

**Från:** [REDACTED]  
**Ärende:** Remiss av promemorian Övervakning och rapportering av uppgifter om verkliga utsläpp från vissa fordon - Svar senast 20/9 2022  
**Datum:** den 23 maj 2022 16:13:51  
**Bilagor:** [image001.png](#)  
[Pm Övervakning och rapportering av uppgifter om verkliga utsläpp från vissa fordon.pdf](#)  
[Remissmissiv.pdf](#)  
[Bilaga.pdf](#)

---

## Remiss av promemorian Övervakning och rapportering av uppgifter om verkliga utsläpp från vissa fordon

Remissvaren ska ha kommit in till Miljödepartementet **senast den 20 september 2022** men svar innan sista svarsdag är önskvärt. Svaren bör lämnas per e-post till [m.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:m.remissvar@regeringskansliet.se) och med kopia till [m.klimatenheten@regeringskansliet.se](mailto:m.klimatenheten@regeringskansliet.se). Ange diarienummer M2022/01112 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Frågor under remisstiden besvaras av Jannice Ribberström, tel. 08-405 15 20.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian.

**Myndigheter under regeringen** är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss – hur och varför (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Katja Awiti  
Departementsråd

### Melanie Hedlund Bjersten

Enhetsassistent  
Klimatenheten  
Miljödepartementet  
Regeringskansliet  
08-405 8933  
[melanie.hedlund.bjersten@regeringskansliet.se](mailto:melanie.hedlund.bjersten@regeringskansliet.se)  
[www.regeringen.se](http://www.regeringen.se)





Miljödepartementet  
Klimatenheten

## Remiss av promemorian Övervakning och rapportering av uppgifter om verkliga utsläpp från vissa fordon

### Remissinstanser

- 1 Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan
- 2 Domstolsverket
- 3 Drivkraft Sverige
- 4 Energigas Sverige
- 5 Fordonsbesiktningsbranschen
- 6 Föreningen Elbil Sverige
- 7 Föreningen Gröna Mobilister
- 8 Förvaltningsrätten i Jönköping
- 9 Integritetsskyddsmyndigheten
- 10 Justitiekanslern (JK)
- 11 Justitieombudsmannen (JO)
- 12 Kommerskollegium
- 13 Konjunkturinstitutet
- 14 Konsumentverket
- 15 Landsorganisationen i Sverige (LO)
- 16 Miljöbilar i Stockholm
- 17 Mobility Sweden
- 18 Motorbranschens Riksförbund
- 19 Naturskyddsföreningen

- 20 Naturvårdsverket
- 21 Regelrådet
- 22 Riksförbundet M Sverige
- 23 Skatteverket
- 24 Statens energimyndighet
- 25 Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
- 26 Svenska Bioenergiföreningen (SVEBIO)
- 27 Svenska Taxiförbundet
- 28 Svenska Transportarbetareförbundet
- 29 Svenskt Näringsliv
- 30 Sveriges Åkeriföretag
- 31 Swedac
- 32 Swetic
- 33 Trafikanalys
- 34 Trafikverket
- 35 Transportföretagen
- 36 Transportstyrelsen

Remissvaren ska ha kommit in till Miljödepartementet **senast den 20 september 2022**. Svaren bör lämnas per e-post till [m.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:m.remissvar@regeringskansliet.se) och med kopia till [m.klimatenheten@regeringskansliet.se](mailto:m.klimatenheten@regeringskansliet.se). Ange diarienummer M2022/01112 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Frågor under remisstiden besvaras av Jannice Ribberström, tel. 08-405 15 20.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian.

**Myndigheter under regeringen** är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria [Svara på remiss \(SB PM 2021:1\)](#). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Katja Awiti  
Departementsråd

Promemoria  
Miljödepartementet

**Övervakning och rapportering av  
uppgifter om verkliga utsläpp från vissa  
fordon**

*M2022/01112*

Maj 2022

# Innehållsförteckning

1	Promemorians huvudsakliga innehåll .....	3
2	Författningstext .....	4
2.1	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574) .....	4
2.2	Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211) .....	7
2.3	Förslag till förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382) .....	10
2.4	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning .....	13
3	Ärendet .....	14
4	EU-mål för koldioxidutsläpp .....	14
4.1	Skärpta mål .....	14
4.2	Genomförandeförordningen .....	15
5	Promemorians förslag .....	16
5.1	Föreskrifter om insamling och hantering av uppgifter .....	16
5.2	Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter .....	17
5.3	Transportstyrelsen ska fullgöra Sveriges rapporteringskyldighet .....	17
5.4	Registrering av uppgifter i vägtrafikregistret .....	18
5.5	Personuppgiftsbehandling .....	19
6	Ikraftträdandebestämmelser .....	20
7	Konsekvenser .....	20
7.1	Konsekvenser för staten .....	20
7.2	Konsekvenser för kommunerna .....	21
7.3	Konsekvenser för företag .....	21
7.4	Konsekvenser för enskilda .....	21
7.5	Konsekvenser för miljön och människors hälsa .....	22
8	Författningskommentar .....	22
8.1	Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574) .....	22

# 1 Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås ändringar i fordonslagen (2002:574), fordonsförordningen (2009:211), vägtrafikdataförordningen (2019:382) och förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning. Förslagen kompletterar kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153 (genomförandeförordningen).

Enligt genomförandeförordningen ska medlemsstaterna säkerställa att besiktningsorganen samlar in uppgifter från verklig körning och fordons identifikationsnummer från nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registrerats från den 1 januari 2021 och som är utrustade med ombordsystem för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukning (artikel 10). Uppgifterna ska samlas in när fordonen genomgår en trafiksäkerhetsprovning såvida inte fordonsägaren uttryckligen vägrar att göra dessa uppgifter tillgängliga. Ändringarna i fordonslagen innebär dels att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om besiktningsorganens insamling och hantering av uppgifter som avses i artikel 10 i genomförandeförordningen, dels att en upplysning tas in om att det i fordonslagen finns kompletterande bestämmelser till genomförandeförordningen.

Genom ändringen i fordonsförordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om insamling och hantering av de uppgifter som avses i artikel 10 i genomförandeförordningen och ytterligare föreskrifter om verkställigheten av genomförandeförordningen.

I vägtrafikdataförordningen införs bestämmelser om när de uppgifter som har samlats in ska gallras. I bilagan till förordningen anges vilka uppgifter som ska registreras i vägtrafikregistret. Ändringen i förordningen om fordons registrering och användning innebär att det är Transportstyrelsen som ska fullgöra de skyldigheter i fråga om insamling och rapportering av uppgifter som Sverige har enligt genomförandeförordningen.

## 2 Författningstext

### 2.1 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 § och 5 kap. 8 § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **1 kap.**

##### 1 §<sup>1</sup>

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter,

2. kontroll av fordons last,

3. kontroll av färdskrivare, taxameter och sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211) och kontroll av användningen av dessa, samt

4. den verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan på fordonsområdet.

Lagen innehåller dessutom bemyndiganden att meddela föreskrifter i dessa ämnen samt om fordons beskaffenhet och utrustning.

I denna lag finns även bestämmelser som kompletterar

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon,

2. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga, *och*

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

2. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga,

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG, *och*



*4. kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153.*

## **5 kap.**

### **8 §<sup>2</sup>**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om de kontrollformer som avses i denna lag när det gäller

1. kontrollens omfattning och besiktningsorganens verksamhet,
2. förutsättningarna för godkännande vid kontroll,
3. förelägganden och körförbud,
4. förutsättningarna för att bruka vissa fordon,
5. utbildnings- och kompetenskrav för
  - a) besiktningstekniker, och
  - b) polismän och bilinspektörer som utför kontroller enligt 2 kap. 10 och 12 §§, och
6. avgifter.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. registrering, ibruktagande, försäljning, saluföring och användning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon,

2. att ett nationellt typgodkännande av fordon ska upphöra att gälla när nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonstypen, varianten eller versionen blir obligatoriska,

3. tillverkarens tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter,

4. tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen och över efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon, av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2020:532.

168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar och av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG,

5. skyldighet för besiktningsorganen att rapportera genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a §,

6. avgifter för Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 3 a–3 c §§ och för ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, *samt om*

7. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858.

6. avgifter för Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 3 a–3 c §§ och för ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

7. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858, *och*

8. *besiktningsorganens insamling och hantering av sådana uppgifter som avses i artikel 10 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2023.

## 2.2 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)

Härigenom föreskrivs att 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **8 kap.**

#### **16 §<sup>1</sup>**

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. fordons beskaffenhet och utrustning,
2. omfattningen av den kontroll som avses i denna förordning,
3. omfattningen av de kontroller som avses i 2 kap. 11 och 12 §§ fordonslagen (2002:574),
4. utrustning som används vid den kontroll som avses i 2 kap. 10 § fordonslagen,
5. den utbildning och kompetens som krävs för polismän och bilinspektörer som utför kontroller enligt 2 kap. 10 och 12 §§ fordonslagen,
6. den tekniska kompetensen och utrustningen samt kvalitetssäkringen hos besiktningsorgan och provningsorgan enligt fordonslagen samt sådana verkstäder som anges i 6 kap. 17 §,
7. certifiering av en besiktningstekniker och den utbildning och kompetens som krävs för sådan certifiering,
8. tekniska tjänster,
9. tillsynen över efterlevnaden av fordonslagen, denna förordning och föreskrifter som har meddelats med stöd av denna förordning,
10. tillverkares tillhandahållande av information,
11. skyldighet för besiktningsorgan att rapportera genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen,
12. avgifter för tillsyn enligt 5 kap. 3 a–3 c §§ fordonslagen och ärendehandläggning enligt den lagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,
13. besiktningsorganens förande av protokoll och dokumentations-skyldighet i fråga om fordonsbesiktning,
14. sådan underrättelseskyldighet för besiktningsorgan som avses i 4 kap. 5 § fordonslagen, *och*
15. *besiktningsorganens insamling och hantering av sådana uppgifter som avses i artikel 10 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2020:739

*rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153,*

*16. insamling och hantering av fordonsägares vägran att göra sådana uppgifter tillgängliga som avses i artikel 10 kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392, och*

15. avgifter för tillsyn och för ärendehandläggning enligt

– Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon,

– Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, och

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

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om verkställigheten av fordonslagen, av denna förordning, av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013, av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 och

17. avgifter för tillsyn och för ärendehandläggning enligt

– Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon,

– Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, och

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

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om verkställigheten av fordonslagen, av denna förordning, av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013, av

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013, av Europaparlamentets och rådets

av Europaparlamentets och förordning (EU) 2018/858, och av rådets förordning (EU) 2018/858. *kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392.*

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att

1. vissa fordonsdelar eller fordonstillbehör får tas i bruk, saluföras eller användas endast om de är märkta enligt styrelsens föreskrifter eller är av en typ som har godkänts av styrelsen eller någon annan myndighet,

2. förfarandet med nationellt typgodkännande under en övergångsperiod får tillämpas även för andra fordon än sådana som anges i 3 kap. 4 §, och

3. tekniska tjänster får vara etablerade i något land utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 april 2023.

## 2.3 Förslag till förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382)

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikdataförordningen (2019:382) dels att 3 kap. 2 § och bilaga 1 till vägtrafikdataförordningen (2019:382) ska ha följande lydelse, dels att det ska införas en ny paragraf, 3 kap. 2 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **3 kap.**

#### **2 §**

Uppgifter om registreringsnummer, fordonsidentifieringsnummer, fordonsslag, fabrikatskod, orsak till avregistrering, avregistreringsdatum, tillverkningsdatum eller datum då fordonet för första gången togs i bruk, färg, modellkod, fordonsår, årsmodell och vem som har meddelat trafikförsäkring ska gallras ur vägtrafikregistret sju år efter det att ett fordon har avregistrerats. Uppgifter om besiktningsresultat som har förts in i besiktningsprotokoll enligt 8 kap. 3 c § fordonsförordningen (2009:211) ska gallras ur registret tre år efter det att ett fordon har avregistrerats.

Övriga uppgifter om fordon och fordonsägare ska, om inte annat framgår av tredje stycket, gallras ur registret ett år efter det att ett fordon har avregistrerats. Om fordonsägaren vid denna tidpunkt har obetalda skatter eller avgifter för fordonet, ska uppgifter om fordonet och fordonsägaren gallras när skulden har betalats eller när fordringen har preskriberats.

Övriga uppgifter om fordon och fordonsägare ska, om inte annat framgår av tredje stycket *eller 2 a §*, gallras ur registret ett år efter det att ett fordon har avregistrerats. Om fordonsägaren vid denna tidpunkt har obetalda skatter eller avgifter för fordonet, ska uppgifter om fordonet och fordonsägaren gallras när skulden har betalats eller när fordringen har preskriberats.

Om det efter avregistreringen finns en uppgift om efterlysning, ska uppgifter om fordonet gallras först när efterlysningen har upphört.

En uppgift om föregående fordonsägare ska gallras ur registret fem år efter det att den fördes in. Detta gäller dock först när det finns fler än två föregående ägare.

#### *2 a §*

*Uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning ska gallras ur vägtrafikregistret när den rapportering är avslutad som ska göras enligt artikel 10 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och*

rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) 1014/2010, (EU) 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153.

En uppgift om att en fordonsägare uttryckligen vägrar att göra uppgifter om fordonets bränsle- och energiförbrukning tillgängliga ska gallras när den rapportering är avslutad som inträffar närmast efter det att ett ägarbyte skett, fordonsägaren har återtagit en tidigare vägran eller fordonet inte längre omfattas av rapporteringen.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 april 2023.

*Bilaga 1<sup>1</sup>*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Följande uppgifter som rör fordon ska föras in i vägtrafikregistret:

-----

## **2.8 Besiktningens verksamhet**

Uppgifter från besiktningens organ som behövs för fullgörande av Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574).

## **2.9 Uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning**

*För sådana fordon som avses i artikel 10 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392:*

- de uppgifter som framgår av tabell 1 i bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392*
- fordonsägarens vägran att göra sitt fordons uppgifter om bränsle-*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2021:1307.

*och energiförbrukning vid verklig  
körning tillgängliga  
– andra skäl till att uppgifterna inte  
har kunnat hämtas in*

### **3. Uppgifter om felparkeringsavgifter**

#### **3.1 Fordon**

Sådana uppgifter om ett registrerat fordon's beskaffenhet och utrustning som är av betydelse för fordonskontrollen.

Dessutom antecknas följande uppgifter:

- Fordonsår
- Modellbeteckning
- Registreringsnummer

I förekommande fall antecknas följande uppgifter:

- Beteckning på personlig skylt
  - Beteckning på skylt för beskickningsfordon
-



## 2.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning

Härigenom föreskrivs att 15 kap. 15 § förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **15 kap.**

#### **15 §<sup>1</sup>**

Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter som Sverige har enligt

1. artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011, och

2. artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

1. artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011,

2. artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning, och

*3. artikel 10 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) 1014/2010, (EU) 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153.*

---

Denna förordning träder i kraft den 1 april 2023.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2021:1308

## 3 Ärendet

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (förordningen om nya bilars koldioxidutsläpp) fastställs ett EU-mål för koldioxidutsläppen från hela flottan av nya personbilar och lätta lastbilar som registreras per år i EU. Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153 (genomförandeförordningen) fastställer förfaranden för övervakning och rapportering av uppgifter om dessa fordon och innebär att medlemsstaterna ska samla in uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning och rapportera dessa till kommissionen (se *bilagan*).

Transportstyrelsen har lämnat förslag till ändringar som är nödvändiga med anledning av genomförandeförordningen (M2022/00446).

## 4 EU-mål för koldioxidutsläpp

### 4.1 Skärpta mål

I EU finns sedan 2009 bestämmelser om särskilda krav för koldioxidutsläpp från lätta fordon. Kraven är riktade mot fordonstillverkaren och började tillämpas fullt ut från 2015 för personbilar och 2017 för lätta lastbilar. Lagstiftningen har varit mycket betydelsefull för den minskning av genomsnittliga koldioxidutsläpp från lätta fordon som skett de senaste åren.

Genom förordningen om nya bilars koldioxidutsläpp fastställs ett EU-mål för koldioxidutsläppen från hela flottan av nya personbilar och lätta lastbilar som registreras per år i EU. Det sker genom att varje fordonstillverkare på EU-marknaden erhåller ett bindande utsläppsmål som är specifikt för tillverkarens fordonsflotta. Sedan summeras alla tillverkares mål vilket ger EU-målet enligt förordningen. Den tillverkare som överskrider sitt bindande utsläppsmål måste betala avgifter.

Från 2020 är EU:s utsläppsmål för personbilar 95 gram koldioxid per kilometer och för lätta lastbilar 147 gram koldioxid per kilometer. Dessa mål är bestämda baserat på den äldre testmetoden New European Driving Cycle, NEDC. Från 2021 bestäms koldioxidutsläppen enligt den nya testmetoden Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure, WLTP. Medelvärdet från de fordon en tillverkare sålt under 2020 används

för att räkna ut ett WLTP-baserat mål för 2021 och framåt. Tillverkaren ska reducera utsläppen i förhållande till målet för 2021 på följande sätt:

- Personbilers utsläpp ska minska med 15 procent från och med 2025 och 37,5 procent från och med 2030.
- Lätta lastbilers utsläpp ska minska med 15 procent från och med 2025 och 31 procent minskning från och med 2030.

I ”fit for 55”-paketet som Europeiska kommissionen (kommissionen) presenterade i juli 2021 finns ett förslag till revidering av förordning (EU) 2019/631. Bland annat föreslås en minskning av utsläpp vilket innebär att utsläppen från personbilar ska justeras till 55 procent och från lätta lastbilar till 50 procent. Det föreslås också ett mål för 2035 om 100 procent, det vill säga i praktiken ett krav på nollutsläpp.

För att möjliggöra övervakning av verklig förbrukning och koldioxidutsläpp gäller från och med 2021 att nya personbilar ska utrustas med standardiserade förbrukningsmätare, OBFCM (On-Board Fuel Consumption Meter). Kravet kommer att införas ett år senare för lätta lastbilar. Det medför att fordonen på ett standardiserat sätt ska lagra uppgifter om förbrukat bränsle och körsträcka under dess livstid. Laddbara hybrider ska även lagra uppgifter om elenergiförbrukningen.

## 4.2 Genomförandeförordningen

Övervakning och rapportering av uppgifter om personbilar och lätta nyttofordon som registreras i unionen är avgörande för att de normer för koldioxidutsläpp som fastställs i förordningen om nya bilers koldioxidutsläpp ska vara ändamålsenliga. Genomförandeförordningen fastställer förfaranden för övervakning och rapportering av uppgifter om dessa fordon. Det införs krav på att uppgifter om fordonets verkliga förbrukning ska läsas av och rapporteras till kommissionen. Uppgifterna ska lämnas från både medlemsstaterna och fordonstillverkarna.

De uppgifter som medlemsstaterna ska rapportera ska läsas av i samband med att fordonet genomgår en trafiksäkerhetsprovning enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, dvs. vid varje periodisk kontrollbesiktning.

Medlemsstaterna ska säkerställa att data ska kunna läsas ut från fordon vid en kontrollbesiktning från den 20 maj 2023.

## 5 Promemorians förslag

### 5.1 Föreskrifter om insamling och hantering av uppgifter

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om besiktningsorganens insamling och hantering av de uppgifter som avses i artikel 10 i genomförandeförordningen.

I fordonslagen ska det införas en upplysning om att det i lagen finns kompletterande bestämmelser till genomförandeförordningen.

**Skälen för förslaget:** I artikel 10 i genomförandeförordningen finns bland annat bestämmelser om att medlemsstaterna ska säkerställa att de organ eller institutioner som avses i artikel 4.2 i Europaparlamentet och rådets direktiv 2014/45/EU samlar in uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning samt fordonens identifieringsnummer, VIN-nummer. Regleringen rör nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registreras från och med den 1 januari 2021 och som är utrustade med ombordsystem för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukning.

De skyldigheter som följer av artikel 10 medför bland annat att besiktningsorganen ska samla in uppgifterna samt rapportera dem till ansvarig myndighet som i sin tur ska hantera uppgifterna och sammanställa den rapport som ska lämnas till kommissionen. Medlemsstaterna ska säkerställa att säkra kommunikationsvägar används.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de kontrollformer som avses i fordonslagen (2002:574), bland annat vad gäller kontrollens omfattning och besiktningsorganens verksamhet (5 kap. 8 § andra stycket 1 fordonslagen). En kontrollbesiktning innebär att ett fordon kontrolleras så att det inte har försämrats i otillåten grad samt att det uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa (2 kap. 9 § fordonslagen). Avläsning av fordons verkliga bränsleförbrukning kan mot den bakgrunden inte anses vara ett moment som omfattas av kontrollbesiktningen, även om det ska genomföras samtidigt som denna. Det finns således inget bemyndigande i fordonslagen som omfattar föreskrifter om hur insamlingen av de uppgifter som avses i artikel 10 i genomförandeförordningen ska gå till. Det behövs också föreskrifter rörande besiktningsorganens skyldighet att rapportera uppgifterna till ansvarig myndighet. Liksom när det gäller liknande föreskrifter enligt fordonslagen bör de nu aktuella föreskrifterna meddelas på lägre nivå än lag. Därför behövs ett nytt bemyndigande som ger regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, möjlighet att meddela sådana föreskrifter.

Enligt artikel 10 i genomförandeförordningen ska uppgifterna om verklig körning tillsammans med VIN-numret samlas in såvida inte fordonsägaren uttryckligen vägrar göra dessa uppgifter tillgängliga. Det måste därför finnas ett förfarande för hur fordonsägare ska kunna göra en sådan vägran. De föreskrifter som behövs i det avseendet kan dock inte anses vara av sådan art att det krävs ett normgivningsbemyndigande i lag.

Mer om hanteringen av en fordonsägares vägran att göra uppgifterna tillgängliga behandlas i avsnitt 5.2

I fordonslagen finns en inledande bestämmelse om vad lagen innehåller (1 kap. 1 §). Sedan tidigare ges där upplysningar om att lagen innehåller kompletterande bestämmelser till vissa EU-förordningar. Det bör därför införas en upplysning om att fordonslagen innehåller kompletterande bestämmelser även till genomförandeförordningen.

## 5.2 Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter

**Förslag:** Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om besiktningsorganens insamling och hantering av de uppgifter som avses i artikel 10 genomförandeförordningen samt om insamling och hantering av fordonsägares vägran att göra sådana uppgifter tillgängliga. Transportstyrelsen ska även få meddela verkställighetsföreskrifter till genomförandeförordningen.

**Skälen för förslaget:** Transportstyrelsen, som är ansvarig myndighet rörande godkännande och marknads kontroll enligt fordonslagen, fordonsförordningen samt flera andra EU-förordningar, bör vara den myndighet som ska meddela de föreskrifter som behövs för att Sverige ska uppfylla kraven i genomförandeförordningen.

Fordonsägaren måste enligt genomförandeförordningen ges möjlighet att "uttryckligen vägra" att göra uppgifter om fordonet tillgängliga. Eftersom det inte ställs något krav på besiktningsorganen att kontrollera vem som är fordonets ägare vid en kontrollbesiktning kan de inte heller ta emot en sådan vägran. En vägran att göra uppgifter om fordonet tillgängliga måste i stället anmälas till Transportstyrelsen för att fordonet ska exkluderas från avläsningen i samband med kontrollbesiktningen. Det behövs därmed föreskrifter rörande förfarandet för hur fordonsägaren ska kunna vägra göra uppgifter om fordonet tillgängliga samt hanteringen av uppgifterna. Därutöver kommer det behövas verkställighetsföreskrifter samt föreskrifter om besiktningsorganens ansvar och rapporterings skyldighet. Det är lämpligt att Transportstyrelsen får meddela sådana föreskrifter.

## 5.3 Transportstyrelsen ska fullgöra Sveriges rapporteringsskyldighet

**Förslag:** Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter om insamling och rapportering som Sverige har enligt genomförandeförordningen.

**Skälen för förslaget:** De uppgifter om verklig körning som samlas in enligt genomförandeförordningen ska, tillsammans med VIN-nummer, rapporteras en gång om året till kommissionen. Transportstyrelsen är den myndighet som sedan tidigare fullgör de uppgifter som Sverige har enligt artikel 7 i förordningen om nya bilar koldioxidutsläpp respektive artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni

2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (15 kap. 15 § förordningen [2019:383] om fordons registrering och användning). Transportstyrelsen bör även ansvara för Sveriges åligganden enligt artikel 10 i genomförandeförordningen. Det bör framgå i förordningen om fordons registrering och användning.

## 5.4 Registrering av uppgifter i vägtrafikregistret

**Förslag:** Uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning, en fordonsägares eventuella vägran att göra dessa uppgifter tillgängliga och andra skäl för varför sådana uppgifter inte har kunnat hämtas in, ska registreras i vägtrafikregistret.

**Skälen för förslaget:** Uppgifterna från verklig körning ska läsas av i samband med att fordonet genomgår en periodisk kontrollbesiktning. Besiktningsföretaget överför i samband med detta uppgifterna till Transportstyrelsen som i sin tur årligen ska sammanställa uppgifterna och rapportera till kommissionen.

Flera av de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra Sveriges rapporteringsskyldighet till kommissionen registreras redan i dag i vägtrafikregistret. Det rör sig bland annat om uppgifter om fordonet – för att kunna avgöra om det omfattas av genomförandeförordningen – fordonets identifikationsnummer, vem som är fordonets ägare, vilket besiktningsföretag, station och tekniker som har överfört informationen samt tidpunkt för överföringen. För rapporteringen till kommissionen behövs dock ytterligare uppgifter så som uppgifter om total bränsleförbrukning, total tillryggalagd sträcka, total bränsleförbrukning vid laddningstömmande drift, total bränsleförbrukning vid förarvalbar laddningsökande drift, total tillryggalagd sträcka vid laddningstömmande drift med motorn avstängd, total tillryggalagd sträcka vid laddningstömmande drift med motorn igång, total tillryggalagd sträcka vid förarvalbar laddningsökande drift och total nätenergi till batteriet. För att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra rapporteringen enligt genomförandeförordningen behöver dessa uppgifter registreras i vägtrafikregistret.

Transportstyrelsen ska i den årliga rapporteringen till kommissionen lämna information som beräknas utifrån antal fordonsägare som har vägrat göra sitt fordons uppgifter tillgängliga. Sådana uppgifter bör också registreras i vägtrafikregistret.

Den årliga rapporteringen till kommissionen ska även innehålla information om andra skäl till att uppgifterna från verklig körning inte finns tillgängliga. Det kan exempelvis röra sig om tekniska problem på grund av fordonets eller besiktningsföretagets utrustning. Besiktningsföretagen måste upplysa Transportstyrelsen om sådana skäl. Även dessa uppgifter behöver därför registreras i vägtrafikregistret.

De kompletterande uppgifter som behövs registreras i vägtrafikregistret för att kunna fullgöra de skyldigheter som följer av artikel 10 i genomförandeförordningen anges lämpligast i ett eget avsnitt i bilaga 1 till vägtrafikdataförordningen (2019:382).

## 5.5 Personuppgiftsbehandling

**Förslag:** Uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning ska sparas till dess att rapporteringen, för den period som uppgifterna hänför sig till, är inlämnad och godkänd av kommissionen. Uppgift om en fordonsägares uttryckliga vägran att göra uppgifter om fordonets bränsle- och energiförbrukning tillgängliga ska gallras när den rapportering är avslutad som inträffar närmast efter det att ett ägarbyte skett, vägran har återtagits eller fordonet inte längre omfattas av rapporteringen.

### Skälen för förslaget

#### *Uppgifter om verklig körning*

Uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning kommer att samlas in tillsammans med VIN-nummer. Enligt skälen till genomförandeförordningen ska VIN-nummer anses vara en personuppgift från och med den tidpunkt då fordonet registreras (skäl 11). Detta medför att uppgifterna omfattas av de krav som fastställs med avseende på skyddet för sådana uppgifter i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning). Vidare framgår att behandlingen av sådana personuppgifter bör betraktas som laglig i enlighet med nämnda förordning.

Av genomförandeförordningen framgår de skyldigheter som följer i fråga om skydd för personuppgifter, bland annat avseende personuppgiftsansvar, informationsskyldighet och för vilket ändamål utpekade uppgifter får samlas in (artikel 11). Vidare anges att de uppgifter som har samlats in får sparas till dess att uppgifterna har rapporterats i enlighet med artikel 10.2 (artikel 11.5 d).

Vid liknande rapporteringar är det brukligt att kommissionen ställer frågor eller begär kompletteringar innan rapporteringen godkänns. Om gallring av uppgifterna sker direkt efter rapportering skulle behörig myndighet inte kunna rätta en felaktigt rapporterad uppgift om den upptäcks i efterhand. Att uppgifterna får sparas till dess att uppgifterna har rapporterats bör därför inte tolkas på annat sätt än att rapporteringen ska vara inlämnad och godkänd. Kommissionen har vid ett expertgruppsmöte den 15 mars 2022 också uttryckt att uppgifterna får sparas fram till dess att rapporteringen är inlämnad och kommissionen har bekräftat en korrekt rapportering.

Det kan även konstateras att behandlingen är förenlig med vägtrafikdatalagen (2019:369) och vägtrafikdataförordningen (2019:382). Personuppgifter som rör fordon får behandlas om det är nödvändigt för att hantera frågor om fordons registrering eller användning eller därmed sammanhängande frågor (2 kap 1 § jämte 2 kap. 3 § 1 vägtrafikdatalagen). Fordonets identifikationsnummer registreras sedan tidigare i vägtrafikregistret (2 kap. 1 § vägtrafikdatalagen jämte 2 kap. 1 § första stycket 1 och bilaga 1 till vägtrafikdataförordningen).

Genomförandeförordningen är visserligen direkt tillämplig. Med hänsyn till systematiken i vägtrafikdataförordningen samt att det tydligt bör framgå när uppgifterna ska gallras, bör dock sådana bestämmelser framgå av vägtrafikdataförordningen.

### *Uppgifter om fordonsägares vägran*

Transportstyrelsen ska i den årliga rapporteringen till kommissionen lämna information som beräknas utifrån antal fordonsägare som har vägrat göra sitt fordons uppgifter tillgängliga. I genomförandeförordningen finns dock inte några närmare bestämmelser om personuppgiftsbehandling av uppgifter om fordonsägares vägran att göra uppgifter om fordonet tillgängliga. Eftersom fordonets VIN-nummer även i ett sådant fall måste registreras tillsammans med uppgiften om fordonsägares vägran kommer personuppgifter behandlas. Uppgifterna behöver samlas in för att Sverige ska kunna fullfölja sin rapporteringsskyldighet.

Av genomförandeförordningen framgår inte heller hur länge uppgifterna om en fordonsägares vägran får bevaras. Vägran bör dock gälla tills vidare och upphöra antingen då fordonet byter ägare, ägaren återtar sin vägran eller då fordonet inte längre omfattas av rapporteringsskyldigheten enligt genomförandeförordningen. Medlemsstaterna ska enligt artikel 10.2 rapportera till kommissionen den 1 april varje år. Uppgifterna om en fordonsägares vägran bör gallras efter det att den rapportering har avslutats som ligger närmast i tiden efter det att Transportstyrelsen fått kännedom om de ändrade förhållandena. En sådan reglering bör föras in i vägtrafikdataförordningen.

## 6 Ikraftträdandebestämmelser

<b>Förslag:</b> De föreslagna ändringarna ska träda i kraft den 1 april 2023.
---

**Skälen för förslaget:** Genomförandeförordningen trädde i kraft den 25 mars 2021. I förordningen framgår att rapportering till kommissionen ska göras från 2022. Uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning ska samlas in från fordonet från den 20 maj 2023. För att kunna ha driftsättningen på plats bör såväl lag- som förordningsändringar träda i kraft den 1 april 2023.

## 7 Konsekvenser

### 7.1 Konsekvenser för staten

Förslagen innebär att Transportstyrelsen kommer att behöva utveckla ett it-stöd för att samla in uppgifter om verklig körning från besiktningsföretag och rapportera dem vidare till kommissionen. Uppgifterna om verklig körning ska omfatta fordonens bränsle- och energiförbrukning.



Den totala införandekostnaden för att utveckla it-stödet beräknas till 6 000 000 kronor. Den årliga förvaltningskostnaden beräknas till 1 000 000 kronor. Dessa utgifter beräknas tas inom ram.

De beslut som förslagen kan aktualisera som kan komma att överklagas till förvaltningsdomstol är endast beslut i fråga om rättelse av personuppgifter. Detta kan inte förväntas innebära någon nämnvärt ökad arbetsbelastning för förvaltningsdomstolarna.

## 7.2 Konsekvenser för kommunerna

Förslagen bedöms inte få några konsekvenser för kommunerna.

## 7.3 Konsekvenser för företag

De företag som berörs av förslagen är de besiktningföretag som utför kontrollbesiktning av personbilar och lätta lastbilar. I Sverige finns för närvarande åtta ackrediterade besiktningföretag. Antalet anställda per företag uppgår till 5–550 personer.

I samband med kontrollbesiktning avläser i dag besiktningföretagen fordonens omborddiagnosystem (OBD-system) för att kontrollera att motorns avgasreningssystem uppfyller normerna. Besiktningföretagen har således verktyg och programvara för avläsning av OBD-system.

I och med genomförandeförordningen ska besiktningföretagen häfter även avläsa uppgifter om verklig körning och rapportera informationen till Transportstyrelsen. För att kunna utföra de nya uppgifterna kommer besiktningföretagen att behöva uppdatera programvaran för avläsning av OBD-system samt upprätta ett it-stöd för informationsöverföring. Den samlade kostnaden för besiktningföretagen för detta beräknas till 3 000 000–5 000 000 kronor.

## 7.4 Konsekvenser för enskilda

Förslagen berör enskilda som är ägare till en personbil eller en lätt lastbil med tillverkningsår från 2021 eller senare. Transportstyrelsen uppskattar att mellan 300 000–350 000 fordonsägare kommer att påverkas inledningsvis men antalet ökar ju fler nya fordon som registreras.

Den ökade kostnaden som besiktningföretagen får för den tillkommande uppgiften att läsa av uppgifter om verklig körning och rapportera informationen till Transportstyrelsen kan komma att läggas över på fordonsägarna. I vilken utsträckning de ökade kostnaderna för företagen kommer att leda till höjda priser för besiktningen är osäkert eftersom priset för besiktningar baseras på konkurrens mellan besiktningföretagen. Enligt den bedömning som Transportstyrelsen gjort kommer en eventuell ökad kostnad för bilbesiktningen för den enskilde fordonsägaren sannolikt bli liten eftersom den totala kostnaden kommer att fördelas på samtliga fordonsägare.

De uppgifter som ska läsas av från ett fordon härrör sig till användandet av fordonet, exempelvis körsträcka och bränsleförbrukning under fordonets livstid. Uppgifterna kommer att registreras tillsammans med fordonets VIN-nummer vilket innebär att personuppgifter kommer att behandlas. Eftersom uppgifterna endast får användas för rapportering till kommissionen, som i sin tur endast kommer att offentliggöra dessa som anonymiserade och aggregerade datamängder utan någon hänvisning till VIN-nummer (se skäl 14 i genomförandeförordningen), bedöms avläsningen inte ha någon konsekvens i detta hänseende för fordonsägaren. En fordonsägare har även möjlighet att vägra göra uppgifter om fordonet tillgängliga, vilket görs genom en anmälan till Transportstyrelsen. Konsekvensen av en vägran blir att en uppgift om detta registerförs i vägtrafikregistret.

## 7.5 Konsekvenser för miljön och människors hälsa

Förslagen har ingen direkt påverkan på miljön eller människors hälsa. Uppgifter om fordonens verkliga körning genom avläsning av OBD-systemen ger dock en bra grund för att följa upp att EU:s koldioxidkrav för lätta fordon följs.

# 8 Författningskommentar

## 8.1 Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

### 1 kap. 1 §

Paragrafen anger vilka bestämmelser lagen innehåller, bland annat bestämmelser som kompletterar EU-förordningar på fordonsområdet.

Fjärde stycket kompletteras med en hänvisning till genomförandeförordningen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

### 5 kap. 8 §

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter.

*Tredje stycket* kompletteras med en ny punkt som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om besiktningsorganens insamling och hantering av de uppgifter som avses i artikel 10 kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392. Med stöd av bemyndigandet får föreskrifter meddelas för att säkerställa underhåll, insamling, kontroll och överföring i rätt tid av sammanställda och detaljerade övervakningsuppgifter och om att säkra kommunikationsmetoder ska användas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

**KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2021/392****av den 4 mars 2021****om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 <sup>(1)</sup>, särskilt artiklarna 7.7, 12.4, 13.4 och 15.7, och

av följande skäl:

- (1) Övervakning och rapportering av uppgifter om personbilar och lätta nyttofordon som registreras i unionen är avgörande för att de normer för koldioxidutsläpp som fastställs i förordning (EU) 2019/631 ska vara ändamålsenliga. Med tanke på att den förordningen började tillämpas den 1 januari 2020 är det lämpligt att förenkla och förtydliga bestämmelserna i kommissionens genomförandeförordningar (EU) nr 1014/2010 <sup>(2)</sup> och (EU) nr 293/2012 <sup>(3)</sup> och att samla dessa bestämmelser i en enda genomförandeförordning. När det gäller rapporteringen av uppgifter för kalenderåret 2020 är det dock lämpligt att tillåta att de nya och befintliga bestämmelserna överlappar varandra till och med den 28 februari 2021.
- (2) Det är nödvändigt att fastställa förfaranden för övervakning och rapportering av uppgifter om nya personbilar och lätta nyttofordon som ska följas av medlemsstaternas behöriga myndigheter, tillverkarna samt kommissionen och Europeiska miljöbyrån (EEA).
- (3) Den övervaknings- och rapporteringscykel som föreskrivs i artikel 7 i förordning (EU) 2019/631 består av tre huvudsteg: Medlemsstaternas myndigheters årliga rapportering till kommissionen av preliminära uppgifter baserade på registreringar av nya fordon under det föregående kalenderåret. Överföring av dessa preliminära uppgifter från kommissionen, med stöd av EEA, till de berörda tillverkarna. Tillverkarnas kontroll av dessa uppgifter och, i förekommande fall, meddelande till kommissionen av rättelser av dessa uppgifter.
- (4) De åtgärder som ska vidtas av de olika aktörerna, som del av dessa tre steg inom de relevanta tidsfristerna, bör tydligt anges, i syfte att säkerställa att de slutliga datamängder som offentliggörs av kommissionen i enlighet med artikel 9 i förordning (EU) 2019/631, och som används för att fastställa en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp och huruvida tillverkaren uppfyller sina specifika koldioxidutsläppsmål, är robusta och tillförlitliga.

<sup>(1)</sup> EUT L 111, 25.4.2019, s. 13.

<sup>(2)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1014/2010 av den 10 november 2010 om övervakning och rapportering av uppgifter om registrering av nya personbilar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 (EUT L 293, 11.11.2010, s. 15).

<sup>(3)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 293/2012 av den 3 april 2012 om övervakning och rapportering av uppgifter om registrering av nya lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 (EUT L 98, 4.4.2012, s. 1).

- (5) Enligt artikel 12 i förordning (EU) 2019/631 ska kommissionen från och med 2021 samla in uppgifter om personbilar och lätta nyttofordons bränsle- eller energiförbrukning vid verklig körning som registreras av ombordsystem för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukning i enlighet med artikel 4a i kommissionens förordning (EU) 2017/1151 <sup>(4)</sup>.
- (6) Sådana uppgifter från verklig körning bör samlas in så snart de blir tillgängliga, eftersom det är viktigt att så tidigt som möjligt fastställa hur skillnaden mellan utsläppen samt bränsle- eller energiförbrukningen vid verklig körning och motsvarande typgodkännandevärden utvecklas över tiden, både för att övervaka hur effektiva normerna för koldioxidutsläppen är för att minska koldioxidutsläppen från fordon och för att informera allmänheten.
- (7) För att säkerställa att det är möjligt att få tillgång till uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning så tidigt som möjligt bör tillverkarna åläggas att samla in sådana uppgifter från nya personbilar och lätta nyttofordon som registreras från och med den 1 januari 2021. Sådana uppgifter får samlas in antingen genom direktöverföringar från fordon till tillverkarna eller genom deras auktoriserade återförsäljare eller auktoriserade verkstäder när fordon servas eller repareras och uppgifter från ombordsystem ska avläsas för andra ändamål. Om sådana uppgifter görs tillgängliga för en tillverkare bör de rapporteras till kommissionen, med början med uppgifter om nya fordon som registreras i unionen för första gången 2021.
- (8) Enligt förordning (EU) 2017/1151 gäller inte skyldigheten att utrusta fordon med ombordsystem för övervakning av bränsle- eller energiförbrukningen för vissa tillverkare av små serier, och därför bör de också undantas från skyldigheten att samla in och rapportera uppgifter från verklig körning. Detta bör dock inte hindra tillverkare av små serier från att tillhandahålla uppgifter från verklig körning om de så önskar.
- (9) Medlemsstaterna bör samla in uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning som en del av de trafiksäkerhetsprovningar som utförs i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU <sup>(5)</sup>. För att underlätta denna uppgift är det lämpligt att anpassa skyldigheten att samla in uppgifter från verklig körning till kraven i direktiv 2014/45/EU, både när det gäller de nationella tidsplanerna för trafiksäkerhetsprovningar och för avläsningen av uppgifter från fordonens seriella anslutning för omborddiagnos. Uppgiftsinsamlingen bör därför inledas vid de första trafiksäkerhetsprovningarna och bör inte krävas före den 20 maj 2023, vilket är det datum från och med vilket de organ och institutioner som utför dessa provningar ska vara utrustade med nödvändiga anordningar, såsom avsökningsverktyg, i enlighet med det direktivet. Medlemsstaterna bör dock inte hindras från att lämna uppgifter före detta datum, om de så önskar.
- (10) Tillverkare och medlemsstater bör rapportera uppgifter från verklig körning som samlats in under ett kalenderår till kommissionen och EEA med hjälp av de förfaranden för dataöverföring som tillhandahålls av EEA. Om sådana uppgifter inte finns tillgängliga, vilket i synnerhet kan vara fallet under de första kalenderåren efter 2021, bör tillverkarna och medlemsstaterna informera kommissionen och ange skälen till detta.
- (11) Uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning bör samlas in tillsammans med fordonets identifieringsnummer (VIN-nummer). VIN-numret anses vara en personuppgift från och med den tidpunkt då fordonet registreras och omfattas därför av de krav som fastställs med avseende på skyddet av sådana uppgifter i

<sup>(4)</sup> Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1).

<sup>(5)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 51).

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 <sup>(6)</sup>. Behandlingen av VIN-nummer vid tillämpningen av förordning (EU) 2019/631 bör betraktas som laglig i enlighet med artikel 6.1 c i förordning (EU) 2016/679. Dessutom bör det anges att de enheter som deltar i insamlingen, rapporteringen och behandlingen av VIN-nummer ska betraktas som registeransvariga för sådana uppgifter i den mening som avses i artikel 4.7 i förordning (EU) 2016/679 och, när det gäller EEA och kommissionen, i den mening som avses i artikel 3.8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 <sup>(7)</sup>. Det bör också säkerställas att VIN-nummer samlas in med hjälp av säkra kommunikationsmetoder, och att de registrerade, dvs. fordonsägarna, får tillräcklig information i enlighet med artiklarna 13 och 14 i förordning (EU) 2016/679.

- (12) Det bör också anges hur uppgifter från verklig körning och VIN-nummer ska användas och den tidsperiod under vilken uppgifterna ska lagras av de olika enheter som deltar i insamlingen och rapporteringen. Eftersom målet är att följa utvecklingen av fordonets utsläpp vid verklig körning under dess förväntade livstid, bör uppgifter samlas in för en period på 15 år för samma fordon och lagras av EEA under en period på 20 år. När det gäller andra enheter som samlar in och rapporterar uppgifter, bör de dock spara uppgifterna endast så länge som krävs för att förbereda uppgifterna för överföringen till EEA.
- (13) Insamlingen av uppgifter från verklig körning och VIN-nummer bör vara helt transparent, och fordonsägarna bör därför ha möjlighet att vägra att göra dessa uppgifter tillgängliga för tillverkarna eller under trafiksäkerhetsprovingarna. Det bör noteras att fordonsägarens rätt att vägra inte baseras på artikel 21 i förordning (EU) 2016/679 och en sådan vägran bör betraktas som giltig endast i fråga om uppgifter som samlats in i enlighet med denna förordning.
- (14) De uppgifter som ska offentliggöras i enlighet med artikel 12.1 i förordning (EU) 2019/631 bör inte möjliggöra identifiering av enskilda fordon eller förare, utan bör endast offentliggöras som anonymiserade och aggregerade datamängder utan någon hänvisning till VIN-nummer.
- (15) På grundval av den bedömning som avses i artikel 12.3 första stycket i förordning (EU) 2019/631 bör kommissionen se över vissa aspekter av bestämmelserna om övervakning, rapportering och offentliggörande av uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning, med beaktande av bland annat tillgången till direktöverföringar av uppgifter från fordon.
- (16) För att säkerställa tillgången till typgodkännandeuppgifter i syfte att fastställa ett förfarande för kontroll av koldioxidutsläppen från personbilar och lätta nyttofordon i drift, i enlighet med kraven i artikel 13 i förordning (EU) 2019/631, bör insamlingen av sådana uppgifter i enlighet med kommissionens genomförandeförordningar (EU) 2017/1152 <sup>(8)</sup> och (EU) 2017/1153 <sup>(9)</sup> fortsätta även efter det att skyldigheten att samla in sådana uppgifter enligt dessa förordningar upphör att gälla den 1 januari 2021.

<sup>(6)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

<sup>(7)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39).

<sup>(8)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1152 av den 2 juni 2017 om fastställande av en metod för bestämning av de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla ändringen av det föreskrivna provningsförfarandet med avseende på lätta nyttofordon och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 293/2012 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 644).

<sup>(9)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1153 av den 2 juni 2017 om fastställande av en metod för bestämning av de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla ändringen av det föreskrivna provningsförfarandet och om ändring av förordning (EU) nr 1014/2010 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 679).

- (17) Typgodkännandemyndigheterna bör därför säkerställa att uppgifter från de provningar som utförts i enlighet med förordning (EU) 2017/1151 fortsätter att registreras och överförs till kommissionens gemensamma forskningscentrum, med användning av det säkra överföringsförfarande som centret tillhandahåller.
- (18) Från och med den 1 januari 2021 är det inte längre nödvändigt att fastställa koldioxidutsläpp för personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med den nya europeiska körcykeln (NEDC) enligt genomförandeförordningarna (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153, med undantag för ej externt laddbara hybridpersonbilar som släpps ut på marknaden till och med den 31 december 2022, om en tillverkare vill utnyttja superkrediter enligt artikel 5 i förordning (EU) 2019/631.
- (19) Eftersom övergången från de NEDC-baserade normerna för koldioxidutsläpp till normer som bygger på det globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta fordon (WLTP) som fastställs i förordning (EU) 2017/1151 är slutförd först i slutet av 2023 och kommer att slutrapporteras som en del av den årliga koldioxidövervakningen under 2024, och framför allt med tanke på bestämmelserna om miljöinnovationer och fordon i slutserier, bör genomförandeförordningarna (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153 fortsätta att vara i kraft fram till slutet av 2024.
- (20) Europeiska datatillsynsmannen rådfrågades i enlighet med artikel 42.1 i förordning (EU) 2018/1725 och avgav sitt yttrande sig den 14 januari 2021.
- (21) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för klimatförändringar.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL 1

### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

#### Artikel 1

#### Innehåll

1. I denna förordning fastställs närmare bestämmelser om förfarandena för medlemsstaternas och tillverkarnas övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från nya personbilar och lätta nyttofordon samt uppgifter om dessa fordons koldioxidutsläpp och bränsle- eller energiförbrukning vid verklig körning.
2. I syfte att fastställa förfarandet för kontroll av koldioxidutsläpp från fordon i drift i enlighet med artikel 13 i förordning (EU) 2019/631 föreskrivs i denna förordning också att medlemsstaternas behöriga myndigheter ska rapportera vissa uppgifter som registrerats som en del av de typgodkännandeprovningar som utförts i enlighet med förordning (EU) 2017/1151.

#### Artikel 2

### Definitioner

Förutom de definitioner som fastställs i artikel 3 i förordning (EU) 2019/631 gäller följande definitioner:

- a) *detaljerade övervakningsuppgifter*: de detaljerade övervakningsuppgifter som anges för personbilar i del B avsnitt 2 i bilaga II till förordning (EU) 2019/631 och för lätta nyttofordon i del C avsnitt 2 i bilaga III till den förordningen.
- b) *sammanställda övervakningsuppgifter*: de sammanställda övervakningsuppgifter som anges för personbilar i del B avsnitt 1 i bilaga II till förordning (EU) 2019/631 och för lätta nyttofordon i del C avsnitt 1 i bilaga III till den förordningen.

- c) *uppgifter från verklig körning*: de uppgifter som avses i punkt 3.1 a och b samt punkt 3.2 a–g och l i bilaga XXII till förordning (EU) 2017/1151 och som har erhållits från ombordbaserade anordningar för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen.

## KAPITEL 2

### RAPPORTERING AV UPPGIFTER I ENLIGHET MED ARTIKEL 7 I FÖRORDNING (EU) 2019/631

#### Artikel 3

##### Sammanställda och detaljerade övervakningsuppgifter

1. Medlemsstaterna ska säkerställa underhåll, insamling, kontroll och överföring i rätt tid av sammanställda och detaljerade övervakningsuppgifter till kommissionen och Europeiska miljöbyrån (EEA).

Medlemsstaterna ska säkerställa att varje begäran från EEA om klagoranden eller korrigeringar av de överförda uppgifterna behandlas utan dröjsmål av deras utsedda kontaktpersoner.

2. De sammanställda och detaljerade övervakningsuppgifterna ska rapporteras i två separata datamängder för personbilar respektive lätta nyttofordon, i enlighet med del B i bilaga II till förordning (EU) 2019/631 respektive del C i bilaga III till den förordningen.

3. Medlemsstaterna ska överföra sammanställda och detaljerade övervakningsuppgifter via elektronisk dataöverföring till EEA:s centrala dataarkiv (CDR). Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen när uppgifterna har överförts.

#### Artikel 4

##### Preliminär beräkning och uppgifter

1. Kommissionen ska, tillsammans med EEA, i enlighet med artikel 7.4 i förordning (EU) 2019/631, säkerställa att varje tillverkare och pool av tillverkare som ansvarar för nya personbilar eller lätta nyttofordon som är registrerade i unionen underrättas om den preliminära beräkningen av deras specifika utsläppsmål och genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp samt de uppgifter som rapporterats av medlemsstaterna.

2. De preliminära beräkningar och de uppgifter som avses i punkt 1 ska meddelas separat för personbilar och lätta nyttofordon och ska omfatta de registerposter som, på grundval av tillverkarens namn och kod för identifiering av världens tillverkare (World Manufacturer Identifier – WMI), kan tillskrivas den tillverkaren.

3. Den centrala förteckning över uppgifter som avses i artikel 7.4 i förordning (EU) 2019/631 ska innehålla alla uppgifter som rapporteras av medlemsstaterna, med undantag för VIN-nummer.

VIN-nummer ska lagras av EEA under en period av 20 år från och med den dag då de först uppladdades till CDR eller till EEA:s rapporteringssystem Business Data Repository (BDR).

#### Artikel 5

##### Uppgifter från tillverkare

Tillverkare som släpper ut eller avser att på unionsmarknaden släppa ut personbilar eller lätta nyttofordon som omfattas av förordning (EU) 2019/631 ska utan dröjsmål meddela kommissionen följande information och eventuella ändringar av den:

- a) Det tillverkarnamn som de anger eller avser att ange på intygen om överensstämmelse.
- b) Kod för identifiering av världens tillverkare (WMI), motsvarande de tre första tecknen i VIN-numret, som de anger eller avser att ange på intygen om överensstämmelse.

- c) När det gäller det meddelande som avses i artikel 7.4 andra stycket i förordning (EU) 2019/631, namn på och adress till den kontaktperson som representerar tillverkaren till vilken meddelandet om preliminära beräkningar och uppgifter ska sändas.

De namn och adresser som avses i led c ska anses vara personuppgifter i den mening som avses i förordning (EU) 2018/1725.

#### Artikel 6

#### **Meddelande om oriktigheter i de uppgifter som används för de preliminära beräkningarna**

1. När en tillverkare kontrollerar de preliminära uppgifterna i enlighet med artikel 7.5 första stycket i förordning (EU) 2019/631, ska den använda den datamängd som EEA tillhandahåller för detta ändamål.
2. Om en oriktighet upptäcks i datamängden ska tillverkaren om möjligt korrigera den och genom en separat post med rubriken "Kommentarer från tillverkaren" i datamängden för varje fordonspost ange en av följande koder:
  - a) Kod A, om posten har ändrats av tillverkaren.
  - b) Kod B, om tillverkaren inte kan identifiera fordonet.
  - c) Kod C, om fordonet inte omfattas av förordning (EU) 2019/631.
  - d) Kod D, om den tillverkare som tilldelats ett fordon i kategori N1 är tillverkaren av det etappvis färdigbyggda fordonet men inte av det icke färdigbyggda eller färdigbyggda grundfordonet.

Vid tillämpning av led b anses ett fordon vara oidentifierbart om VIN-numret saknas eller är uppenbart felaktigt.

3. Tillverkarna ska meddela kommissionen eventuella oriktigheter i enlighet med artikel 7.5 i förordning (EU) 2019/631 genom att ladda upp den fullständiga korrigerade datamängden till BDR. De ska också skicka en elektronisk kopia av meddelandet för kännedom till följande e-postadresser:

EC-CO<sub>2</sub>-LDV-implementation@ec.europa.eu

och

CO<sub>2</sub>-monitoring@eea.europa.eu

4. Tillverkarna ska säkerställa att kommissionens eller EEA:s begäran om klargöranden av rättelserna besvaras utan dröjsmål av tillverkarnas kontaktpersoner som utsetts i enlighet med artikel 5 c i denna förordning.
5. Om en tillverkare inte meddelar kommissionen några oriktigheter innan den tremånadersperiod som föreskrivs i artikel 7.5 i förordning (EU) 2019/631 har löpt ut, ska de preliminära värden som meddelats i enlighet med artikel 7.4 i den förordningen betraktas som slutgiltiga.

#### Artikel 7

#### **Rapportering av uppgifter om etappvis färdigbyggda lätta kommersiella fordon**

Tillverkare av ett grundfordon enligt punkt 1.2.2 i bilaga III till förordning (EU) 2019/631 ska överföra de uppgifter som avses i den punkten via elektronisk dataöverföring till BDR senast tre månader efter det att de preliminära uppgifterna har meddelats i enlighet med artikel 4 i den här förordningen.



### Artikel 8

#### **Rapportering av koldioxidutsläpp enligt NEDC vid tillämpning av artikel 5 i förordning (EU) 2019/631**

1. En tillverkare av nya personbilar som registrerats under kalenderåret 2021 eller 2022 med uppmätta koldioxidvärden enligt NEDC på mindre än 50 g CO<sub>2</sub>/km, i enlighet med artikel 5 i genomförandeförordning (EU) 2017/1153, ska rapportera dessa uppmätta koldioxidvärden enligt NEDC till kommissionen tillsammans med det meddelande som avses i artikel 6 i den här förordningen.
2. Kommissionen får begära att tillverkaren tillhandahåller relevanta intyg om överensstämmelse och typgodkännandeintyg som stöder de rapporterade koldioxidutsläppsvärdena.

### Kapitel 3

#### **INSAMLING OCH RAPPORTERING AV UPPGIFTER FRÅN VERKLIG KÖRNING**

### Artikel 9

#### **Tillverkarnas insamling och rapportering av uppgifter från verklig körning**

1. Tillverkarna ska samla in uppgifter från verklig körning tillsammans med VIN-nummer för nya personbilar och nya lätta nyttofordon som är registrerade från och med den 1 januari 2021 och som är utrustade med ombordutrustning för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen i enlighet med artikel 4a i förordning (EU) 2017/1151, såvida inte fordonsägaren uttryckligen vägrar att göra uppgifterna tillgängliga för tillverkaren eller dennes auktoriserade återförsäljare eller auktoriserade reparatör.
2. Om uppgifter från verklig körning och VIN-nummer inte samlas in av tillverkaren via direkt dataöverföring från fordonet, ska tillverkaren säkerställa att uppgifterna samlas in och överförs till tillverkaren av tillverkarens auktoriserade återförsäljare eller auktoriserade reparatör varje gång fordonet får service eller repareras eller vid andra ingrepp, och uppgifterna ska avläsas från fordonets seriella anslutning för omborddiagnos. Den anordning eller det avsökningsverktyg som används ska kunna avläsa de uppgifter som registrerats av ombordutrustningen för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen. Avläsningen av uppgifterna ska vara avgiftsfri och inte omfattas av några särskilda villkor.

Tillverkaren, och i tillämpliga fall, dennes auktoriserade återförsäljare eller reparatör, ska säkerställa att säkra kommunikationsmetoder används för insamlingen av VIN-nummer.

3. Från och med 2022 ska en tillverkare den 1 april varje år till kommissionen rapportera alla uppgifter från verklig körning och de VIN-nummer som samlats in under det föregående kalenderåret, i enlighet med tabell 1 i bilagan, genom att ladda upp dem till BDR.

Om en tillverkare under ett kalenderår har samlat in flera poster som avser samma VIN-nummer, ska de uppgifter från verklig körning som ska rapporteras vara den post som anger den högsta totala tillryggalagda sträckan. Uppgifter från verklig körning för ett visst fordon ska samlas in under högst 15 år från och med den dag då uppgifterna för det fordonet först rapporterades till EEA.

Om en tillverkare hävdar att uppgifter från verklig körning inte kan rapporteras, eller endast delvis kan rapporteras, ska tillverkaren lämna en förklaring om detta till kommissionen och ange skälen till detta. Förklaringen och motiveringen ska laddas upp i BDR.

4. Punkterna 1, 2 och 3 ska inte tillämpas på tillverkare av små serier som avses i artikel 15.11 i förordning (EU) 2017/1151.

### Artikel 10

#### **Medlemsstaternas insamling och rapportering av uppgifter från verklig körning**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de organ eller institutioner som avses i artikel 4.2 i direktiv 2014/45/EU samlar in uppgifter från verklig körning och VIN-nummer för nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registreras från och med den 1 januari 2021 och som är utrustade med ombordsystem för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen i enlighet med artikel 4a i förordning (EU) 2017/1151.

Från och med den 20 maj 2023 ska uppgifter från verklig körning tillsammans med VIN-nummer samlas in när fordonen genomgår trafiksäkerhetsprovning i enlighet med artikel 5 i direktiv 2014/45/EU, såvida inte fordonsägaren uttryckligen vägrar att göra dessa uppgifter tillgängliga.

uppgifter från verklig körning ska avläsas med hjälp av en anordning som ansluts till det elektroniska fordonsgränssnittet, exempelvis ett avsökningsverktyg enligt bilaga III till direktiv 2014/45/EU. Den anordning som används ska kunna avläsa de uppgifter som registrerats av ombordutrustningen för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen.

2. Från och med 2022 ska medlemsstaterna säkerställa att de uppgifter från verklig körning, tillsammans med de VIN-nummer som anges i tabell 1 i bilagan, och som samlades in under det föregående kalenderåret, varje år rapporteras till kommissionen den 1 april genom att uppgifterna laddas upp till CDR. Om inga sådana uppgifter finns tillgängliga ska en förklaring till detta, inklusive skälen till att uppgifterna inte är tillgängliga, laddas upp till CDR.

Medlemsstaterna ska säkerställa att uppgifter från verklig körning för ett visst fordon samlas in under en period på högst 15 år från och med den dag då uppgifterna för fordonet för första gången rapporterades till EEA.

Medlemsstaten samt de organ och institutioner som ansvarar för insamlingen av VIN-nummer ska säkerställa att säkra kommunikationsmetoder används vid insamlingen.

#### Artikel 11

### Skyldigheter i fråga om skydd av personuppgifter

1. Följande enheter med ansvar för insamling av VIN-nummer tillsammans med uppgifter från verklig körning direkt från fordonen ska, när det gäller insamling och behandling av VIN-nummer, betraktas som personuppgiftsansvarig för de relevanta uppgifterna i den mening som avses i artikel 4.7 i förordning (EU) 2016/679:

- a) Tillverkarna, vid direkt dataöverföring från fordonen till tillverkaren.
- b) Auktoriserade återförsäljare eller auktoriserade verkstäder.
- c) Organ eller institutioner som ansvarar för trafiksäkerhetsprovning.

Dessa enheter ska säkerställa att de uppfyller skyldigheten enligt artikel 13 i den förordningen att lämna information till fordonsägarna i deras egenskap som registrerade.

2. Om VIN-nummer har erhållits indirekt från fordonsägaren vid tillämpning av artiklarna 3, 9 och 10, ska medlemsstaterna och, i tillämpliga fall, tillverkarna, i egenskap av personuppgiftsansvarig, säkerställa att de uppfyller skyldigheten att lämna information till fordonsägarna i enlighet med artikel 14 i förordning (EU) 2016/679.

3. När det gäller insamling och behandling av VIN-nummer i enlighet med den här förordningen, ska EEA och kommissionen betraktas som registeransvariga i enlighet med bestämmelserna i förordning (EU) 2018/1725.

4. De VIN-nummer och uppgifter från verklig körning som samlas in i enlighet med artiklarna 9 och 10 i denna förordning får inte användas för något annat ändamål än det som anges i artikel 12 i förordning (EU) 2019/631.

5. De VIN-nummer och uppgifter från verklig körning som samlas in i enlighet med artiklarna 9 och 10 får endast lagras under följande perioder:

- a) Av tillverkarna, till dess att uppgifterna har rapporterats i enlighet med artikel 9.3.
- b) Av auktoriserade återförsäljare och verkstäder, till dess att uppgifterna har överförts till tillverkaren i enlighet med artikel 9.2.
- c) Av organ och institutioner som ansvarar för trafiksäkerhetsprovning, till dess att uppgifterna har överförts till EEA, eller till den myndighet som utsetts av medlemsstaterna för rapportering av uppgifterna till EEA, i enlighet med artikel 10.2.
- d) Av de myndigheter som utsetts av medlemsstaterna för rapportering av uppgifter från verklig körning till EEA, till dess att dessa uppgifter har rapporterats i enlighet med artikel 10.2.

- e) Av EEA, fram till 20 år från den dag då uppgifterna först överfördes till BDR i enlighet med artikel 9.3 eller till CDR i enlighet med artikel 10.2.

#### Artikel 12

### Offentliggörande av uppgifter från verklig körning

Från och med december 2022 ska kommissionen varje år offentliggöra anonymiserade och sammanställda datamängder som ska delas upp mellan personbilar och lätta nyttofordon som drivs med förbränningsmotorer, och externt laddbara hybridfordon i samma kategorier, inklusive följande uppgifter per tillverkare:

- a) Den genomsnittliga bränsleförbrukningen (l/100 km) på grundval av de uppgifter som rapporterats i enlighet med artiklarna 9 och 10.
- b) Den genomsnittliga elenergiförbrukningen (kWh/100 km) på grundval av de uppgifter som rapporterats i enlighet med artiklarna 9 och 10.
- c) De genomsnittliga koldioxidutsläppen (g/km) beräknade på grundval av de uppgifter som rapporterats i enlighet med artiklarna 9 och 10.
- d) Skillnaden mellan den genomsnittliga bränsleförbrukning som avses i led a och de genomsnittliga bränsleförbrukningsvärden som registrerats i intygen om överensstämmelse för samma fordon som de fordon för vilka uppgifter från verklig körning har rapporterats.
- e) Skillnaden mellan den genomsnittliga elenergiförbrukning som avses i led b och de genomsnittliga elenergiförbrukningsvärden som registrerats i intygen om överensstämmelse för samma fordon som de fordon för vilka uppgifter från verklig körning har rapporterats.
- f) Skillnaden mellan de genomsnittliga koldioxidutsläpp (g/km) som beräknats i enlighet med led c och de genomsnittliga koldioxidutsläppsvärden som registrerats i intygen om överensstämmelse för samma fordon som de fordon för vilka uppgifter från verklig körning har rapporterats.

Leden b och e ska endast gälla för externt laddbara hybridfordon.

#### Artikel 13

### Översyn

Kommissionen ska, på grundval av den bedömning som avses i artikel 12.3 första stycket i förordning (EU) 2019/631, se över genomförandet av artiklarna 9–12 i den här förordningen, särskilt i fråga om följande:

- a) Antal fordon utrustade med anordningar för direktöverföring av uppgifter.
- b) Behovet av fortsatt övervakning och rapportering av uppgifter från verklig körning från tillverkarna.
- c) Den tidsperiod under vilken uppgifter från verklig körning behöver övervakas och rapporteras.
- d) Den lämpliga nivån för sammanställda uppgifter som ska offentliggöras av kommissionen i enlighet med artikel 12 i denna förordning.

#### KAPITEL 4

### ÖVERVAKNING OCH RAPPORTERING AV UPPGIFTER FRÅN PROVNINGAR SOM UTFÖRTS I ENLIGHET MED FÖRORDNING (EU) 2017/1151

#### Artikel 14

### Provningsuppgifter

1. Typgodkännandemyndigheterna ska säkerställa att de uppgifter som anges i tabell 2 i bilagan registreras för varje typ 1-provning som utförs i enlighet med bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151.

2. De registrerade uppgifterna ska laddas upp i krypterat format till kommissionens särskilda server. Om uppgifterna har laddats upp korrekt ska ett kvitto skickas från kommissionens server till den enhet som laddar upp uppgifterna.
3. Provningsuppgifterna får inte offentliggöras.

*Artikel 15*

**Upphävande**

1. Genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010 och (EU) nr 293/2012 ska upphöra att gälla från och med den 1 mars 2021.
2. Genomförandeförordningarna (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153 ska upphöra att gälla från och med den 1 januari 2025.

*Artikel 16*

**Ikraftträdande**

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

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

Utfärdad i Bryssel den 4 mars 2021.

*På kommissionens vägnar*  
Ursula VON DER LEYEN  
*Ordförande*

---

## BILAGA

**1. Insamling och rapportering av uppgifter från verklig körning och VIN-nummer i enlighet med artiklarna 9 och 10**

Tabell 1

**Uppgifter som ska rapporteras i enlighet med artiklarna 9 och 10**

Parameter	Enhet	Fordon av kategorierna M1 och N1	
		Fordon med endast förbränningsmotor och icke externt laddbara hybridfordon <sup>(1)</sup>	Externt laddbara hybridfordon <sup>(2)</sup>
VIN-nummer	-	√	√
Total bränsleförbrukning (livstid)	l	√	√
Total tillryggalagd sträcka (livstid)	km	√	√
Total bränsleförbrukning vid laddningstömmande drift (livstid).	l	–	√
Total bränsleförbrukning vid förarvalbar laddningsökande drift (livstid)	l	–	√
Total tillryggalagd sträcka vid laddningstömmande drift med motorn avstängd (livstid)	km	–	√
Total tillryggalagd sträcka vid laddningstömmande drift med motorn igång (livstid)	km	–	√
Total tillryggalagd sträcka vid förarvalbar laddningsökande drift (livstid)	km	–	√
Total nätenergi till batteriet (livstid)	kWh	–	√

<sup>(1)</sup> Som uteslutande drivs med mineraldiesel, biodiesel, bensen, etanol eller någon kombination av dessa bränslen.

<sup>(2)</sup> Som drivs med elektricitet och mineraldiesel, biodiesel, bensen eller etanol.

**2. Rapportering av uppgifter i enlighet med artikel 14**

Följande parametrar ska rapporteras för varje interpoleringsfamilj, dvs. för fordon hög (VH) och, i tillämpliga fall, fordon låg (VL) eller fordon M, för de typ 1-provningar som utförs i enlighet med bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151.

Om fler än en typ 1-provning av fordon hög eller låg utförs ska provningsuppgifterna, om inte annat anges i tabell 2, rapporteras i enlighet med följande:

- Vid två typ 1-provningar, provningsuppgifter för typ 1-provningen med de högsta uppmätta koldioxidutsläppen (blandad körning).
- Vid tre typ 1-provningar, provningsuppgifter för typ 1-provningen med medianvärdet för uppmätta koldioxidutsläppen (blandad körning).

Tabell 2

## Typ 1-provningsuppgifter

Nr	Parametrar	Enhet	Källa (alla hänvisningar gäller förordning (EU) 2017/1151 om inte annat anges)	Anmärkningar
1	Identifierare för interpoleringsfamilj	-	Punkt 0 i avsnitt II i typgodkännandeintyget, tillägg 4 till bilaga I.	Uppgifter ska lämnas för varje typgodkänd interpoleringsfamilj
2	Huvudidentifierare för interpoleringsfamiljen (i tillämpliga fall)	-	-	Ange huvudidentifieraren för interpoleringsfamiljen, om provningsuppgifter har fastställts för en annan interpoleringsfamilj
3	Utökning av ett typgodkännande	-	EG-typgodkännandeintyg	0 = Nej   1 = Ja – om provningen utförs för utökning av ett typgodkännande
4	Framdrivningstyp	-		Fordon med enbart förbränningsmotor, externt laddbara hybridfordon, icke externt laddbara hybridfordon
5	Fordonskategori och klass		Punkt 0.4 i tillägg 3 till bilaga I	M1 eller N1, klass 1, 2 eller 3
6	Tändningstyp		Punkt 3.2.1.1 i tillägg 3 till bilaga I	Gnisttändning eller kompressionständning
7	Antal cylindrar	-	Punkt 3.2.1.2 i tillägg 3 till bilaga I	Antal, fyra cylindrar är standard om inte annat anges
8	Motorns slaglängd	mm	Punkt 3.2.1.2.2 i tillägg 3 till bilaga I	
9	Cylindervolym	cm <sup>3</sup>	Punkt 3.2.1.3 i tillägg 3 till bilaga I	
10	Motorns nominella effekt	kW	Punkt 3.2.1.8 i tillägg 3 till bilaga I	
11	Motorvarvtal vid nominell motoreffekt	min <sup>-1</sup>	Punkt 3.2.1.8 i tillägg 3 till bilaga I	Motorvarvtal vid maximal nettoeffekt
12	Bränsletyp	-	Punkt 3.2.2.1 i tillägg 3 till bilaga I	Diesel/bensin/LPG/naturgas eller biometan/etanol (E85)/biodiesel/vätgas
13	Tvåbränslefordon	-	Punkt 3.2.2.4 i tillägg 3 till bilaga I	0 = Nej   1 = Ja I fråga om tvåbränslefordon ska provningsresultat tillhandahållas för båda bränsletyperna (två mallar för indata)

14	Maximal uteffekt för varje elmotor (P0, P1, P2, P2 planetväxel, P3 eller P4) (*)	kW	Punkt 3.3.1.1.1 i tillägg 3 till bilaga I	Externt laddbara hybridfordon och icke externt laddbara hybridfordon
15	Antal celler i det uppladdningsbara elenergilagringsystemet	-	Punkt 3.3.2.1 i tillägg 3 till bilaga I	Externt laddbara hybridfordon och icke externt laddbara hybridfordon
16	Startbatteriets kapacitet	Ah	Punkt 3.4.4.5 i tillägg 3 till bilaga I	Kapacitet för lågspänningsbatteri
17	Nominell generatorspänning	V	Punkt 3.4.4.5 i tillägg 3 till bilaga I	Nominell generatorspänning (obligatorisk för fordon med enbart förbränningsmotor)
18	Däckdimension (främre/bakre)	-	Punkt 3.5.7.1 Parametrar för provningsfordon, tillägg 3 till bilaga I	Däckkod (t.ex. P195/55R1685H) för provningsfordonets däck
19	Vägmotståndskoefficient F0	N	Punkt 3.5.7.1 i tillägg 3 till bilaga II	VH och VL (om tillämpligt)
20	Vägmotståndskoefficient F1	N/(km/h)	Punkt 3.5.7.1 i tillägg 3 till bilaga I	VH och VL (om tillämpligt)
21	Vägmotståndskoefficient F2	N/(km/h) <sup>2</sup>	Punkt 3.5.7.1 i tillägg 3 till bilaga I	VH och VL (om tillämpligt)
22	Typ av växellåda	-	Punkt 4.5.1 i tillägg 3 till bilaga I	automat/manuell/CVT (kontinuerligt varierbar utväxling)/planetväxel
23	Interna utväxlingsförhållanden	-	Punkt 4.6 i tillägg 3 till bilaga I	Separat för varje växel
24	Slutliga utväxlingsförhållanden	-	Punkt 4.6 i tillägg 3 till bilaga I	Om fordonet har fler än ett slutligt utväxlingsförhållande, ska värden införas separat för varje växel
25	Värden för extra säkerhetsmarginal (ASM)	%	Punkt 4.6.1.7.1 i tillägg 3 till bilaga I	Rapportera värden när de används för beräkning av växling
26	Drivhjul	-	Punkt 1.7 i tillägg 4 till bilaga I	Tvåhjulsdraft eller fyrehjulsdraft
27	Koldioxidutsläpp vid laddningstämmande drift (blandad körning)	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.5.3.2 i tillägg 4 till bilaga I	Endast externt laddbara hybridfordon Om två eller tre provningar har utförts ska alla uppmätta resultat anges.
28	Koldioxidutsläpp, viktat, vid blandad körning (uppmätt)	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.5.3.3 i tillägg 4 till bilaga I	Endast externt laddbara hybridfordon. Om två eller tre provningar har utförts ska alla uppmätta resultat anges.
29	Koldioxidutsläpp, viktat, vid blandad körning (uppgivet)	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.5.3.3 i tillägg 4 till bilaga I	Endast externt laddbara hybridfordon

30	Ekvivalent helektrisk räckvidd (EAER), blandad körning.	km	Punkt 2.5.3.7.2, (EAER), i tillägg 4 till bilaga I	Endast externt laddbara hybridfordon
31	Tomgångsvarvtal	min <sup>-1</sup>	Punkt 1.1.2 i tillägg 8a till bilaga I	Tomgångsvarvtal med varm motor
32	Willans-faktorer för koldioxidutsläpp från förbränningsmotor	g CO <sub>2</sub> /MJ	Punkt 1.1.3 i tillägg 8a till bilaga I	Värde enligt tabell A6.App2/3 som används för RCB-korrigerig
33	Kapacitet hos det uppladdningsbara elenergilagringsystemet för drift	Ah	Punkt 1.1.10 i tillägg 8a till bilaga I	Externt laddbara hybridfordon och icke externt laddbara hybridfordon
34	Tekniktyp för det uppladdningsbara elenergilagringsystemet för drift	-	Punkt 1.1.10 i tillägg 8a till bilaga I	Externt laddbara hybridfordon och icke externt laddbara hybridfordon
35	Nominell/tidsserispänning för det uppladdningsbara elenergilagringsystemet för drift	V	Punkt 1.1.10 i tillägg 8a till bilaga I	Externt laddbara hybridfordon och icke externt laddbara hybridfordon Nominella eller tidsserievärden som används för provningen (20 Hz)
36	Provningsvikt	kg	Punkt 1.2.1 för VH och punkt 1.3.1 för VL i tillägg 8a till bilaga I	VH och VL (om tillämpligt)
37	Antal dynamometeraxlar under provningen	-	Punkt 2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Konfiguration för chassidynamometer under typ 1-provning (en axel eller två axlar) för VH/VL
38	Generators strömstyrka (likströmsomvandlare – lågspänningssidan – för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon)	A	Uppmätt vid typ 1-provning	Flera värden: 1 Hz, upplösning: 0,1 A, extern mätanordning synkroniserad med chassidynamometern
39	Regenereringsfaktorn K <sub>i</sub> multiplikativ/additiv	-	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Koldioxidutsläpp. För fordon som inte är utrustade med periodiskt regenererande system är detta värde lika med 1.
40	Uppmätt koldioxidvärde (låg fas)	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Okorrigerat uppmätt värde M <sub>CO<sub>2</sub>,p,1</sub> för låg fas (det laddningsbevarande värdet för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon)
41	Uppmätt koldioxidvärde (medelfas)	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Okorrigerat uppmätt värde M <sub>CO<sub>2</sub>,p,1</sub> för medelfas (det laddningsbevarande värdet för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon)
42	Uppmätt koldioxidvärde (hög fas)	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Okorrigerat uppmätt värde M <sub>CO<sub>2</sub>,p,1</sub> för hög fas (det laddningsbevarande värdet för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon)
43	Uppmätt koldioxidvärde (extrahög fas)	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Okorrigerat uppmätt värde M <sub>CO<sub>2</sub>,p,1</sub> för extrahög fas (det laddningsbevarande värdet för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon)



44	Uppmätt koldioxidvärde (blandad körning)	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Okorrigerat uppmätt värde $M_{CO_2,c.1}$ för hel cykel (det laddningsbevarande värdet för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon). Om två eller tre WLTP-provningar har utförts ska alla uppmätta resultat anges.
45	Uppmätt korrigerat koldioxidvärde (blandad körning)	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Uppmätta koldioxidutsläpp (blandad körning) för fordon H och L efter alla tillämpliga korrigeringar, $M_{CO_2,c.5}$ . Om två eller tre WLTP-provningar har utförts ska alla uppmätta resultat anges. När det gäller externt laddbara hybridfordon och icke externt laddbara hybridfordon är detta det laddningsbevarande tillståndet
46	Koldioxidutsläpp (uppgivet värde)	g CO <sub>2</sub> /km	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	Tillverkarens uppgivna värde
47	Korrektionsfaktor för ATCT-familjen	-	Punkt 2.1.1.2.2 i tillägg 8a till bilaga I	Korrektionsfaktor för ATCT-familjen (14 °C-korrigerad)
48	Bränsleförbrukning vid typ 1-provningen såsom den registrerats i OBFCM-anordningen för ombordövervakning av bränsleförbrukning	l	Punkt 2.1.1.3.1 i tillägg 8a till bilaga I	Bränsleförbrukning under provningen (laddningsbevarande värde för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon). Om två eller tre WLTP-provningar har utförts ska alla uppmätta resultat anges.
49	Indexnummer för övergångscykel	-	Punkt 2.1.1.4.1.4 i tillägg 8a till bilaga I	För externt laddbara hybridfordon: ange indexnumret för övergångscykel
50	Nominell spänning för det uppladdningsbara elenergilagringsystemet för drift	V	Punkt 1.1.10 i tillägg 8a till bilaga I	I fråga om lågspänningsbatteri enligt beskrivningen i tillägg 2 till underbilaga 6 till bilaga XXI
51	RCB-korrigerad			Korrigerad genomförd? 0 = Nej   1 = Ja
52	RCB-korrektionskoefficient	(g/km)/(Wh/km)	Punkt 2.1.1.2.1 i tillägg 8a till bilaga I	icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon
53	Bränsleförbrukning	l/100 km	Fastställt i enlighet med punkt 6 i underbilaga 7 till bilaga XXI och med användning av resultat för kriterieutsläpp och koldioxidutsläpp från steg 2 i tabell A7/1	Icke-balanserad bränsleförbrukning för fordon H och, i tillämpliga fall, fordon L vid typ 1-provning. Vid två eller tre provningar ska alla värden rapporteras.
54	Tid	sek	Uppmätt vid typ 1-provning	Flera värden: Data från omborddiagnos (OBD) och chassidynamometer, 1 Hz

55	Hastighetsprofil (teoretisk)	km/h	Tillämpad vid typ 1-provning	Flera värden: 1 Hz, upplösning: 0,1 km/h. Om uppgift saknas gäller hastighetsprofilerna i punkt 6 i underbilaga 1 till bilaga XXI, och särskilt tabellerna A1/7–A1/9, A1/11 och A1/12
56	Hastighetsprofil (faktisk)	km/h	Uppmätt vid typ 1-provning	Flera värden: Data från omborrdiagnos (OBD) och chassidynamometer, 1 och 10 Hz, upplösning: 0,1 km/tim
57	Växel (teoretisk)	-	Tillämpad vid typ 1-provningen på grundval av de beräkningar som anges i underbilaga 2 till bilaga XXI	Flera värden: 1 Hz. Obligatoriskt för fordon med manuell växellåda
58	Motorvarvtal	varv per minut	Uppmätt vid typ 1-provning	Flera värden: 1 Hz, upplösning: 10 varv per minut, från omborrdiagnos (OBD)
59	Motorns kylvätsketemperatur	°C	Uppmätt vid typ 1-provning	Flera värden: Data från omborrdiagnos (OBD), 1 Hz, upplösning: 1 °C
60	Startbatteriets ström	A	Uppmätt vid typ 1-provning	Flera värden: 1 Hz, upplösning: 0,1 A, extern mätanordning synkroniserad med chassidynamometern
61	Beräknad belastning	-	Uppmätt vid typ 1-provning	Flera värden: Data från omborrdiagnos (OBD), minst 1 Hz (högre frekvenser möjliga, upplösning: 1 %), uppmätt vid provning
62	Ström från det uppladdningsbara energilagringssystemet för drift	A	Uppmätt vid typ 1-provning	Tidsserievärden på 20 Hz som används för de prover som tagits om vid 1 Hz. Obligatoriskt för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon.
63	Motorns bränsleflöde	g/s	Uppmätt vid typ 1-provning	Momentan signal registrerad för provningen (laddningsbevarande värde för icke externt laddbara hybridfordon och externt laddbara hybridfordon).
64	Motorns bränsleflöde	l/h	Uppmätt vid typ 1-provning	Ibid.
65	Fordonets bränsleflöde	g/s	Uppmätt vid typ 1-provning	Ibid.
66	Effektkurva vid högsta belastning för fordon med förbränningsmotor	kW som funktion av varv per minut	Uppgift från tillverkaren	Effektkurvan vid högsta belastning över varvtalsintervallet från $n$ idle till $n$ rated eller $n$ max, eller $n$ $dv(n$ $g$ $v$ $max) \times v$ max, beroende på vilket som är högst.
67	Initial laddningsstatus i det uppladdningsbara elenergilagringssystemet för drift	%	Uppgift från tillverkaren	Initial laddningsstatus för det uppladdningsbara elenergilagringssystemet för drift vid laddningsbevarande tillstånd (för externt laddbara hybridfordon och icke externt laddbara hybridfordon)

68	Motorns bränsleförbrukning vid tomgång	g/s	Uppgift från tillverkaren	Bränsleförbrukning vid tomgång med varm motor
69	Generators maximala effekt	kW	Uppgift från tillverkaren	
70	Generators verkningsgrad	-	Uppgift från tillverkaren	Standardvärde = 0,67
71	Momentomvandlare	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej, 1 = Ja. Har fordonet momentomvandlare?
72	Bränslebesparingsväxel för automatisk växellåda	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej, 1 = Ja
73	Turboladdare eller mekanisk kompressor	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej   1 = Ja - Är motorn utrustad med någon typ av laddluftsystem?
74	Start-stopp	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej   1 = Ja - Har fordonet ett start-stopp-system?
75	Bromsenergiåtervinning	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej   1 = Ja - Är fordonet utrustat med teknik för energiåtervinning?
76	Variabel ventilstyrning	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej   1 = Ja - Har motorn variabel ventilstyrning?
77	Temperaturreglering	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej   1 = Ja - Är fordonet utrustat med teknik som aktivt reglerar temperaturen vid växellådan?
78	Direktinsprutning (DI)/insprutning i insugningskanalen (PFI)	-	Uppgift från tillverkaren	0 = PFI   1 = DI
79	Mager förbränning	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej   1 = Ja - Utnyttjar motorn mager förbränning?
80	Cylinderdeaktivering	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej   1 = Ja - Används cylinderdeaktivering i motorn? Om ja, ange förhållandet mellan aktiva och deaktiverade cylindrar.
81	Avgasåterföring (EGR)	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej   1 = Ja - Har fordonet ett externt EGR-system?
82	Partikelfilter	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej   1 = Ja - Har fordonet ett partikelfilter?
83	Selektiv katalytisk reduktion (SCR)	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej   1 = Ja - Har fordonet ett SCR-system?
84	NOx-fälla	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej   1 = Ja - Har fordonet en NOx-fälla?

85	Hybridfordonskonfiguration (P0, P1, P2, P2 planetväxel, P3, eller P4) (*)	-	Uppgift från tillverkaren	Har fordonet en elmaskin som används för framdrivning och generering av elenergi i position P0, P1, P2, P2 planetväxel, P3 eller P4, eller en kombination av dessa?
86	Maximalt utgående vridmoment för varje elmaskin (P0, P1, P2, P2 planetväxel, P3 eller P4) (*)	Nm	Uppgift från tillverkaren	
87	Kvoten mellan rotationshastighet och referensrotationshastighet (P0, P1, P2, P2 planetväxel, P3 eller P4) (*) för varje elmaskin	-	Uppgift från tillverkaren	
88	Funktion för frihjul med motorn igång	-	Uppgift från tillverkaren	Ja/Nej. Har fordonet en funktion för frihjul med motor på tomgång (möjliggör att motorn går på tomgång då fordonet frirullar för att spara bränsle)?
89	Funktion för frihjul med avstängd motor	-	Uppgift från tillverkaren	Ja/Nej. Har fordonet en funktion för frihjul med motoravstängning (möjliggör att motorn stängs av då fordonet frirullar för att spara bränsle)?
90	Icke färdigbyggt fordon	-	Uppgift från tillverkaren	0 = Nej   1 = Ja – Är fordonet icke färdigbyggt?
91	Fordonets vikt i körklart skick	kg	Punkt 1.1 i tillägg 4 till bilaga I	Vikt i körklart skick för VH och VL (i tillämpliga fall)
92	Hastighetsbegränsare	km/h	Urvalsparametrar för cykel, punkt 1.2.3 i tillägg 8a till bilaga I	Ange om hastighetsbegränsare användes (och i så fall dess värde) vid typ 1-provning för VH och VL (i tillämpliga fall)
93	Fordonets högsta hastighet	km/h	Urvalsparametrar för cykel, punkt 1.2.3 i tillägg 8a till bilaga I	Ange fordonets högsta hastighet för VH och VL (i tillämpliga fall)
94	Ytterligare information för beräkning av växlingspunkt	min <sup>-1</sup>	Växlingspunkt, punkt 1.2.4 i tillägg 8a till bilaga I	Endast för fordon med manuell växellåda. Information om n <sub>min</sub> drive.

(\*) P0: Elmaskinen är ansluten till motorns drivrem och har därför varvtalet som referenshastighet.

P1: Elmaskinen är ansluten till motorns vevaxel och har därför varvtalet som referenshastighet.

---

P2: Elmaskinen är monterad direkt uppströms transmissionen (växellåda eller kontinuerligt varierbar utväxling) och har därför transmissionens ingångshastighet som referenshastighet.

P2 planetväxel: Elmaskinen är ansluten till en planetväxel som inte är ansluten till förbränningsmotorn eller den slutliga utväxlingen, här kallad planetsidan. I detta fall kan hastighetskvoten specificeras som förhållandet mellan elmaskinens rotationshastighet och planetsidans rotationshastighet (referenshastigheten), som återspeglar en reduceringsväxels hastighetsökande/hastighetsminskande verkan.

P3: Elmaskinen är direkt uppströms drivaxelns slutliga utväxling, och har därför den slutliga utväxlingens ingående rotationshastighet som referenshastighet (detta omfattar elmaskiner som är monterade på en planetväxel vid den slutliga utväxlingen). Ett fordon kan ha upp till två P3-maskiner (en för framaxeln (P3a) och en för bakaxeln (P3b)).

P4: Elmaskinen är nedströms den slutliga utväxlingen, och har därför hjulets varvtal som referenshastighet. Ett fordon kan ha upp till fyra P4-motorer (en för varje hjul, där P4a avser framhjulen och P4b avser bakhjulen).

---