) nr. 715/2007.

*Artikkel 8***Overtredelsesgebyr**

1. For hvert kalenderår skal Kommisjonen ilegge en produsent eller eventuelt en leder av en sammenslutning et overtredelsesgebyr dersom en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp overskrider dens mål for spesifikke utslipp.
2. Overtredelsesgebyret i henhold til nr. 1 skal beregnes ved hjelp av følgende formel:

(Utslippsoverskridelse x 95 euro) × antall nyregistrerte kjøretøyer.

I denne artikkelen menes med

- «utslippsoverskridelse» antall (et positivt tall) g/km som produsentens gjennomsnittlige spesifikke utslipp av CO₂, idet det tas hensyn til reduksjon i CO₂-utslipp som følge av innovative teknologier som er godkjent i samsvar med artikkel 11, overstiger dens mål for spesifikke utslipp med i kalenderåret eller deler av kalenderåret som forpliktelsen i henhold til artikkel 4 gjelder for, avrundet til nærmeste tre desimaler, og
 - «antall nyregistrerte kjøretøyer» antall nye personbiler eller nye lette nyttekjøretøyer, regnet hver for seg, som produsenten har produsert, og som er registrert i nevnte periode i henhold til innfasingskriteriene fastsatt i artikkel 4 nr. 3.
3. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter fastsette metodene for innkreving av overtredelsesgebyrer ilagt i henhold til nr. 1 i denne artikkelen. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 16 nr. 2.
 4. Overtredelsesgebyrene skal anses som en inntekt som inngår i unionens alminnelige budsjett.

*Artikkel 9***Offentliggjøring av produsentenes resultater**

1. Innen 31. oktober hvert år skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter offentliggjøre en liste som angir
 - a) for hver produsent, dens mål for spesifikke utslipp for foregående kalenderår,
 - b) for hver produsent, dens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i foregående kalenderår,
 - c) differansen mellom produsentens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i foregående kalenderår og produsentens mål for spesifikke utslipp for samme år,
 - d) gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp for alle nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer registrert i Unionen i foregående kalenderår,
 - e) gjennomsnittlig masse i driftsferdig stand for alle nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer registrert i Unionen i foregående kalenderår fram til 31. desember 2020,
 - f) gjennomsnittlig prøvingsmasse for alle nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer registrert i Unionen i foregående kalenderår.
2. Listen som offentliggjøres i henhold til nr. 1 i denne artikkelen, skal også angi hvorvidt produsenten har oppfylt kravene i artikkel 4 for foregående kalenderår.
3. Listen nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal med hensyn til offentliggjøringen senest 31. oktober 2022 også angi følgende:
 - a) Målene for hele EU-parken for 2025 og 2030 nevnt i artikkel 1 nr. 4 henholdsvis 5, beregnet av Kommisjonen i samsvar med nr. 6.1.1 og 6.1.2 i del A og B i vedlegg I.
 - b) Verdiene for a₂₀₂₁, a₂₀₂₅ og a₂₀₃₀ beregnet av Kommisjonen i samsvar med nr. 6.2 i del A og B i vedlegg I.

*Artikkel 10***Unntak for visse produsenter**

1. En søknad om unntak fra målene for spesifikke utslipp beregnet i samsvar med vedlegg I kan inngis av en produsent av færre enn 10 000 nye personbiler eller 22 000 nye lette nyttekjøretøyer som registreres i Unionen per kalenderår, og som

- a) ikke tilhører en gruppe av tilknyttede produsenter, eller
- b) tilhører en gruppe av tilknyttede produsenter som samlet er ansvarlig for færre enn 10 000 nye personbiler eller 22 000 nye lette nyttekjøretøyer som registreres i Unionen per kalenderår, eller
- c) tilhører en gruppe av tilknyttede produsenter, men driver eget produksjonsanlegg og egen utviklingsavdeling.

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

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

3. Dersom Kommisjonen anser at produsenten oppfyller kriteriene for unntak i henhold til nr. 1 og er overbevist om at produsentens forslag til mål for spesifikke utslipp står i forhold til dens reduksjonspotensial, herunder det økonomiske og teknologiske potensialet til å redusere de spesifikke CO₂-utslippene, samtidig som det tas hensyn til kjennetegnene ved markedet for typen personbil eller lett nyttekjøretøy som produseres, skal Kommisjonen gi produsenten unntak.

Søknaden skal inngis senest 31. oktober i det første året unntaket får anvendelse.

4. En søknad om unntak fra målene for spesifikke utslipp beregnet i samsvar med nr. 1-4 og nr. 6.3 i del A i vedlegg I kan inngis av en produsent som sammen med alle dens tilknyttede foretak er ansvarlig for mellom 10 000 og 300 000 nye personbiler som registreres i Unionen per kalenderår.

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

- a) alle opplysningene nevnt i nr. 2 bokstav a) og c), herunder, dersom det er relevant, alle opplysninger om ethvert tilknyttet foretak,
- b) for søknader som viser til nr. 1-4 i del A i vedlegg I, et mål som utgjør en 45 % reduksjon i gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i 2007, eller, dersom én enkelt søknad inngis for et antall tilknyttede foretak, en 45 % reduksjon av gjennomsnittet av disse foretakenes gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i 2007,
- c) for søknader som viser til nr. 6.3 i del A i vedlegg I til denne forordningen, et mål som gjelder for kalenderårene 2025-2028 og tilsvarende reduksjonen angitt i artikkel 1 nr. 4 bokstav a) i denne forordningen for målet beregnet i samsvar med bokstav b) i dette nummeret, idet det tas hensyn til CO₂-utslippene målt i henhold til forordning (EU) 2017/1151.

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

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

5. En produsent som omfattes av et unntak i samsvar med denne artikkelen, skal umiddelbart underrette Kommisjonen om enhver endring som fører til eller kan føre til at den ikke lenger oppfyller kriteriene for unntak.

6. Dersom Kommisjonen på grunnlag av en melding i henhold til nr. 5 eller på annen måte anser at en produsent ikke lenger oppfyller kriteriene for unntak, skal Kommisjonen tilbakekalle unntaket med virkning fra 1. januar i neste kalenderår og underrette produsenten om dette.

7. Dersom produsenten ikke oppnår sine mål for spesifikke utslipp, skal Kommisjonen ilegge produsenten et overtredelsesgebyr som fastsatt i artikkel 8.

8. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 17 som fastsetter regler som utfyller nr. 1–7 i denne artikkelen, med hensyn til fortolkningen av kriteriene for unntak, innholdet i søknadene og innholdet i og vurderingen av programmene for reduksjon av spesifikke CO₂-utslipp.

Kommisjonen gis også myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 17 for å endre del A i vedlegg I med det formålet å fastsette beregningsformelen for målene som omfattes av unntak nevnt i nr. 4 annet ledd bokstav c) i denne artikkelen

9. Søknader om unntak, herunder opplysninger som støtter søknaden, meldinger i henhold til nr. 5, tilbakekallinger i henhold til nr. 6 og enhver ilegging av overtredelsesgebyr i henhold til nr. 7 og tiltak som vedtas i samsvar med nr. 8, skal offentliggjøres i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001⁽¹⁹⁾.

Artikkel 11

Miljøinnovasjon

1. På anmodning fra en leverandør eller produsent skal det tas hensyn til CO₂-reduksjoner som oppnås ved bruk av innovative teknologier eller en kombinasjon av innovative teknologier («innovative teknologipakker»).

Det skal tas hensyn til slike teknologier bare dersom metoden som brukes til å vurdere dem, kan gi verifiserbare, kontrollerbare og sammenlignbare resultater.

Det samlede bidraget fra slike teknologier til reduksjon av en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp kan være på høyst 7 g CO₂/km.

Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 17 for å endre denne forordningen ved å justere den øvre grensen nevnt i tredje ledd i dette nummeret med virkning fra og med 2025 for å ta hensyn til den teknologiske utviklingen, samtidig som det sikres et godt avveid nivå på den øvre grensen i forhold til produsentenes gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp.

2. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta nærmere bestemmelser om en prosedyre for godkjenning av de innovative teknologiene eller innovative teknologipakkene nevnt i nr. 1 i denne artikkelen. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 16 nr. 2. Disse nærmere bestemmelsene skal være basert på følgende kriterier for innovativ teknologi:

- a) CO₂-reduksjonene som oppnås ved bruk av innovative teknologier, skal kunne tilskrives leverandøren eller produsenten.
- b) De innovative teknologiene skal bidra til en bekreftet reduksjon av CO₂-utslippene.
- c) De innovative teknologiene skal ikke omfattes av den standardiserte prøvingscyklusen for CO₂-måling.
- d) De innovative teknologiene skal ikke
 - i) omfattes av obligatoriske bestemmelser som følge av utfyllende ytterligere tiltak som gjennomføres for å oppnå en CO₂-reduksjon på 10 g/km som nevnt i artikkel 1 nr. 3, eller
 - ii) være obligatoriske i henhold til andre bestemmelser i unionsretten.

Med virkning fra 1. januar 2025 får kriteriet nevnt i bokstav d) nr. i) i første ledd ikke anvendelse med hensyn til effektivitetsforbedringer for klimaanlegg.

⁽¹⁹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001 av 30. mai 2001 om offentlig tilgang til Europaparlamentets, Rådets og Kommisjonens dokumenter (EFT L 145 av 31.5.2001, s. 43).

3. En leverandør eller produsent som søker om å få et tiltak godkjent som en innovativ teknologi eller pakke av innovative teknologier, skal framlegge en rapport, herunder en verifikasjonsrapport utarbeidet av et uavhengig, godkjent organ, for Kommisjonen. Dersom det foreligger en mulig vekselvirkning mellom tiltaket og en annen innovativ teknologi eller pakke av innovative teknologier som allerede er godkjent, skal rapporten nevne denne vekselvirkningen, og verifikasjonsrapporten skal inneholde en vurdering av i hvilken grad vekselvirkningen påvirker reduksjonen som oppnås gjennom hvert enkelt tiltak.

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

Artikkel 12

CO₂-utslipp og drivstoff- eller energiforbruk under reelle forhold

1. Kommisjonen skal overvåke og vurdere hvor representative verdiene for CO₂-utslipp og energiforbruk fastsatt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 er for reelle forhold.

Dessuten skal Kommisjonen jevnlig samle inn data om reelle CO₂-utslipp og reelt drivstoff- eller energiforbruk hos personbiler og lette nyttekjøretøyer som bruker innretninger for overvåking av drivstoff- og energiforbruk om bord, og skal starte med nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer som registreres i 2021.

Kommisjonen skal sørge for at offentligheten blir underrettet om hvordan representativiteten i forhold til reelle forhold utvikler seg over tid.

2. For formålet nevnt i nr. 1 skal Kommisjonen fra 1. januar 2021 sikre at følgende parametere som gjelder reelle CO₂-utslipp og reelt drivstoff- eller energiforbruk hos personbiler og lette nyttekjøretøyer, regelmessig gjøres tilgjengelige for den fra produsenter, nasjonale myndigheter eller gjennom direkte dataoverføring fra kjøretøyer, etter hva som er relevant:

- a) Kjøretøyets understellsnummer.
- b) Drivstofforbruk og/eller forbruk av elektrisk energi.
- c) Samlet tilbakelagt strekning.
- d) For elektriske hybridkjøretøyer med ekstern lading, drivstofforbruk og forbruk av elektrisk energi og tilbakelagt strekning fordelt på de forskjellige kjøreinnstillingene.
- e) Andre parametere som er nødvendige for å sikre at forpliktelsene fastsatt i nr. 1 kan overholdes.

Kommisjonen skal for formålene i nr. 1 behandle dataene som mottas i henhold til første ledd, til å opprette anonymiserte og aggregerte datasett herunder per produsent. Kjøretøyets understellsnummer skal brukes bare med henblikk på denne databehandlingen og skal ikke oppbevares lenger enn nødvendig for dette formålet.

3. For å hindre at forskjellen i forhold til de reelle utslippene øker, skal Kommisjonen senest 1. juni 2023 vurdere hvordan data om drivstoff- og energiforbruk kan brukes til å sikre at kjøretøyenes verdier for CO₂-utslipp og drivstoff- og energiforbruk fastsatt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 forblir representative for utslipp under reelle forhold over tid for hver produsent.

Kommisjonen skal årlig overvåke og avgi rapport om hvordan forskjellen nevnt i første ledd utvikler seg i tidsrommet 2021-2026, og skal med sikte på å hindre at denne forskjellen øker, i 2027 vurdere gjennomførbarheten i en ordning for å justere produsentens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra 2030 og eventuelt framlegge et forslag til regelverk for å innføre en slik ordning.

4. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta en nærmere prosedyre for innkreving og behandling av dataene nevnt i nr. 2 i denne artikkelen. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 16 nr. 2.

Artikkel 13

Kontroll av CO₂-utslippene fra kjøretøyer i bruk

1. Produsentene skal sikre at verdiene for CO₂-utslipp og drivstofforbruk som er registrert i samsvarssertifikatene, tilsvarer CO₂-utslippene fra og drivstofforbruket til kjøretøyer i bruk som fastsatt i samsvar med forordning (EU) 2017/1151.

2. Etter at prosedyrene nevnt i nr. 4 første ledd er trådt i kraft, skal typegodkjenningmyndighetene for de kjøretøygruppene de er ansvarlige for typegodkjenningen av, på bakgrunn av hensiktsmessige og representative kjøretøyprøver kontrollere at verdiene for CO₂-utslipp og drivstofforbruk som er registrert i samsvarssertifikatene, tilsvarer CO₂-utslippene fra og drivstofforbruket til kjøretøyer i bruk som fastsatt i samsvar med forordning (EU) 2017/1151, samtidig som blant annet tilgjengelige data fra enheter for overvåking av drivstoff- og/eller energiforbruk om bord vurderes.

Typegodkjenningmyndighetene skal også kontrollere forekomsten av eventuelle strategier om bord eller som gjelder kjøretøyene det er tatt stikkprøver av, som på kunstig måte forbedrer kjøretøyets resultater i prøvingene som er foretatt i forbindelse med typegodkjenning, ved blant annet å bruke data fra enheter for overvåking av drivstoff- og/eller energiforbruk om bord.

3. Dersom manglende samsvar i verdiene for CO₂-utslipp eller forekomst av strategier som på kunstig måte forbedrer kjøretøyets resultater, blir konstatert som følge av kontrollene foretatt i henhold til nr. 2, skal den ansvarlige typegodkjenningmyndigheten i tillegg til å treffe nødvendige tiltak fastsatt i kapittel XI i forordning (EU) 2018/858 sikre at samsvarssertifikatene korrigeres.

4. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter fastsette prosedyrene for å foreta kontrollene nevnt i nr. 2 i denne artikkelen. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 16 nr. 2.

Før vedtakelse av gjennomføringsrettsaktene nevnt i første ledd i dette nummeret gis Kommisjonen myndighet til å vedta en delegert rettsakt i samsvar med artikkel 17 for å utfylle denne forordningen ved å fastsette veiledende prinsipper og kriterier for å definere prosedyrene nevnt i første ledd i dette nummeret.

Artikkel 14

Justering av verdiene for M₀ og TM₀

1. Verdiene for M₀ og TM₀ nevnt i del A og B i vedlegg I skal justeres som følger:
 - a) Innen 31. oktober 2020 skal verdien for M₀ i nr. 4 i del A i vedlegg I justeres til gjennomsnittlig masse i driftsferdig stand for alle nye personbiler som er registrert i 2017, 2018 og 2019. Denne nye verdien for M₀ gjelder fra 1. januar 2022 til 31. desember 2024.
 - b) Innen 31. oktober 2022 skal verdien for M₀ i nr. 4 i del B i vedlegg I justeres til gjennomsnittlig masse i driftsferdig stand for alle nye lette nyttekjøretøyer som er registrert i 2019, 2020 og 2021. Denne nye verdien for M₀ gjelder fra 2024.
 - c) Innen 31. oktober 2022 skal den veiledende verdien for TM₀ for 2025 fastsettes som gjennomsnittlig prøvingsmasse for henholdsvis alle nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer som er registrert i 2021.
 - d) Innen 31. oktober 2024 og deretter annethvert år skal verdien for TM₀ i nr. 6.2 i del A og B i vedlegg I justeres til gjennomsnittlig prøvingsmasse for henholdsvis alle nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer som er registrert i de to foregående kalenderårene, og skal starte med 2022 og 2023. De nye verdiene for TM₀ gjelder fra 1. januar i kalenderåret etter datoen for justeringen.
2. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 17 for å utfylle denne forordningen ved å fastsette tiltakene nevnt i nr. 1 i denne artikkelen.

Artikkel 15

Gjennomgåelse og rapportering

1. Kommisjonen skal i 2023 foreta en grundig gjennomgåelse av formålstjenligheten ved denne forordningen og avgi en rapport for Europaparlamentet og Rådet med resultatet av gjennomgåelsen.
2. I rapporten nevnt i nr. 1 skal Kommisjonen blant annet vurdere hvor representative verdiene for CO₂-utslipp og drivstoff- eller energiforbruk fastsatt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 er for reelle forhold, innføringen av null- og lavutslippskjøretøyer på unionsmarkedet, særlig når det gjelder lette nyttekjøretøyer, utbyggingen av infrastruktur for lade- og fyllestasjoner rapportert i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/94/EU⁽²⁰⁾, herunder finansieringen av dette, det

⁽²⁰⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/94/EU av 22. oktober 2014 om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff (EUT L 307 av 28.10.2014, s. 1).

mulige bidraget fra bruken av syntetiske og avanserte og alternative drivstoffer produsert ved hjelp av fornybar energi til utslippsreduksjoner, reduksjonen av CO₂-utslipp som faktisk konstateres for den eksisterende kjøretøyparken, hvordan stimuleringsordningen for null- og lavutslippskjøretøyer fungerer, de mulige virkningene av omstillingstiltaket fastsatt i nr. 6.3 i del A i vedlegg I, denne forordningens virkning på forbrukerne, særlig på dem med lav og middels inntekt, samt aspekter som ytterligere kan fremme en økonomisk levedyktig og sosialt rettferdig omstilling til ren, konkurransedyktig og rimelig mobilitet i Unionen.

Kommisjonen skal i denne rapporten også fastlegge en tydelig kurs for ytterligere reduksjoner av CO₂-utslipp for personbiler og lette nyttekjøretøyer etter 2030 for i vesentlig grad å bidra til at de langsiktige målene i Paris-avtalen nås.

3. Rapporten nevnt i nr. 2 skal eventuelt følges av et forslag om endring av denne forordningen, særlig en mulig revisjon av målene for hele EU-parken for 2030 i lys av elementene oppført i nr. 2 og innføring av bindende mål for utslippsreduksjon for 2035 og fra og med 2040 for personbiler og lette nyttekjøretøyer, for å sikre en rask omstilling i transportsektoren mot å oppnå netto nullutslipp i tråd med målene i Paris-avtalen.

4. Som ledd i gjennomgåelsen nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal Kommisjonen vurdere gjennomførbarheten ved å utarbeide prøvingsprosedyrer for utslipp under reelle forhold ved hjelp av et bærbart system for utslippsmåling (PEMS). Kommisjonen skal ta hensyn til denne vurderingen og de vurderingene som gjøres i henhold til artikkel 12 i denne forordningen, og kan eventuelt gjennomgå prosedyrene for måling av CO₂-utslipp som fastsatt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007. Kommisjonen skal særlig framlegge hensiktsmessige forslag til hvordan disse prosedyrene kan endres slik at de bedre gjenspeiler CO₂-utslippene fra personbiler og lette nyttekjøretøyer under reelle forhold.

5. Som ledd i gjennomgåelsen nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal Kommisjonen vurdere muligheten for å tildele inntektene fra overtredelsesgebyret til et bestemt fond eller et relevant program med mål om å sikre en rettferdig omstilling til en klimanøytral økonomi som nevnt i artikkel 4.1 i Paris-avtalen, særlig for å støtte omskolering, kompetanseutvikling og annen opplæring samt omplassering av arbeidstakere i bilsektoren i alle berørte medlemsstater, særlig i de regionene og samfunnene som påvirkes mest av omstillingen. Kommisjonen skal ved behov fremme forslag til regelverk for dette formålet innen 2027.

6. Innen 31. desember 2020 skal Kommisjonen gjennomgå direktiv 1999/94/EF idet det tas hensyn til behovet for å gi forbrukerne nøyaktige, pålitelige og sammenlignbare opplysninger om drivstofforbruk, CO₂-utslipp og utslipp av forurensende stoffer fra nye personbiler som bringes i omsetning, og vurdere mulighetene for å innføre merking for drivstofføkonomi og CO₂-utslipp for lette nyttekjøretøyer. Gjennomgåelsen skal eventuelt følges av et forslag til regelverk.

7. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter fastsette korrelasjonsparametrene som er nødvendige for å avspeile eventuelle endringer i den påbudte prøvingsprosedyren for måling av spesifikke CO₂-utslipp nevnt i forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 692/2008 og eventuelt forordning (EF) 2017/1151. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 16 nr. 2 i denne forordningen.

8. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsaker i samsvar med artikkel 17 for å endre denne forordningen ved å tilpasse formelen fastsatt i vedlegg I ved hjelp av metoden vedtatt i henhold til nr. 7 i denne artikkelen, samtidig som det skal sikres at nye og gamle prøvingsprosedyrer inneholder reduksjonskrav med likeverdig styrke for produsenter og kjøretøyer med ulik nytteverdi.

Artikkel 16

Komitéprosedyre

1. Kommisjonen skal bistås av Komiteen for klimaendringer nevnt i artikkel 44 nr. 1 bokstav a) i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1999⁽²¹⁾. Nevnte komité er en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.

⁽²¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1999 av 11. desember 2018 om styringen av energiunionen og klimatiltakene, om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, europaparlaments- og rådsdirektiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, rådsdirektiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652, og om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 av 21.12.2018, s. 1).

2. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

Artikkel 17

Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkelen.
2. Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 7 nr. 8, artikkel 10 nr. 8, artikkel 11 nr. 1 fjerde ledd, artikkel 13 nr. 4, artikkel 14 nr. 2 og artikkel 15 nr. 8 gis Kommisjonen for en periode på seks år fra 15. mai 2019. Kommisjonen skal senest ni måneder før utløpet av seksårsperioden utarbeide en rapport med hensyn til den delegerte myndigheten. Den delegerte myndigheten skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.
3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 7 nr. 8, artikkel 10 nr. 8, artikkel 11 nr. 1 fjerde ledd, artikkel 13 nr. 4, artikkel 14 nr. 2 og artikkel 15 nr. 8 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*, eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådføre seg med sakkyndige utpekt av hver medlemsstat i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming.
5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 7 nr. 8, artikkel 10 nr. 8, artikkel 11 nr. 1 fjerde ledd, artikkel 13 nr. 4, artikkel 14 nr. 2 og artikkel 15 nr. 8 trer i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen begge har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. Denne fristen skal forlenges med to måneder på initiativ fra Europaparlamentet eller Rådet.

Artikkel 18

Oppheving

Forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 oppheves med virkning fra 1. januar 2020.

Henvisninger til de opphevede forordningene skal forstås som henvisninger til denne forordningen og leses som angitt i sammenligningstabellen i vedlegg V.

Artikkel 19

Ikrafttredelse

Denne forordningen trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 1. januar 2020.

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

Utfærdiget i Strasbourg 17. april 2019.

For Europaparlamentet

A. TAJANI

President

For Rådet

G. CIAMBA

Formann

VEDLEGG I

DEL A

MÅL FOR SPESIFIKKE UTSLIPP FRA PERSONBILER

1. Med henblikk på beregningene som skal gjøres i samsvar med dette nummeret og nr. 2, skal for kalenderåret 2020 de spesifikke CO₂-utslippene fra hver ny personbil fastsettes i samsvar med følgende formel:

$$\text{Spesifikke CO}_2\text{-utslipp} = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

der

M = kjøretøyets masse i driftsferdig stand i kilogram (kg)

M₀ = 1 379,88

a = 0,0333

2. Målet for spesifikke utslipp for en produsent i 2020 skal beregnes som gjennomsnittet av de spesifikke CO₂-utslippene fastsatt i samsvar med nr. 1 fra hver ny personbil som er registrert i det aktuelle kalenderåret, og som produsenten har produsert.
3. Referansemålet for spesifikke utslipp for en produsent i 2021 skal beregnes på følgende måte:

$$\text{WLTP-referansemål for spesifikke utslipp} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{mål}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

der

WLTP_{CO₂} er det gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippet i 2020 fastsatt i samsvar med vedlegg XXI til forordning (EU) 2017/1151 og beregnet i samsvar med artikkel 4 nr. 3 annet strekpunkt i denne forordningen, uten å ta hensyn til CO₂-utslippsreduksjoner som følge av anvendelsen av artikkel 5 og 11 i denne forordningen,

NEDC_{CO₂} er det gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippet i 2020 fastsatt i samsvar med gjennomføringsforordning (EU) 2017/1153 og beregnet i samsvar med artikkel 4 nr. 3 annet strekpunkt i denne forordningen, uten å ta hensyn til CO₂-utslippsreduksjoner som følge av anvendelsen av artikkel 5 og 11 i denne forordningen,

NEDC_{2020mål} er målet for spesifikke utslipp for 2020 beregnet i samsvar med nr. 1 og 2.

4. For kalenderårene 2021-2024 skal målet for spesifikke utslipp for en produsent beregnes på følgende måte:

$$\text{Mål for spesifikke utslipp} = \text{WLTP}_{\text{referansemål}} + a [(M_\emptyset - M_0) - (M_{\emptyset,2020} - M_{0,2020})]$$

der

WLTP_{referansemål} er WLTP-referansemålet for spesifikke utslipp for 2021 beregnet i samsvar med nr. 3,

a er 0,0333,

M_∅ er gjennomsnittlig masse i driftsferdig stand (M) for nye personbiler fra produsenten, registrert i det relevante målåret, i kilogram (kg),

M₀ er 1 379,88 i 2021, og som definert i artikkel 14 nr. 1 bokstav a) for årene 2022, 2023 og 2024,

M_{∅,2020} er gjennomsnittlig masse i driftsferdig stand (M) for nye personbiler fra produsenten, registrert i 2020, i kilogram (kg),

M_{0,2020} er 1 379,88.

5. For en produsent som har fått innvilget et unntak med hensyn til et NEDC-basert mål for spesifikke utslipp i 2021, skal det WLTP-baserte målet som omfattes av unntak, beregnes på følgende måte:

$$\text{Unntaksmål}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{mål}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

der

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ er $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ som definert i nr. 3,

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ er $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ som definert i nr. 3,

$\text{NEDC}_{2021\text{mål}}$ er målet som omfattes av unntak for 2021 som er fastsatt av Kommisjonen i henhold til artikkel 10.

6. Fra 1. januar 2025 skal målene for hele EU-parken og målene for spesifikke utslipp for en produsent beregnes på følgende måte:

6.0. Mål for hele EU-parken₂₀₂₁

Mål for hele EU-parken₂₀₂₁ er gjennomsnittet, vektet med antall nye personbiler registrert i 2021, av referanseverdiene₂₀₂₁ fastsatt for hver enkelt produsent som et mål for spesifikke utslipp gjelder for i samsvar med nr. 4.

Referanseverdi₂₀₂₁ skal fastsettes for hver produsent på følgende måte:

$$\text{Referanseverdi}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{målt}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{mål for kjøretøypark}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\theta 2021} - M_{0,2021})$$

der

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{målt}}$ er gjennomsnittet, for hver produsent, av de målte CO₂-utslippene ved blandet kjøring fra hver ny personbil registrert i 2020, som fastsatt og rapportert i samsvar med artikkel 7a i gjennomføringsforordning (EU) 2017/1153,

$\text{NEDC}_{2020, \text{mål for kjøretøypark}}$ er 95 g/km,

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ er som definert i nr. 3,

$M_{\theta 2021}$ er gjennomsnittlig masse i driftsferdig stand for nye personbiler fra produsenten, registrert i 2021, i kilogram (kg),

$M_{0,2021}$ er gjennomsnittlig masse i driftsferdig stand i kilogram (kg) for alle nye personbiler registrert i 2021 fra de produsentene som et mål for spesifikke utslipp gjelder for i samsvar med nr. 4,

a er som definert i nr. 4.

6.1. Mål for hele EU-parken for 2025 og 2030

6.1.1. Mål for hele EU-parken for 2025-2029

$$\text{Mål for hele EU-parken}_{2025} = \text{mål for hele EU-parken}_{2021} \cdot (1 - \text{reduksjonsfaktor}_{2025})$$

der

mål for hele EU-parken₂₀₂₁ er som definert i nr. 6.0,

reduksjonsfaktor₂₀₂₅ er reduksjonen angitt i artikkel 1 nr. 4 bokstav a).

6.1.2. Mål for hele EU-parken fra og med 2030

Mål for hele EU-parken₂₀₃₀ = mål for hele EU-parken₂₀₂₁ · (1 – reduksjonsfaktor₂₀₃₀)

der

mål for hele EU-parken₂₀₂₁ er som definert i nr. 6.0,

reduksjonsfaktor₂₀₃₀ er reduksjonen angitt i artikkel 1 nr. 5 bokstav a).

6.2. Referansemål for spesifikke utslipp fra og med 2025

6.2.1. Referansemål for spesifikke utslipp for 2025-2029

Referansemålet for spesifikke utslipp = mål for hele EU-parken₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM – TM₀)

der

mål for hele EU-parken₂₀₂₅ er som fastsatt i samsvar med nr. 6.1.1,

a₂₀₂₅ er $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål for hele EU-parken}_{2025}}{\text{gjennomsnittslutslipp}_{2021}}$

der

a₂₀₂₁ er hellingen for den best tilpassede rette kurven som fastslås ved å anvende den lineære minste kvadraters metode på prøvingsmassen (uavhengig variabel) og de spesifikke CO₂-utslippene (avhengig variabel) for hver ny personbil registrert i 2021,

gjennomsnittslutslipp₂₀₂₁ er gjennomsnittet av de spesifikke CO₂-utslippene fra alle nye personbiler registrert i 2021 fra de produsentene som et mål for spesifikke utslipp er beregnet for i samsvar med nr. 4,

TM er gjennomsnittlig prøvingsmasse i kilogram (kg) for alle nye personbiler fra produsenten, registrert i det relevante kalenderåret,

TM₀ er verdien i kilogram (kg) fastsatt i samsvar med artikkel 14 nr. 1 bokstav d).

6.2.2. Referansemål for spesifikke utslipp fra og med 2030

Referansemålet for spesifikke utslipp = mål for hele EU-parken₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM – TM₀)

der

mål for hele EU-parken₂₀₃₀ er som fastsatt i samsvar med nr. 6.1.2,

a₂₀₃₀ er $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål for hele EU-parken}_{2030}}{\text{gjennomsnittslutslipp}_{2021}}$

der

a₂₀₂₁ er som definert i nr. 6.2.1,

gjennomsnittslutslipp₂₀₂₁ er som definert i nr. 6.2.1,

TM er som definert i nr. 6.2.1,

TM₀ er som definert i nr. 6.2.1.

6.3. Mål for spesifikke utslipp fra og med 2025

Mål for spesifikke utslipp = referansemål for spesifikke utslipp · ZLEV-faktor

der

referansemål for spesifikke utslipp er referansemålet for spesifikke utslipp av CO₂ fastsatt i samsvar med nr. 6.2.1 for perioden 2025-2029 og nr. 6.2.2 for perioden fra og med 2030,

ZLEV-faktor er $(1 + y - x)$, med mindre summen er større enn 1,05 eller lavere enn 1,0; i så fall skal ZLEV-faktoren settes til 1,05 eller 1,0, etter hva som er relevant,

der

y er andelen av null- og lavutslippskjøretøyer i produsentens park av nye personbiler beregnet som samlet antall nye null- og lavutslippskjøretøyer, der hvert av dem regnes som ZLEV_{spesifikk} i samsvar med følgende formel, delt med samlet antall nye personbiler registrert i det relevante kalenderåret:

$$ZLEV_{spesifikk} = 1 - \left(\frac{\text{spesifikke utslipp av CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

For nye personbiler registrert i medlemsstater med en andel av null- og lavutslippskjøretøyer i sin park på under 60 % av gjennomsnittet i Unionen i året 2017⁽¹⁾ og med mindre enn 1 000 nye null- og lavutslippskjøretøyer registrert i 2017, skal ZLEV_{spesifikk} fram til og med 2030 beregnes i samsvar med følgende formel:

$$ZLEV_{spesifikk} = \left(1 - \left(\frac{\text{spesifikke utslipp av CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Dersom andelen av null- og lavutslippskjøretøyer i en medlemsstats park av nye personbiler registrert i et år mellom 2025 og 2030 overstiger 5 %, er den aktuelle medlemsstaten ikke berettiget til å anvende multiplikatoren på 1,85 i de etterfølgende årene,

x er 15 % i årene 2025-2029 og 35 % fra og med 2030.

DEL B

MÅL FOR SPESIFIKKE UTSLIPP FRA LETTE NYTTEKJØRETØYER

1. Med henblikk på beregningene som skal gjøres i samsvar med dette nummeret og nr. 2, skal for kalenderåret 2020 de spesifikke CO₂-utslippene fra hvert nytt lett nyttekjøretøy fastsettes i samsvar med følgende formel:

$$\text{Spesifikke CO}_2\text{-utslipp} = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

der

M = kjøretøyets masse i driftsferdig stand i kilogram (kg)

M₀ = 1 766,4

a = 0,096

2. Målet for spesifikke utslipp for en produsent i 2020 skal beregnes som gjennomsnittet av de spesifikke CO₂-utslippene fastsatt i samsvar med nr. 1 fra hvert nytt lett nyttekjøretøy som er registrert i det aktuelle kalenderåret, og som produsenten har produsert.

⁽¹⁾ Andelen av null- og lavutslippskjøretøyer i en medlemsstats park av nye personbiler i 2017 beregnes som samlet antall nye null- og lavutslippskjøretøyer registrert i 2017 delt med samlet antall nye personbiler registrert i det samme året.

3. Referansemålet for spesifikke utslipp for en produsent i 2021 skal beregnes på følgende måte:

$$\text{WLTP} - \text{referansemål for spesifikke utslipp} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{mål}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

der

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ er det gjennomsnittlige spesifikke CO_2 -utslippet i 2020 fastsatt i samsvar med vedlegg XXI til forordning (EU) 2017/1151 uten å ta hensyn til CO_2 -utslippsreduksjoner som følge av anvendelsen av artikkel 11 i denne forordningen,

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ er det gjennomsnittlige spesifikke CO_2 -utslippet i 2020 fastsatt i samsvar med gjennomføringsforordning (EU) 2017/1152 uten å ta hensyn til CO_2 -utslippsreduksjoner som følge av anvendelsen av artikkel 11 i denne forordningen,

$\text{NEDC}_{2020\text{mål}}$ er målet for spesifikke utslipp for 2020 beregnet i samsvar med nr. 1 og 2.

4. For kalenderårene 2021-2024 skal målet for spesifikke utslipp for en produsent beregnes på følgende måte:

$$\text{Mål for spesifikke utslipp} = \text{WLTP}_{\text{referansemål}} + a \cdot [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

der

$\text{WLTP}_{\text{referansemål}}$ er WLTP-referansemålet for spesifikke utslipp for 2021 beregnet i samsvar med nr. 3,

a er 0,096,

M_{\emptyset} er gjennomsnittlig masse i driftsferdig stand (M) for nye lette nyttekjøretøyer fra produsenten, registrert i det relevante mååret, i kilogram (kg),

M_0 er 1 766,4 i 2020 og for årene 2021, 2022 og 2023 verdien vedtatt i henhold til artikkel 13 nr. 5 i forordning (EU) nr. 510/2011, og for 2024 verdien vedtatt i henhold til artikkel 14 nr. 1 bokstav b) i denne forordningen,

$M_{\emptyset 2020}$ er gjennomsnittlig masse i driftsferdig stand (M) for nye lette nyttekjøretøyer fra produsenten, registrert i 2020, i kilogram (kg),

$M_{0,2020}$ er 1 766,4.

5. For en produsent som har fått innvilget et unntak med hensyn til et NEDC-basert mål for spesifikke utslipp i 2021, skal det WLTP-baserte målet som omfattes av unntak, beregnes på følgende måte:

$$\text{Unntaksmål}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{mål}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

der

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ er $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ som definert i nr. 3,

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ er $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ som definert i nr. 3,

$\text{NEDC}_{2021\text{mål}}$ er målet som omfattes av unntak for 2021 som er fastsatt av Kommissjonen i henhold til artikkel 10.

6. Fra 1. januar 2025 skal målene for hele EU-parken og målene for spesifikke utslipp for en produsent beregnes på følgende måte:

6.0. Mål for hele EU-parken₂₀₂₁

Mål for hele EU-parken₂₀₂₁ er gjennomsnittet, vektet med antall nye lette nyttekjøretøyer registrert i 2021, av referanseverdiene₂₀₂₁ fastsatt for hver enkelt produsent som et mål for spesifikke utslipp gjelder for i samsvar med nr. 4.

Referanseverdi₂₀₂₁ skal fastsettes for hver produsent på følgende måte:

$$\text{Referanseverdi}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{målt}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{mål for kjøretøypark}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\theta 2021} - M_{0,2021})$$

der

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{målt}}$ er gjennomsnittet, for hver produsent, av de målte CO₂-utslippene ved blandet kjøring fra hvert nytt lett nyttekjøretøy registrert i 2020, som fastsatt og rapportert i samsvar med artikkel 7a i gjennomføringsforordning (EU) 2017/1152,

$\text{NEDC}_{2020, \text{mål for kjøretøypark}}$ er 147 g/km,

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ er som definert i nr. 3,

$M_{\theta 2021}$ er gjennomsnittlig masse i driftsferdig stand for nye lette nyttekjøretøyer fra produsenten, registrert i 2021, i kilogram (kg),

$M_{0,2021}$ er gjennomsnittlig masse i driftsferdig stand i kilogram (kg) for alle nye lette nyttekjøretøyer registrert i 2021 fra de produsentene som et mål for spesifikke utslipp gjelder for i samsvar med nr. 4,

a er som definert i nr. 4.

6.1. Mål for hele EU-parken for 2025 og 2030

6.1.1. Mål for hele EU-parken for 2025-2029

$$\text{Mål for hele EU-parken}_{2025} = \text{mål for hele EU-parken}_{2021} \cdot (1 - \text{reduksjonsfaktor}_{2025})$$

der

mål for hele EU-parken₂₀₂₁ er som definert i nr. 6.0,

reduksjonsfaktor₂₀₂₅ er reduksjonen angitt i artikkel 1 nr. 4 bokstav b).

6.1.2. Mål for hele EU-parken fra og med 2030

$$\text{Mål for hele EU-parken}_{2030} = \text{mål for hele EU-parken}_{2021} \cdot (1 - \text{reduksjonsfaktor}_{2030})$$

der

mål for hele EU-parken₂₀₂₁ er som definert i nr. 6.0,

reduksjonsfaktor₂₀₃₀ er reduksjonen angitt i artikkel 1 nr. 5 bokstav b).

6.2. Referansemål for spesifikke utslipp fra og med 2025

6.2.1. Referansemål for spesifikke utslipp for 2025-2029

$$\text{Referansemålet for spesifikke utslipp} = \text{mål for hele EU-parken}_{2025} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$$

der

mål for hele EU-parken₂₀₂₅ er som fastsatt i samsvar med nr. 6.1.1,

α er a_{2025} dersom den gjennomsnittlige prøvingsmassen for en produsents nye lette nyttekjøretøyer er høyst TM_0 som fastsatt i samsvar med artikkel 14 nr. 1 bokstav d), og a_{2021} dersom den gjennomsnittlige prøvingsmassen for en produsents nye lette nyttekjøretøyer er høyere enn TM_0 fastsatt i samsvar med artikkel 14 nr. 1 bokstav d),

der	
a_{2025}	er $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål for hele EU-parken}_{2025}}{\text{gjennomsnittsutslipp}_{2021}}$
a_{2021}	er hellingen for den best tilpassede rette kurven som fastslås ved å anvende den lineære minste kvadraters metode på prøvingsmassen (uavhengig variabel) og de spesifikke CO ₂ -utslippene (avhengig variabel) for hvert nytt lett nyttekjøretøy registrert i 2021,
$\text{gjennomsnittsutslipp}_{2021}$	er gjennomsnittet av de spesifikke CO ₂ -utslippene fra alle nye lette nyttekjøretøyer registrert i 2021 fra de produsentene som et mål for spesifikke utslipp er beregnet for i samsvar med nr. 4,
TM	er gjennomsnittlig prøvingsmasse i kilogram (kg) for alle nye lette nyttekjøretøyer fra produsenten, registrert i det relevante kalenderåret,
TM ₀	er verdien i kilogram (kg) fastsatt i samsvar med artikkel 14 nr. 1 bokstav d).

6.2.2. Referansemål for spesifikke utslipp fra og med 2030

Referansemålet for spesifikke utslipp = mål for hele EU-parken₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

der

mål for hele EU-parken ₂₀₃₀	er som fastsatt i samsvar med nr. 6.1.2,
α	er a_{2030} dersom den gjennomsnittlige prøvingsmassen for en produsents nye lette nyttekjøretøyer er høyst TM ₀ som fastsatt i samsvar med artikkel 14 nr. 1 bokstav d), og a_{2021} dersom den gjennomsnittlige prøvingsmassen for en produsents nye lette nyttekjøretøyer er høyere enn TM ₀ fastsatt i samsvar med artikkel 14 nr. 1 bokstav d),
der	
a_{2030}	er $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål for hele EU-parken}_{2030}}{\text{gjennomsnittsutslipp}_{2021}}$
a_{2021}	er som definert i nr. 6.2.1,
$\text{gjennomsnittsutslipp}_{2021}$	er som definert i nr. 6.2.1,
TM	er som definert i nr. 6.2.1,
TM ₀	er som definert i nr. 6.2.1.

6.3. Mål for spesifikke utslipp fra og med 2025

6.3.1. Mål for spesifikke utslipp for 2025-2029

Målet for spesifikke utslipp = (referansemål for spesifikke utslipp – (Ømål – mål for hele EU-parken₂₀₂₅)) · ZLEV-faktor

der

referansemål for spesifikke utslipp	er referansemålet for spesifikke utslipp for produsenten fastsatt i samsvar med nr. 6.2.1,
Ømål	er gjennomsnittet, vektet med antall nye lette nyttekjøretøyer for hver enkelt produsent for alle referansemålene for spesifikke utslipp fastsatt i samsvar med nr. 6.2.1,
ZLEV-faktor	er $(1 + y - x)$, med mindre summen er større enn 1,05 eller lavere enn 1,0; i så fall skal ZLEV-faktoren settes til 1,05 eller 1,0, etter hva som er relevant,

der

Y er andelen av null- og lavutslippskjøretøyer i produsentens park av nye lette nyttekjøretøyer beregnet som samlet antall nye null- og lavutslippskjøretøyer, der hvert av dem regnes som $ZLEV_{spesifikk}$ i samsvar med følgende formel, delt med samlet antall nye lette nyttekjøretøyer registrert i det relevante kalenderåret:

$$ZLEV_{spesifikk} = 1 - \left(\frac{\text{spesifikke utslipp av CO}_2}{50} \right)$$

x er 15 %.

6.3.2. Mål for spesifikke utslipp fra og med 2030

Målet for spesifikke utslipp = (referansemål for spesifikke utslipp – ($\emptyset_{mål}$ – mål for hele EU-parken₂₀₃₀)) · ZLEV-faktor

der

referansemål for spesifikke utslipp er referansemålet for spesifikke utslipp for produsenten fastsatt i samsvar med nr. 6.2.2,

$\emptyset_{mål}$ er gjennomsnittet, vektet med antall nye lette nyttekjøretøyer for hver enkelt produsent for alle referansemålene for spesifikke utslipp fastsatt i samsvar med nr. 6.2.2,

ZLEV-faktor er $(1 + y - x)$, med mindre summen er større enn 1,05 eller lavere enn 1,0; i så fall skal ZLEV-faktoren settes til 1,05 eller 1,0, etter hva som er relevant,

der

y er andelen av null- og lavutslippskjøretøyer i produsentens park av nye lette nyttekjøretøyer beregnet som samlet antall nye null- og lavutslippskjøretøyer, der hvert av dem regnes som $ZLEV_{spesifikk}$ i samsvar med følgende formel, delt med samlet antall nye lette nyttekjøretøyer registrert i det relevante kalenderåret:

$$ZLEV_{spesifikk} = 1 - \left(\frac{\text{spesifikke utslipp av CO}_2}{50} \right)$$

x er 30 %.

VEDLEGG II

OVERVÅKING OG RAPPORTERING AV UTSLIPP FRA NYE PERSONBILER

DEL A

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

1. Medlemsstatene skal for hvert kalenderår registrere følgende detaljerte data om hver ny personbil som registreres som et kjøretøy i gruppe M₁ på deres territorium:
 - a) Produsent.
 - b) Typegodkjenningsnummer og utvidelsesnummer.
 - c) Type, variant og versjon (dersom relevant).
 - d) Merke og handelsbetegnelse.
 - e) Det typegodkjente kjøretøyets gruppe.
 - f) Samlet antall nyregistreringer.
 - g) Masse i driftsferdig stand.
 - h) Spesifikke CO₂-utslipp (NEDC og WLTP).
 - i) Avtrykk: Akselavstand, sporvidde for styrende aksel og sporvidde for annen aksel.
 - j) Drivstofftype og driftsmodus.
 - k) Slagvolum.
 - l) Forbruk av elektrisk energi.
 - m) Kode for innovativ teknologi eller gruppe av innovative teknologier samt reduksjon i CO₂-utslipp som oppnås ved bruk av slik teknologi (NEDC og WLTP).
 - n) Største nettoeffekt.
 - o) Kjøretøyets understellsnummer.
 - p) WLTP-prøvmasse.
 - q) Avviks- og verifiseringsfaktorer som nevnt i nr. 3.2.8 i vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) 2017/1153.
 - r) Det registrerte kjøretøyets gruppe.
 - s) Kjøretøygruppens identifikasjonsnummer.
 - t) Elektrisk rekkevidde, dersom det er relevant.

Medlemsstatene skal i samsvar med artikkel 7 gjøre alle data oppført i dette nummeret tilgjengelig for Kommisjonen i det formatet som er angitt i del B avsnitt 2.
2. De detaljerte dataene nevnt i nr. 1 skal hentes fra samsvarssertifikatet til den aktuelle personbilen. For kjøretøyer som bruker to typer drivstoff (bensin/gass), og der samsvarssertifikatet inneholder verdier for spesifikke CO₂-utslipp for begge drivstofftyper, skal medlemsstatene bare bruke verdien som måles for gass.
3. Medlemsstatene skal for hvert kalenderår fastsette
 - a) samlet antall nyregistreringer av nye personbiler som omfattes av EF-typegodkjenning,
 - b) samlet antall nyregistreringer av nye individuelt godkjente personbiler,
 - c) samlet antall nyregistreringer av nye personbiler som omfattes av nasjonal typegodkjenning av små serier.

DEL B**Format for oversending av data**

Medlemsstatene skal for hvert år rapportere dataene angitt i nr. 1 og 3 i del A i følgende formater:

AVSNITT 1

AGGREGERTE OVERVÅKINGSDATA

Medlemsstat ⁽¹⁾	
År	
Samlet antall nyregistreringer av nye personbiler som omfattes av EF-typegodkjenning	
Samlet antall nyregistreringer av nye individuelt godkjente personbiler	
Samlet antall nyregistreringer av nye personbiler som omfattes av nasjonal typegodkjenning av små serier	

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

AVSNITT 2

DETALJERTE OVERVÅKINGSDATA – ETT KJØRETØY

Henvi­sing til del A nr. 1	Detaljerte data per registrert kjøretøy
(a)	Produsentens navn – EU-standardbetegnelse
	Produsentens navn – OEM-erklæring
	Produsentens navn i medlemsstatens register ⁽¹⁾
(b)	Typegodkjenningsnummer og utvidelsesnummer
(c)	Type
	Variant
	Versjon
(d)	Merke og handelsbetegnelse
(e)	Det typegodkjente kjøretøyets gruppe
(f)	Samlet antall nyregistreringer
(g)	Masse i driftsferdig stand
(h)	Spesifikke CO ₂ -utslipp (blandet kjøring) NEDC-verdi fram til 31. desember 2020, unntatt for kjøretøyer som hører inn under virkeområdet for artikkel 5, som NEDC-verdien skal fastsettes for fram til 22. desember, i samsvar med gjennomføringsforordning (EU) 2017/1153
	Spesifikke CO ₂ -utslipp (blandet kjøring) WLTP-verdi

Henvisning til del A nr. 1	Detaljerte data per registrert kjøretøy
(i)	Akselavstand
	Sporvidde med styrende aksel (aksel 1)
	Sporvidde med annen aksel (aksel 2)
(j)	Drivstofftype
	Driftsmodus
(k)	Slagvolum (cm ³)
(l)	Forbruk av elektrisk energi (Wh/km)
(m)	Kode for miljønnovasjon(er)
	Samlede CO ₂ -utslippsreduksjoner ifølge NEDC som skyldes miljønnovasjon(er) fram til 31. desember 2020
	Samlede CO ₂ -utslippsreduksjoner ifølge WLTP som skyldes miljønnovasjon(er)
(n)	Største nettoeffekt
(o)	Understellsnummer
(p)	WLTP-prøvningsmasse
(q)	Avviksfaktor De (dersom tilgjengelig)
	Verifiseringsfaktor (dersom tilgjengelig)
(r)	Det registrerte kjøretøyets gruppe
(s)	Kjøretøygruppens identifikasjonsnummer
(t)	Elektrisk rekkevidde, dersom det foreligger

Merknader:

- (¹) For nasjonal typegodkjenning av små serier (NSS) eller individuell godkjenning (IVA) skal produsentens navn angis i kolonnen «Produsentens navn i medlemsstatens register», og i kolonnen «Produsentens navn – EU-standardbetegnelse» skal et av følgende angis: «AA-NSS» eller «AA-IVA».

VEDLEGG III

OVERVÅKING OG RAPPORTERING AV UTSLIPP FRA NYE LETTE NYTTEKJØRETØYER

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

1. Detaljerte data

1.1. Ferdigoppbygde kjøretøyer registrert som N₁

For EF-typegodkjente ferdigoppbygde kjøretøyer registrert som N₁ skal medlemsstatene for hvert kalenderår registrere følgende detaljerte data om hvert nye lette nyttekjøretøy første gang det registreres på deres territorium:

- a) Produsent.
- b) Typegodkjenningsnummer og utvidelsesnummer.
- c) Type, variant og versjon.
- d) Merke.
- e) Det typegodkjente kjøretøyets gruppe.
- f) Det registrerte kjøretøyets gruppe.
- g) Spesifikke CO₂-utslipp (NEDC og WLTP).
- h) Masse i driftsferdig stand.
- i) Største teknisk tillatte totalmasse.
- j) Avtrykk: Akselavstand, sporvidde for styrende aksel og sporvidde for annen aksel.
- k) Drivstofftype og driftsmodus.
- l) Slagvolum.
- m) Forbruk av elektrisk energi.
- n) Kode for innovativ teknologi eller gruppe av innovative teknologier samt reduksjon i CO₂-utslipp som oppnås ved bruk av slik teknologi (NEDC og WLTP).
- o) Kjøretøyets understellsnummer.
- p) WLTP-prøvningsmasse.
- q) Avviks- og verifiseringsfaktorer som nevnt i nr. 3.2.8 i vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) 2017/1152.
- r) Kjøretøygruppens understellsnummer fastsatt i samsvar med nr. 5.0 i vedlegg XXI til forordning (EU) 2017/1151.
- s) Elektrisk rekkevidde, dersom det er relevant.

Medlemsstatene skal i samsvar med artikkel 7 gjøre alle data oppført i dette nummeret tilgjengelig for Kommisjonen i det formatet som er angitt i del C avsnitt 2 i dette vedlegget.

1.2. Kjøretøyer som er godkjent etappevis og registrert som N₁-kjøretøyer

For kjøretøyer bygd i flere etapper som er registrert som N₁-kjøretøyer, skal medlemsstatene for hvert kalenderår registrere følgende detaljerte data om

- a) basiskjøretøyet (uferdig): Dataene angitt i nr. 1.1 bokstav a), b), c), d), e), g), h), i), n) og o), eller i stedet for dataene angitt i bokstav h) og i), standard tilleggsmasse oppgitt som en del av typegodkjenningsopplysningene angitt i nr. 2.17.2 i vedlegg I til direktiv 2007/46/EF,
- b) basiskjøretøyet (ferdig): Dataene angitt i nr. 1.1 bokstav a), b), c), d), e), g), h), i), n) og o),
- c) det etappevis ferdigoppbygde kjøretøyet: Dataene angitt nr. 1.1 bokstav a), f), g), h), j), k), l), m) og o).

Dersom noen av dataene i bokstav a) og b) i første ledd ikke kan framlegges for basiskjøretøyet, skal medlemsstaten i stedet framlegge data for det etappevis ferdigoppbygde kjøretøyet.

Formatet i avsnitt 2 i del C skal benyttes for etappevis ferdigoppbygde N₁-kjøretøyer.

Understallsnummeret nevnt i nr. 1.1 bokstav o) skal ikke offentliggjøres.

2. Opplysningene nevnt i nr. 1 skal hentes fra samsvarssertifikatet. For kjøretøyer som bruker to typer drivstoff (bensin/gass), og der samsvarssertifikatet inneholder verdier for spesifikke CO₂-utslipp for begge drivstofftyper, skal medlemsstatene bare bruke verdien som måles for gass.
3. Medlemsstatene skal for hvert kalenderår fastsette
 - a) samlet antall nyregistreringer av nye lette nyttekjøretøyer som omfattes av EF-typegodkjenning,
 - b) samlet antall nyregistreringer av nye lette nyttekjøretøyer som omfattes av etappevis typegodkjenning, dersom tilgjengelig,
 - c) samlet antall nyregistreringer av nye lette nyttekjøretøyer som omfattes av individuell godkjenning,
 - d) samlet antall nyregistreringer av nye lette nyttekjøretøyer som omfattes av nasjonal typegodkjenning av små serier.

B. Metode for å fastsette hvilke data som skal registreres ved overvåking av CO₂-utslipp fra nye lette nyttekjøretøyer

Overvåkingsdata som medlemstatene er pålagt å fastsette i samsvar med nr. 1 og 3 i del A, skal fastsettes i samsvar med metoden i denne delen.

1. Antall registrerte nye lette nyttekjøretøyer

Medlemsstatene skal fastsette antall nye lette nyttekjøretøyer som er registrert på deres territorium i det aktuelle overvåkingsåret, inndelt etter hvorvidt kjøretøyene omfattes av EF-typegodkjenning, individuell godkjenning og nasjonal typegodkjenning av små serier og, dersom tilgjengelig, etappevis typegodkjenning.

2. Etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer

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

For å sikre at verdiene for CO₂-utslipp, drivstoffeffektivitet og masse for etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer er representative, uten å påføre produsenten av basiskjøretøyer for store byrder skal Kommisjonen foreslå en særskilt prosedyre for overvåking, og skal, dersom det er relevant, foreta nødvendige endringer i det relevante typegodkjenningsregelverket.

Selv om standard tilleggsmasse med henblikk på beregning av målet for 2020 i samsvar med del B nr. 2 i vedlegg I skal tas fra del C i dette vedlegget, kan det etappevis ferdigoppbygde kjøretøyetets masse i driftsferdig stand benyttes i den foreløpige beregningen av målet for spesifikke utslipp nevnt i artikkel 7 nr. 4.

Dersom basiskjøretøyet er et ferdigoppbygd kjøretøy, skal kjøretøyetets masse i driftsferdig stand brukes til å beregne målet for spesifikke utslipp. Dersom verdien for masse ikke kan fastsettes, kan det etappevis ferdigoppbygde kjøretøyetets masse i driftsferdig stand imidlertid brukes til en foreløpig beregning av målet for spesifikke utslipp.

C. Formater for oversending av data

Medlemsstatene skal for hvert år rapportere dataene angitt i nr. 1 og 3 i del A i følgende format:

Avsnitt 1

Aggregerte overvåkingsdata

Medlemsstat ⁽¹⁾	
År	
Samlet antall nyregistreringer av nye lette nyttekjøretøyer som omfattes av EF-typegodkjenning	
Samlet antall nyregistreringer av individuelt godkjente nye lette nyttekjøretøyer	
Samlet antall nyregistreringer av nye lette nyttekjøretøyer som omfattes av nasjonal typegodkjenning av små serier	
Samlet antall nyregistreringer av nye lette nyttekjøretøyer som omfattes av etappevis typegodkjenning (dersom tilgjengelig)	

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

Avsnitt 2

Detaljerte overvåkingsdata – ett kjøretøy

Henvisning til del A nr. 1.1	Detaljerte data per registrert kjøretøy ⁽¹⁾
(a)	Produsentens navn – EU-standardbetegnelse ⁽²⁾
	Produsentens navn – OEM-erklæring FERDIGOPPBYGD KJØRETØY / BASISKJØRETØY ⁽³⁾
	Produsentens navn – OEM-erklæring ETAPPEVIS FERDIGOPPBYGD KJØRETØY ⁽³⁾
	Produsentens navn i medlemsstatens register ⁽²⁾
(b)	Typegodkjenningsnummer og utvidelsesnummer
(c)	Type
	Variant
	Versjon
(d)	Merke
(e)	Det typegodkjente kjøretøyets gruppe
(f)	Det registrerte kjøretøyets gruppe
(g)	Spesifikke CO ₂ -utslipp (blandet kjøring) NEDC-verdi fram til 31. desember 2020
	Spesifikke CO ₂ -utslipp (blandet kjøring) WLTP-verdi

Henvisning til del A nr. 1.1	Detaljerte data per registrert kjøretøy ⁽¹⁾
(h)	Masse i driftsferdig stand BASISKJØRETØY
	Masse i driftsferdig stand ETAPPEVIS FERDIGOPPBYGD KJØRETØY / FERDIGOPPBYGD KJØRETØY
(i) ⁽⁴⁾	Største teknisk tillatte totalmasse
(j)	Akselavstand
	Sporvidde med styrende aksel (aksel 1)
	Sporvidde med annen aksel (aksel 2)
(k)	Drivstofftype
	Driftsmodus
(l)	Slagvolum (cm ³)
(m)	Forbruk av elektrisk energi (Wh/km)
(n)	Kode for miljøinnovasjon(er)
	Samlede CO ₂ -utslippsreduksjoner ifølge NEDC som skyldes miljøinnovasjon(er) fram til 31. desember 2020
	Samlede CO ₂ -utslippsreduksjoner ifølge WLTP som skyldes miljøinnovasjon(er)
(o)	Understellsnummer
(p)	WLTP-prøvningsmasse
(q)	Avviksfaktor De (dersom tilgjengelig)
	Verifiseringsfaktor (dersom tilgjengelig)
(r)	Kjøretøygruppens identifikasjonsnummer
(s)	Elektrisk rekkevidde, dersom det foreligger
Nr. 2.17.2 i vedlegg I til direktiv 2007/46/EF ⁽⁵⁾	Standard tilleggsmasse (dersom relevant for kjøretøyer bygd i flere etapper)

Merknader:

- (¹) Dersom det i forbindelse med kjøretøyer bygd i flere etapper ikke kan framlegges data om basiskjøretøyet, skal medlemsstaten minst framlegge de dataene som er angitt i dette formatet for det etappevis ferdigoppbygde kjøretøyet.
- (²) For nasjonal typegodkjenning av små serier (NSS) eller individuell godkjenning (IVA) skal produsentens navn angis i kolonnen «Produsentens navn i medlemsstatens register», og i kolonnen «Produsentens navn – EU-standardbetegnelse» skal et av følgende angis: «AA-NSS» eller «AA-IVA».
- (³) For kjøretøyer bygd i flere etapper skal produsenten av basiskjøretøyet (uferdig/ferdigoppbygd) angis. Dersom produsenten av basiskjøretøyet ikke er tilgjengelig, skal bare produsenten av det etappevis ferdigoppbygde kjøretøyet angis.
- (⁴) For kjøretøyer bygd i flere etapper skal basiskjøretøyets største teknisk tillatte totalmasse angis.
- (⁵) For kjøretøyer bygd i flere etapper kan basiskjøretøyets masse i driftsferdig stand og største teknisk tillatte totalmasse erstattes av standard tilleggsmasse angitt i typegodkjenningsopplysningene i samsvar med nr. 2.17.2 i vedlegg I til direktiv 2007/46/EF.

VEDLEGG IV

OPPHEVEDE FORORDNINGER MED LISTE OVER PÅFØLGENDE ENDRINGER

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009	(EUT L 140 av 5.6.2009, s.1)
Kommisjonsforordning (EU) nr. 397/2013	(EUT L 120 av 1.5.2013, s. 4)
Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 333/2014	(EUT L 103 av 5.4.2014, s. 15)
Delegert kommisjonsforordning (EU) 2015/6	(EUT L 3 av 7.1.2015, s. 1)
Delegert kommisjonsforordning (EU) 2017/1502	(EUT L 221 av 26.8.2017, s. 4)
Delegert kommisjonsforordning (EU) 2018/649	(EUT L 108 av 27.4. 2018, s. 14)
Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011	(EUT L 145 av 31.5.2011, s. 1)
Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 205/2012	(EUT L 72 av 10.3.2012, s. 2)
Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 253/2014	(EUT L 84 av 20.3.2014, s. 38)
Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 404/2014	(EUT L 121 av 24.4.2014, s. 1)
Delegert kommisjonsforordning (EU) 2017/748	(EUT L 113 av 29.4.2017, s. 9)
Delegert kommisjonsforordning (EU) 2017/1499	(EUT L 219 av 25.8.2017, s. 1)

VEDLEGG V

SAMMENLIGNINGSTABELL

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Denne forordningen
Artikkel 1 første ledd	Artikkel 1 nr. 1	Artikkel 1 nr. 1
Artikkel 1 annet ledd	Artikkel 1 nr. 2	Artikkel 1 nr. 2
Artikkel 1 tredje ledd	—	Artikkel 1 nr. 3
—	—	Artikkel 1 nr. 4
—	—	Artikkel 1 nr. 5
—	—	Artikkel 1 nr. 6
—	—	Artikkel 1 nr. 7
Artikkel 2 nr. 1	Artikkel 2 nr. 1	Artikkel 2 nr. 1
Artikkel 2 nr. 2	Artikkel 2 nr. 2	Artikkel 2 nr. 2
Artikkel 2 nr. 3	Artikkel 2 nr. 3	Artikkel 2 nr. 3
Artikkel 2 nr. 4	Artikkel 2 nr. 4	Artikkel 2 nr. 4
Artikkel 3 nr. 1 innledende tekst	Artikkel 3 nr. 1 innledende tekst	Artikkel 3 nr. 1 innledende tekst
Artikkel 3 nr. 1 bokstav a) og b)	Artikkel 3 nr. 1 bokstav a) og b)	Artikkel 3 nr. 1 bokstav a) og b)
—	Artikkel 3 nr. 1 bokstav c), d) og e)	Artikkel 3 nr. 1 bokstav c), d) og e)
Artikkel 3 nr. 1 bokstav c) og d)	Artikkel 3 nr. 1 bokstav f) og g)	Artikkel 3 nr. 1 bokstav f) og g)
Artikkel 3 nr. 1 bokstav f)	Artikkel 3 nr. 1 bokstav h)	Artikkel 3 nr. 1 bokstav h)
Artikkel 3 nr. 1 bokstav e)	Artikkel 3 nr. 1 bokstav j)	Artikkel 3 nr. 1 bokstav i)
Artikkel 3 nr. 1 bokstav g)	Artikkel 3 nr. 1 bokstav i)	Artikkel 3 nr. 1 bokstav j)
—	—	Artikkel 3 nr. 1 bokstav k), l) og m)
—	Artikkel 3 nr. 1 bokstav k)	Artikkel 3 nr. 1 bokstav n)
Artikkel 3 nr. 2	Artikkel 3 nr. 2	Artikkel 3 nr. 2
Artikkel 4 første ledd	Artikkel 4 første ledd	Artikkel 4 nr. 1 innledende tekst og bokstav a) og b)
—	—	Artikkel 4 nr. 1 bokstav c)
—	Artikkel 4 annet ledd	Artikkel 4 nr. 2
Artikkel 4 annet ledd	Artikkel 4 tredje ledd	Artikkel 4 nr. 3
Artikkel 5	Artikkel 5	—
Artikkel 5a	—	Artikkel 5
Artikkel 6	Artikkel 6	—
Artikkel 7 nr. 1	Artikkel 7 nr. 1	Artikkel 6 nr. 1
Artikkel 7 nr. 2 bokstav a), b) og c)	Artikkel 7 nr. 2 bokstav a), b) og c)	Artikkel 6 nr. 2 bokstav a), b) og c)
—	—	Artikkel 6 nr. 2 bokstav d)
Artikkel 7 nr. 3	Artikkel 7 nr. 3	Artikkel 6 nr. 3
Artikkel 7 nr. 4	Artikkel 7 nr. 4	Artikkel 6 nr. 4
Artikkel 7 nr. 5	Artikkel 7 nr. 5	Artikkel 6 nr. 5
Artikkel 7 nr. 6	Artikkel 7 nr. 6	Artikkel 6 nr. 6

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Denne forordningen
Artikkel 7 nr. 7	Artikkel 7 nr. 7	Artikkel 6 nr. 7
Artikkel 8 nr. 1	Artikkel 8 nr. 1	Artikkel 7 nr. 1
Artikkel 8 nr. 2	Artikkel 8 nr. 2	Artikkel 7 nr. 2
Artikkel 8 nr. 3	Artikkel 8 nr. 3	Artikkel 7 nr. 3
Artikkel 8 nr. 4 første og annet ledd	Artikkel 8 nr. 4 første og annet ledd	Artikkel 7 nr. 4 første og annet ledd
Artikkel 8 nr. 4 tredje ledd	Artikkel 8 nr. 4 første ledd	Artikkel 7 nr. 4 tredje ledd
Artikkel 8 nr. 5 første ledd	Artikkel 8 nr. 5	Artikkel 7 nr. 5 første ledd
Artikkel 8 nr. 5 annet ledd	Artikkel 8 nr. 6	Artikkel 7 nr. 5 annet ledd
Artikkel 8 nr. 6	Artikkel 8 nr. 7	—
Artikkel 8 nr. 7	Artikkel 8 nr. 8	Artikkel 7 nr. 6 første ledd
—	—	Artikkel 7 nr. 6 annet ledd
Artikkel 8 nr. 8	—	—
Artikkel 8 nr. 9 første ledd	Artikkel 8 nr. 9 første ledd	Artikkel 7 nr. 7
Artikkel 8 nr. 9 annet ledd	Artikkel 8 nr. 9 annet ledd	Artikkel 7 nr. 8
—	—	Artikkel 7 nr. 9
—	—	Artikkel 7 nr. 10
—	Artikkel 8 nr. 10	Artikkel 7 nr. 11
Artikkel 9 nr. 1	Artikkel 9 nr. 1	Artikkel 8 nr. 1
Artikkel 9 nr. 2 første ledd innledende tekst	Artikkel 9 nr. 2 første ledd innledende tekst	Artikkel 8 nr. 2 første ledd første del
Artikkel 9 nr. 2 første ledd bokstav a)	Artikkel 9 nr. 2 første ledd bokstav a)	—
Artikkel 9 nr. 2 første ledd bokstav b)	Artikkel 9 nr. 2 første ledd bokstav b)	Artikkel 8 nr. 2 første ledd annen del
Artikkel 9 nr. 2 annet ledd	Artikkel 9 nr. 2 annet ledd	Artikkel 8 nr. 2 annet ledd
Artikkel 9 nr. 3	Artikkel 9 nr. 3	Artikkel 8 nr. 3
Artikkel 9 nr. 4	Artikkel 9 nr. 4	Artikkel 8 nr. 4
Artikkel 10 nr. 1 innledende tekst	Artikkel 10 nr. 1 innledende tekst	Artikkel 9 nr. 1 innledende tekst
Artikkel 10 nr. 1 bokstav a)–e)	Artikkel 10 nr. 1 bokstav a)–e)	Artikkel 9 nr. 1 bokstav a)–e)
—	—	Artikkel 9 nr. 1 bokstav f)
Artikkel 10 nr. 2	Artikkel 10 nr. 2	Artikkel 9 nr. 2
—	—	Artikkel 9 nr. 3
Artikkel 11 nr. 1	Artikkel 11 nr. 1	Artikkel 10 nr. 1
Artikkel 11 nr. 2	Artikkel 11 nr. 2	Artikkel 10 nr. 2
Artikkel 11 nr. 3	Artikkel 11 nr. 3	Artikkel 10 nr. 3 første ledd
—	—	Artikkel 10 nr. 3 annet ledd
Artikkel 11 nr. 4 første ledd	—	Artikkel 10 nr. 4 første ledd

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Denne forordningen
Artikkel 11 nr. 4 annet ledd innledende tekst	—	Artikkel 10 nr. 4 annet ledd innledende tekst
Artikkel 11 nr. 4 annet ledd bokstav a)	—	Artikkel 10 nr. 4 annet ledd bokstav a)
Artikkel 11 nr. 4 annet ledd bokstav b)	—	—
Artikkel 11 nr. 4 annet ledd bokstav c)	—	Artikkel 10 nr. 4 annet ledd bokstav b)
—	—	Artikkel 10 nr. 4 annet ledd bokstav c)
Artikkel 11 nr. 4 tredje og fjerde ledd	—	Artikkel 10 nr. 4 tredje og fjerde ledd
Artikkel 11 nr. 5	Artikkel 11 nr. 4	Artikkel 10 nr. 5
Artikkel 11 nr. 6	Artikkel 11 nr. 5	Artikkel 10 nr. 6
Artikkel 11 nr. 7	Artikkel 11 nr. 6	Artikkel 10 nr. 7
Artikkel 11 nr. 8	Artikkel 11 nr. 7	Artikkel 10 nr. 8
Artikkel 11 nr. 9	Artikkel 11 nr. 8	Artikkel 10 nr. 9
Artikkel 12 nr. 1 første ledd	Artikkel 12 nr. 1 første ledd	Artikkel 11 nr. 1 første ledd
Artikkel 12 nr. 1 annet ledd	—	Artikkel 11 nr. 1 annet ledd
Artikkel 12 nr. 1 tredje ledd	Artikkel 12 nr. 1 annet ledd	Artikkel 11 nr. 1 tredje ledd
—	—	Artikkel 11 nr. 1 fjerde ledd
Artikkel 12 nr. 2	Artikkel 12 nr. 2	Artikkel 11 nr. 2 innledende tekst bokstav a), b) og c) og bokstav d) første del
—	—	Artikkel 11 nr. 2 bokstav d) siste del
Artikkel 12 nr. 3	Artikkel 12 nr. 3	Artikkel 11 nr. 3
Artikkel 12 nr. 4	Artikkel 12 nr. 4	Artikkel 11 nr. 4
—	—	Artikkel 12
—	—	Artikkel 13
Artikkel 13 nr. 1	—	—
—	Artikkel 13 nr. 1	—
—	—	Artikkel 14 overskrift
—	—	Artikkel 14 nr. 1 første ledd innledende tekst
Artikkel 13 nr. 2 første og annet ledd	—	Artikkel 14 nr. 1 bokstav a)
—	Artikkel 13 nr. 5	Artikkel 14 nr. 1 bokstav b)
		Artikkel 14 nr. 1 bokstav c) og d)

Forordning (EF) nr. 443/2009	Forordning (EU) nr. 510/2011	Denne forordningen
Artikkel 13 nr. 2 tredje ledd	Artikkel 13 nr. 5	Artikkel 14 nr. 2
—	—	Artikkel 15 nr. 1
—	—	Artikkel 15 nr. 2
—	—	Artikkel 15 nr. 3
—	Artikkel 13 nr. 2	—
—	—	Artikkel 15 nr. 4 første del
Artikkel 13 nr. 3	Artikkel 13 nr. 6 første ledd	Artikkel 15 nr. 4 annen del
—	Artikkel 13 nr. 4	—
Artikkel 13 nr. 4	Artikkel 13 nr. 6 annet ledd	—
Artikkel 13 nr. 5	—	—
Artikkel 13 nr. 6	Artikkel 13 nr. 3	—
—	—	Artikkel 15 nr. 5
—	—	Artikkel 15 nr. 6
Artikkel 13 nr. 7 første ledd	Artikkel 13 nr. 6 tredje ledd	Artikkel 15 nr. 7
Artikkel 13 nr. 7 annet ledd	Artikkel 13 nr. 6 fjerde ledd	Artikkel 15 nr. 8
Artikkel 14 nr. 1	Artikkel 14 nr. 1	Artikkel 16 nr. 1
Artikkel 14 nr. 2	Artikkel 14 nr. 2	Artikkel 16 nr. 2
Artikkel 14 nr. 3	Artikkel 14 nr. 2a	Artikkel 16 nr. 3
Artikkel 14a nr. 1	Artikkel 15 nr. 3	Artikkel 17 nr. 1
Artikkel 14a nr. 2	Artikkel 15 nr. 1	Artikkel 17 nr. 2
Artikkel 14a nr. 3	Artikkel 16	Artikkel 17 nr. 3
Artikkel 14a nr. 4	Artikkel 15 nr. 2	Artikkel 17 nr. 4
Artikkel 14a nr. 5	Artikkel 17	Artikkel 17 nr. 5
Artikkel 15	—	—
—	—	Artikkel 18
Artikkel 16	Artikkel 18	Artikkel 19
Vedlegg I	—	Vedlegg I del A nr. 1–5
—	—	Vedlegg I del A nr. 6
—	Vedlegg I	Vedlegg I del B nr. 1–5
—	—	Vedlegg I del B nr. 6
Vedlegg II del A	—	Vedlegg II del A
Vedlegg II del B	—	—
Vedlegg II del C	—	Vedlegg II del B
—	Vedlegg II	Vedlegg III
—	—	Vedlegg IV
—	—	Vedlegg V