



EUROPEISKA UNIONEN

EUROPAPARLAMENTET

RÅDET

Bryssel den 14 juni 2018
(OR. en)

2017/0111 (COD)

PE-CONS 20/18

CLIMA 60
ENV 230
TRANS 150
MI 261
CODEC 553

RÄTTSAKTER OCH ANDRA INSTRUMENT

Ärende: EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om
övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och
bränsleförbrukning

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS
FÖRORDNING (EU) 2018/...**

av den

**om övervakning och rapportering av nya tunga fordons
koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet², och

¹ EUT C 81, 2.3.2018, s. 95.

² Europaparlamentets ståndpunkt av den 12 juni 2018 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den ...

av följande skäl:

- (1) Ett bindande mål för 2030 om att minska de inhemska växthusgasutsläppen från hela ekonomin i EU med minst 40 % jämfört med 1990 fastställdes i slutsatserna från Europeiska rådets möte den 23–24 oktober 2014 om EU:s klimat- och energipolitiska ram fram till 2030, och detta mål bekräftades på nytt vid Europeiska rådets möte den 17–18 mars 2016.
- (2) Enligt Europeiska rådets slutsatser från 23–24 oktober 2014 ska målet uppnås gemensamt av unionen på det mest kostnadseffektiva sättet, med minskningar på 43 % i sektorer som omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen (EU:s utsläppshandelssystem) och minskningar på 30 % i sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln, fram till 2030 jämfört med 2005. I Parisavtalet¹ fastställs bland annat ett långsiktigt mål som ligger i linje med målet att den globala genomsnittliga temperaturhöjningen ska ligga väl under 2 °C över den förindustriella nivån och att ansträngningar ska göras för att begränsa den till 1,5 °C över den förindustriella nivån. Det är nödvändigt att alla medlemsstater deltar i de ansträngningarna och att alla sektorer i ekonomin, även transportsektorn, bidrar till att uppnå de utsläppsminskningar som Europeiska rådet kommit överens om för att nå Parisavtalets långsiktiga mål.
- (3) I kommissionens europeiska strategi för utsläppssnål rörlighet från 2016 fastställs ambitionsnivån att utsläppen av växthusgaser från transportsektorn vid mitten av århundradet måste vara minst 60 % lägre än 1990 och stadigt på väg mot noll.

¹ Parisavtalet (EUT L 282, 19.10.2016, s. 4).

- (4) I syfte att nå det målet är det lämpligt att överväga en rad olika åtgärder. Utöver fastställande av normer för koldioxidutsläpp för tunga fordon, det vill säga lastbilar, stadsbussar och långfärdsbussar, kan åtgärderna inbegripa andra insatser som bidrar till att förbättra effektiviteten hos och minska koldioxidutsläppen från tunga fordon, till exempel lastoptimering, körning i fordonskolonner, fortbildning för förare, användning av alternativa bränslen, program för förnyelse av fordonsparken, däck med lågt rullmotstånd, minskningar av trafikstockningar och investeringar i infrastrukturunderhåll.
- (5) Växthusgasutsläppen från tunga fordon står för närvarande för omkring en fjärdedel av utsläppen från vägtransporter i unionen och väntas öka med 10 % mellan 2010 och 2030 och med 17 % mellan 2010 och 2050 om inga ytterligare åtgärder vidtas. Effektiva åtgärder för att minska utsläppen från tunga fordon måste vidtas som ett bidrag till att uppnå nödvändiga utsläppsminskningar i transportsektorn.
- (6) I sitt meddelande från 2014 om en strategi för att minska tunga fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp fastslog kommissionen att en förutsättning för att införa sådana åtgärder är att det finns ett reglerat förfarande för bestämning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

- (7) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009¹ tillhandahåller en ram för att inrätta ett sådant reglerat förfarande. De mätningar som utförs i enlighet med det förfarandet kommer att ge tillförlitliga och jämförbara uppgifter om koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning per tungt fordon för en stor del av unionens tunga fordonspark. Informationen kommer att vara tillgänglig för köparen av ett specifikt tungt fordon och för registreringsmedlemsstaten, vilket innebär att den nuvarande kunskapsluckan delvis åtgärdas.
- (8) Transportföretag är i stor utsträckning små och medelstora företag. De har ännu inte tillgång till standardiserad information som gör det möjligt att bedöma bränslesnål teknik och jämföra tunga fordon, så att de kan fatta välgrundade inköpsbeslut och därigenom minska sina bränslekostnader, vilka står för mer än en fjärdedel av deras driftskostnader.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG (EUT L 188, 18.7.2009, s. 1).

- (9) Information om ett tungt fordon's prestanda vad beträffar koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning bör göras tillgängliga för allmänheten så att alla aktörer på fordonsmarknaden kan fatta välgrundade inköpsbeslut och så att en hög grad av öppenhet säkerställs. Alla tillverkare av tunga fordon kan då jämföra sina fordon's prestanda med andra märken. Detta kommer att öka incitamenten för innovation, främja utvecklingen mot mer energieffektiva tunga fordon och därmed leda till ökad konkurrenskraft. Informationen kommer också att kunna användas av beslutsfattare på EU-nivå och i medlemsstaterna som underlag för ny politik för att främja spridningen av mer energieffektiva tunga fordon.
- (10) För att få komplett information om hur unionens tunga fordonspark är sammansatt och hur den utvecklas över tid och potentiellt inverkar på koldioxidutsläppen, är det lämpligt att de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna övervakar och rapporterar registreringsuppgifter för alla nya tunga fordon och alla nya släpvagnar, inklusive uppgifter om drivsystem samt relevant karosseri, till kommissionen.
- (11) Det är därför lämpligt att tillverkare av tunga fordon övervakar och rapporterar de värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som bestäms för varje nytt tungt fordon i enlighet med kommissionens förordning (EU) 2017/2400¹ till kommissionen.

¹ Kommissionens förordning (EU) 2017/2400 av den 12 december 2017 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller bestämning av tunga fordon's koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG och kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 (EUT L 349, 29.12.2017, s. 1).

- (12) Tillgången till uppgifter om koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning för de olika tunga fordonskategorierna beror på när dessa kommer att omfattas av förordning (EU) 2017/2400. För att skapa klarhet och rättssäkerhet när det gäller tillverkarnas övervaknings- och rapporteringsskyldigheter bör man i den här förordningen fastställa startår för övervakningen och rapporteringen för varje tung fordonskategori som omfattas av den. Enligt förordning (EU) 2017/2400 kommer uppgifter att vara tillgängliga för vissa nya tunga fordon som registreras under 2019. Från och med det året bör tillverkare vara skyldiga att övervaka och rapportera de tekniska uppgifterna för dessa fordon. När det gäller andra tunga fordonskategorier och tunga fordonsgrupper kommer uppgifterna inte att bli tillgängliga från en senare tidpunkt. En rimlig tidsfrist bör fastställas med avseende på fastställandet av startår för övervakningen och rapporteringen när det gäller dessa fordonskategorier och fordonsgrupper. I och med att det är tekniskt komplext att utarbeta förfaranden för att bestämma återstående tunga fordonskategoriers och tunga fordonsgruppers koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning bör tidsfristen fastställas till sju år efter den dag då den här förordningen träder i kraft.

- (13) Det ligger i allmänhetens intresse att de tekniska uppgifter som är väsentliga för att bestämma ett tungt fordonets prestanda vad beträffar koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning aktivt sprids till allmänheten för ökad insyn i det tunga fordonets specifikationer och hur de påverkar prestandan, och så att konkurrens mellan tillverkarna främjas. Uppgifter som är känsliga av konkurrensskäl och av skäl som rör skydd av personuppgifter bör undantas från offentliggörande. Vissa uppgifter avseende tunga fordonets aerodynamiska prestanda bör göras tillgängliga för allmänheten i intervallformat för att ta hänsyn till överväganden om sund konkurrens. Allmänheten bör få kostnadsfri åtkomst till de inrapporterade uppgifterna på ett lättillgängligt sätt. Den här förordningen påverkar inte allmänhetens övriga rättigheter när det gäller tillgång till miljöinformation, bland annat i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1367/2006¹.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1367/2006 av den 6 september 2006 om tillämpning av bestämmelserna i Århuskonventionen om tillgång till information, allmänhetens deltagande i beslutsprocesser och tillgång till rättslig prövning i miljöfrågor på gemenskapens institutioner och organ (EUT L 264, 25.9.2006, s. 13).

- (14) Det är viktigt att övervaknings- och rapporteringssystemet är användarvänligt för alla transportföretag, oavsett storlek eller resurser. På samma sätt bör kommissionen aktivt främja ett sådant system för att säkerställa att det påverkar sektorn på ett betydande sätt och för att informera om att de rapporterade uppgifterna är tillgängliga.
- (15) Kommissionens analys av de uppgifter som överförts av medlemsstaterna och tillverkarna avseende det föregående kalenderåret bör presenteras för allmänheten på ett sätt som tydligt visar prestandan för unionens och varje medlemsstats tunga fordonspark, samt för varje tillverkare. Analysen bör göra det möjligt att jämföra inom och mellan fordonsparkerna när det gäller genomsnittlig bränsleförbrukning och genomsnittliga koldioxidutsläpp för varje tung fordonsgrupp uppdelat på driftprofil.

- (16) Det är av avgörande vikt att de värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som bestäms i enlighet med förordning (EU) 2017/2400 korrekt återger de tunga fordonens prestanda. I den förordningen fastställs därför bestämmelser om verifiering och säkerställande av överensstämmelsen hos simuleringsverktygets drift samt hos de berörda komponenternas, separata tekniska enheternas och systemens koldioxidutsläpps- och bränsleförbrukningsrelaterade egenskaper. Det verifieringsförfarandet bör innefatta provning på väg. Det nya typgodkännandesystemet som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/...¹ gör det möjligt att säkerställa att tillverkaren vidtar korrigerande åtgärder vid avvikelser, och att kommissionen får ålägga administrativa sanktionsavgifter vid bristande efterlevnad. Inom det nya systemet erkänns också vikten av att tredje parter får utföra oberoende provning av fordon och att de har tillgång till nödvändiga uppgifter. Kommissionen bör övervaka resultaten av sådana kontrollprovningar och låta en analys av dessa resultat ingå i sin årliga rapport.

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

⁺ EUT: Vänligen för in numret för PE-CONS 73/17 och komplettera fotnoten.

- (17) Det är viktigt att säkerställa att de uppgifter som övervakas och rapporteras är robusta och tillförlitliga. Kommissionen bör därför ha möjlighet att verifiera och vid behov korrigera de slutliga uppgifterna. Övervakningskraven bör därför även inkludera parametrar som gör det möjligt att spåra och verifiera uppgifterna på ett lämpligt sätt.
- (18) Kommissionen bör ha möjlighet att ålägga administrativa sanktionsavgifter om den finner att de uppgifter som rapporterats in av tillverkaren skiljer sig från de uppgifter som registrerats inom ramen för förordning (EG) nr 595/2009 och, särskilt, i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 582/2011¹ och förordning (EU) 2017/2400, eller om tillverkaren underlåter att lämna in de uppgifter som krävs inom den tillämpliga tidsfristen. Dessa administrativa sanktionsavgifter bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.

¹ Kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 av den 25 maj 2011 om tillämpning och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om ändring av bilagorna I och III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (EUT L 167, 25.6.2011, s. 1).

- (19) Mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts i samband med övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från nya personbilar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009¹, och från nya lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011², är det lämpligt att ge Europeiska miljöbyrån ansvar att på kommissionens vägnar sköta utväxlingen av sådan data med tillverkare och medlemsstaternas behöriga myndigheter, och även den slutliga databasen. Det är också lämpligt att i största möjliga utsträckning anpassa övervaknings- och rapporteringsförfarandena för tunga fordon till de förfaranden som redan finns för lätta fordon.
- (20) För att säkerställa enhetliga villkor för tillämpningen av den här förordningens bestämmelser om verifiering och korrigering av övervakningsuppgifter, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011³.

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

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 145, 31.5.2011, s.1).

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (21) För att säkerställa att uppgiftskraven och övervaknings- och rapporteringsförfarandena förblir lämpliga för att bedöma den tunga fordonsflottans sammanlagda bidrag till koldioxidutsläppen, för att säkerställa tillgången till uppgifter om nya och avancerade tekniker för minskning av koldioxidutsläpp och om resultaten av kontrollprovningar på väg, för att säkerställa att intervallet för luftmotståndsvärdena förblir lämpligt i informations- och jämförbarhetssyfte samt för att komplettera bestämmelserna om administrativa sanktionsavgifter, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att ange startår för övervakningen och rapporteringen av de tunga fordonskategorier som omfattas, att ändra uppgiftskraven och det förfarande för övervakning och rapportering som föreskrivs i bilagorna till denna förordning, att specificera vilka uppgifter som ska rapporteras in av medlemsstaterna för övervakningen av resultaten av kontrollprovningar på väg, att ändra intervallet för luftmotståndsvärdena och att fastställa kriterierna för, beräkningen av och metoden för indrivning av administrativa sanktionsavgifter som åläggs tillverkarna. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning¹. För att säkerställa lika stor delaktighet i utarbetandet av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

¹ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (22) Eftersom målen för denna förordning, nämligen övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning i unionen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning och verkan, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs övervaknings- och rapporteringskrav avseende koldioxidutsläpp från och bränsleförbrukning hos nya tunga fordon som är registrerade i unionen.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Denna förordning tillämpas på övervakning och rapportering av uppgifter om nya tunga fordon som görs av medlemsstater och tillverkare av tunga fordon.

Den tillämpas på följande fordonskategorier:

- a) Fordon i kategorierna M₁, M₂, N₁ och N₂ med en referensvikt som överstiger 2 610 kg och som inte omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007¹, och alla fordon i kategorierna M₃ och N₃.
- b) Fordon i kategorierna O₃ och O₄.

Vid tillämpningen av denna förordning betecknas dessa fordon som tunga fordon.

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

Artikel 3
Definitioner

Vid tillämpningen av denna förordning gäller definitionerna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG¹ och förordning (EG) nr 595/2009.

Artikel 4
Medlemsstaternas övervakning och rapportering

1. Från och med den 1 januari 2019 och för varje påföljande kalenderår ska medlemsstaterna övervaka de uppgifter som anges i del A i bilaga I med avseende på nya tunga fordon som registreras för första gången i unionen.

Senast den 28 februari varje år, med början 2020, ska de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna rapportera dessa uppgifter till kommissionen i enlighet med det rapporteringsförfarande som anges i bilaga II.

Uppgifter om nya tunga fordon som registrerats tidigare utanför unionen ska inte övervakas och rapporteras, utom i fall då registreringen gjorts mindre än tre månader före registreringen i unionen.

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

2. De behöriga myndigheter som ansvarar för övervakning och rapportering av uppgifter i enlighet med den här förordningen ska vara samma myndigheter som utsetts av medlemsstaterna i enlighet med artikel 8.7 i förordning (EG) nr 443/2009.

Artikel 5

Tillverkarnas övervakning och rapportering

1. Från och med de startår som anges i punkt 1 i del B i bilaga I ska tillverkare av tunga fordon på kalenderårsbasis övervaka de uppgifter som anges i punkt 2 i del B i bilaga I för varje nytt tungt fordon.

Senast den 28 februari varje år, från och med de startår som anges i punkt 1 i del B i bilaga I, ska tillverkare av tunga fordon för varje tungt fordon med ett simuleringsdatum som infaller under det föregående kalenderåret rapportera dessa uppgifter till kommissionen i enlighet med det rapporteringsförfarande som anges i bilaga II.

Simuleringsdatumet ska vara det datum som rapporteras i enlighet med post 71 i punkt 2 i del B i bilaga I.

2. Varje tillverkare ska utse en kontaktperson för uppgiftsrapporteringen i enlighet med denna förordning.

Artikel 6

Centralt register för uppgifter om tunga fordon

1. Kommissionen ska föra ett centralt register över de uppgifter om tunga fordon (nedan kallat *registret*) som rapporteras i enlighet med artiklarna 4 och 5.

Registret ska vara tillgängligt för allmänheten, med undantag av post a som anges i del A i bilaga I och posterna 1, 24, 25, 32, 33, 39 och 40 i punkt 2 i del B i bilaga I. Med avseende på post 23 i punkt 2 i del B i bilaga I ska värdet offentliggöras i ett intervallformat som fastställs i del C i bilaga I.

2. Registret ska förvaltas av Europeiska miljöbyrån på kommissionens vägnar.

Artikel 7

Övervakning av resultaten av kontrollprovningar på väg

1. Kommissionen ska, i förekommande fall, övervaka resultaten av kontrollprovningar på väg som utförs inom ramen för förordning (EG) nr 595/2009 i syfte att kontrollera nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.
2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 13 för att komplettera av denna förordning genom att fastställa de uppgifter som ska rapporteras av medlemsstaternas behöriga myndigheter vid tillämpningen av punkt 1 i den här artikeln.

Artikel 8

Uppgifternas kvalitet

1. De behöriga myndigheterna och tillverkarna ska ansvara för korrektheten och kvaliteten hos de uppgifter som de rapporterar i enlighet med artiklarna 4 och 5. De ska utan dröjsmål informera kommissionen om eventuella fel som upptäcks i de rapporterade uppgifterna.

2. Kommissionen ska utföra en egen verifiering av kvaliteten på de uppgifter som rapporterats enligt artiklarna 4 och 5.
3. Om kommissionen får information om fel eller om den vid sin egen verifiering finner diskrepanser i uppgifterna, ska den, om så är lämpligt, vidta de åtgärder som är nödvändiga för att korrigera de uppgifter som offentliggjorts i registret enligt artikel 6.
4. Kommissionen får genom genomförandeakter fastställa de verifierings- och korrigeringsåtgärder som avses i punkterna 2 och 3 i den här artikeln. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.

Artikel 9

Administrativa sanktionsavgifter

1. Kommissionen får ålägga en administrativ sanktionsavgift i vart och ett av följande fall:
 - a) Om den finner att de uppgifter som rapporterats av tillverkaren i enlighet med artikel 5 i den här förordningen avviker från de uppgifter som framgår av tillverkarens dokumentationsfil eller av det typgodkännandeintyg för motorer som utfärdats inom ramen för förordning (EG) nr 595/2009 och avvikelserna är avsiktliga eller beror på grov oaktsamhet.

- b) Om uppgifterna inte lämnas inom den tillämpliga tidsfristen i enlighet med artikel 5.1 och förseningen inte vederbörligen kan motiveras.

Kommissionen ska, i syfte att verifiera de uppgifter som avses i led a, samråda med de berörda godkännandemyndigheterna.

De administrativa sanktionsavgifterna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande och får inte överstiga 30 000 EUR per tungt fordon som berörs av avvikande eller försenade uppgifter i enlighet med led a och b.

- 2. Kommissionen ska på grundval av principerna i punkt 3 i den här artikeln anta delegerade akter i enlighet med artikel 13 för att komplettera denna förordning genom att fastställa förfarandet samt metoder för beräkning och uppbörd av de administrativa sanktionsavgifter som avses i punkt 1 i den här artikeln.
- 3. De delegerade akter som avses i punkt 2 ska iaktta följande principer:
 - a) Det förfarande som fastställs av kommissionen ska iaktta rätten till god förvaltning, och i synnerhet rätten att yttra sig och rätten att få tillgång till akten, med förbehåll för berättigade intressen vad avser konfidentialitet och affärshemligheter.

- b) Vid beräkningen av lämplig administrativ sanktionsavgift ska kommissionen vägledas av principerna om effektivitet, proportionalitet och avskräckande effekt och i relevanta fall överväga hur allvarlig avvikelsen eller förseningen är och vilka verkningar den har, antalet tunga fordon som berörs av de avvikande eller försenade uppgifterna, huruvida tillverkaren handlat i god tro, den noggrannhet och samarbetsvilja som tillverkaren visat, huruvida avvikelsen eller förseningen upprepats, hur ofta den förekommit och hur länge den varat samt tidigare påföljder mot samma tillverkare.
 - c) Administrativa sanktionsavgifter ska drivas in utan onödig fördröjning genom att tidsfrister fastställs för erläggande, inbegripet möjligheten att på lämpligt sätt dela upp betalningar i flera delbetalningar och etapper.
4. De administrativa sanktionsavgifternas belopp ska betraktas som inkomster i unionens allmänna budget.

Artikel 10

Rapportering

1. Senast den 31 oktober varje år ska kommissionen offentliggöra en årlig rapport med sin analys av de uppgifter för föregående kalenderår som lämnats av medlemsstater och tillverkare.

2. Analysen ska minst innehålla uppgifter om prestanda vad beträffar genomsnittlig bränsleförbrukning och genomsnittliga koldioxidutsläpp för varje tung fordonsgrupp uppdelat på kombination av driftprofil, last och bränsle, dels för unionens tunga fordonspark, dels för varje medlemsstat och tillverkare. Den ska också beakta uppgifter om spridning av ny och avancerad teknik för minskning av koldioxidutsläpp, om sådan information finns, och av alternativa drivsystem. Dessutom ska den, i förekommande fall, inbegripa en analys av resultaten av kontrollprovningar på väg som övervakats i enlighet med artikel 7.
3. Kommissionen ska utarbeta analysen med Europeiska miljöbyråns hjälp.

Artikel 11
Ändring av bilagorna

1. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 13 med avseende på att ändra bilagorna för att
 - a) uppdatera eller anpassa de uppgiftskrav som anges i del A och del B i bilaga I, om detta anses vara nödvändigt för att kunna tillhandahålla en ingående analys i enlighet med artikel 10,
 - b) komplettera startåren i punkt 1 i del B i bilaga I,
 - c) uppdatera eller anpassa de intervall som anges i del C i bilaga I för att beakta förändringar vad gäller tung fordonskonstruktion och säkerställa att intervallen förblir relevanta i informations- och jämförelsesyfte,
 - d) anpassa det övervaknings- och rapporteringsförfarande som anges i bilaga II, så att hänsyn tas till de erfarenheter som gjorts vid tillämpningen av denna förordning.
2. De delegerade akter som avses i punkt 1 b ska antas senast den ... [7 år efter dagen då denna förordning träder ikraft].

Artikel 12
Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för klimatförändringar som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013¹. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 13
Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 av den 21 maj 2013 om en mekanism för att övervaka och rapportera utsläpp av växthusgaser och för att rapportera annan information på nationell nivå och unionsnivå som är relevant för klimatförändringen och om upphävande av beslut nr 280/2004/EG (EUT L 165, 18.6.2013, s. 13).

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 7.2, 9.2 och 11.1 ska ges till kommissionen för en period på sju år från och med den ... [den dag då denna förordning träder i kraft]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på sju år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 7.2, 9.2 och 11.1 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 7.2, 9.2 och 11.1 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 14
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 ...,

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I

Regler om uppgifter som ska övervakas och rapporteras

DEL A: UPPGIFTER SOM SKA ÖVERVAKAS OCH RAPPORTERAS AV
MEDLEMSSTATERNA:

- a) Fordonsidentifieringsnummer för alla nya tunga fordon enligt artikel 2 andra stycket a och b som är registrerade inom medlemsstatens territorium.
- b) Tillverkarens namn.
- c) Fabrikat (tillverkarens handelsnamn).
- d) Kod för karosseri enligt vad som anges i post 38 i intyget om överensstämmelse, om sådan finns tillgänglig.
- e) För tunga fordon som avses i artikel 2 andra stycket a: information om motoranläggning enligt vad som anges i posterna 23, 23.1 och 26 i intyget om överensstämmelse.

DEL B: UPPGIFTER SOM SKA ÖVERVAKAS OCH RAPPORTERAS AV TILLVERKARE AV
TUNGA FORDON

1. Startår för övervakningen och rapporteringen av uppgifter för de tunga fordonskategorier som anges i artikel 2 andra stycket a och b:

Kategori av tunga fordon	Fordonsgrupp i fordonskategori (i enlighet med bilaga I till kommissionens förordning (EU) 2017/2400)	Startår för övervakning	Startår för rapportering
N ₁	-	-	-
N ₂	1 och 2	2020	2021
N ₃	3	2020	2021
	4, 5, 9 och 10	2019	2020
	11, 12 och 16	2020	2021
M ₁	-	-	-
M ₂	-	-	-
M ₃	-	-	-
O ₃	-	-	-
O ₄	-	-	-

2. Uppgifter som ska övervakas och rapporteras:

Nr	Övervakningsparametrar	Källa: del I bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400, såvida inte annat anges	Beskrivning
1	Fordonsidentifieringsnummer (VIN)	1.1.3	Identifiering av fordon och komponenter
2	Certifieringsnummer – motor	1.2.2	
3	Certifieringsnummer CdxA ¹ (om tillämpligt)	1.8.3	
4	Certifieringsnummer – transmission	1.3.2	
5	Certifieringsnummer – axel	1.6.2	
6	Certifieringsnummer – däck, axel 1	1.9.2	
7	Certifieringsnummer – däck, axel 2	1.9.6	
8	Certifieringsnummer – däck, axel 3	1.9.10	
9	Certifieringsnummer – däck, axel 4	1.9.14	

¹ Luftmotstånd.

Nr	Övervakningsparametrar	Källa: del I bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400, såvida inte annat anges	Beskrivning
10	Fordonskategori (N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃)	1.1.4	Klassificering av fordonet
11	Axelkonfiguration	1.1.5	
12	Fordonets högsta bruttovikt (t)	1.1.6	
13	Fordonsgrupp	1.1.7	
14	Tillverkarens namn och adress	1.1.1	Specifikation av fordon och chassi
15	Fabrikat (tillverkarens handelsnamn)	1.1.7 Del II i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400	
16	Korrigerad faktisk tjänstevikt (kg)	1.1.8	

Nr	Övervakningsparametrar	Källa: del I bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400, såvida inte annat anges	Beskrivning
17	Motorns nominella effekt (kW)	1.2.3	Huvudsakliga specifikationer för motor
18	Tomgångsvarvtal (min^{-1})	1.2.4	
19	Motorns nominella varvtal (min^{-1})	1.2.5	
20	Motorns slagvolym (l)	1.2.6	
21	Motorns referensbränsletyp (diesel/motorgas/naturgas...)	1.2.7	
22	Certifieringsalternativ som använts för generering av luftmotståndsvärde (C_{dxA}) (standardvärden/mätning)	1.8.2	Aerodynamik
23	Luftmotståndsvärde (C_{dxA})	1.8.4	
24	Transmissionstillverkarens namn och adress	-	Huvudsakliga specifikationer för transmission
25	Fabrikat (transmissionstillverkarens handelsnamn)	-	

Nr	Övervakningsparametrar	Källa: del I bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400, såvida inte annat anges	Beskrivning
26	Certifieringsalternativ som använts för generering av förlustkurvan enligt simuleringsverktyget (alternativ 1/alternativ 2/alternativ 3/standardvärden)	1.3.3	
27	Transmissionstyp (SMT ¹ , AMT ² , APT ³ -S ⁴ , APT-P ⁵)	1.3.4	
28	Antal växlar	1.3.5	
29	Utväxlingsförhållande för högsta växel	1.3.6	
30	Typ av retarder	1.3.7	

¹ Synkron manuell transmission.

² Automatisk manuell transmission eller automatiskt mekaniskt ikopplad transmission.

³ Automatisk powershifttransmission.

⁴ Med *fall S* avses serieanslutning mellan momentomvandlare och transmissionens anslutande mekaniska delar.

⁵ Med *fall P* avses parallell anslutning mellan momentomvandlare och transmissionens anslutande mekaniska delar (t.ex. i en installation med en splitter).

Nr	Övervakningsparametrar	Källa: del I bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400, såvida inte annat anges	Beskrivning
31	Kraftuttag (ja/nej)	1.3.8	
32	Axeltillverkarens namn och adress	-	Huvudsakliga specifikationer för axel
33	Fabrikat (axeltillverkarens handelsnamn)	-	
34	Certifieringsalternativ som använts för generering av förlustkurvan enligt simuleringsverktyget (standardvärden/mätning)	1.7.3	
35	Typ av axel (t.ex. normal enkel driven axel)	1.7.4	
36	Utväxlingsförhållande, axel	1.7.5	
37	Certifieringsalternativ som använts för generering av förlustkurvan enligt simuleringsverktyget (standardvärden/mätning)	1.6.3	Specifikationer för vinkelväxel
38	Utväxlingsförhållande, vinkelväxel	1.6.4	

Nr	Övervakningsparametrar	Källa: del I bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400, såvida inte annat anges	Beskrivning
39	Däcktillverkarens namn och adress	-	Huvudsakliga specifikationer för däck
40	Fabrikat (däcktillverkarens handelsnamn)	-	
41	Däckdimension, axel 1	1.9.1	
42	Särskild rullmotståndskoefficient (RRC) för alla däck på axel 1	1.9.3	
43	Däckdimension axel 2	1.9.4	
44	Tvillingaxel (ja/nej) axel 2	1.9.5	
45	Särskild rullmotståndskoefficient (RRC) för alla däck på axel 2	1.9.7	
46	Däckdimension axel 3	1.9.8	
47	Tvillingaxel (ja/nej) axel 3	1.9.9	
48	Särskild rullmotståndskoefficient (RRC) för alla däck på axel 3	1.9.11	
49	Däckdimension axel 4	1.9.12	
50	Tvillingaxel (ja/nej) axel 4	1.9.13	
51	Särskild rullmotståndskoefficient (RRC) för alla däck på axel 4	1.9.15	

Nr	Övervakningsparametrar	Källa: del I bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400, såvida inte annat anges	Beskrivning
52	Teknik – motorkylfläkt	1.10.1	Huvudsakliga specifikationer för hjälputrustning
53	Teknik – styrservopump	1.10.2	
54	Teknik – elsystem	1.10.3	
55	Teknik – pneumatiksystem	1.10.4	
56	Driftprofil (långdistans, långdistans (det europeiska modulsystemet ¹), region, region (det europeiska modulsystemet), tätort, kommunal, byggnation)	2.1.1	Simuleringsparametrar (för varje kombination av driftprofil/last/bränsle)
57	Last enligt definition i simuleringsverktyget (kg)	2.1.2	
58	Bränsletyp (diesel/bensin/motorgas/naturgas/...)	2.1.3	
59	Fordonets totalvikt vid simulering (kg)	2.1.4	

¹ *European modular System* (EMS) i enlighet med rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

Nr	Övervakningsparametrar	Källa: del I bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400, såvida inte annat anges	Beskrivning
60	Medelhastighet (km/h)	2.2.1	Fordonets körprestanda (för varje kombination av driftprofil/last/bränsle)
61	Lägst momentana hastighet (km/h)	2.2.2	
62	Högst momentana hastighet (km/h)	2.2.3	
63	Maximal retardation (m/s ²)	2.2.4	
64	Maximal acceleration (m/s ²)	2.2.5	
65	Procent av körtid med full last	2.2.6	
66	Totalt antal växelbyten	2.2.7	
67	Total körsträcka (km)	2.2.8	Koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (för varje kombination av driftprofil/last/bränsle)
68	Koldioxidutsläpp (uttryckt i g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km)	2.3.13-2.3.16	
69	Bränsleförbrukning (uttryckt i g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km, l/100km, l/t-km, l/p-km, l/m ³ -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m ³ -km)	2.3.1-2.3.12	

Nr	Övervakningsparametrar	Källa: del I bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400, såvida inte annat anges	Beskrivning
70	Version av simuleringsverktyget (X.X.X.)	3.1.1	Programvara och användarinformation
71	Datum och tid för simuleringen	3.1.2	
72	Nummer på licens för drift av simuleringsverktyget	-	
73	Kryptografisk hash av simuleringsverktygets resultat	3.1.4	
74	Avancerad teknik för minskning av koldioxidutsläpp	-	Fordonets teknik för minskning av koldioxidutsläpp

Nr	Övervakningsparametrar	Källa: del I bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400, såvida inte annat anges	Beskrivning
75	Motorns koldioxidmassutsläpp under WHTC-provningen ¹ (g/kWh)	Punkt 1.4.2 i addendumet till tillägg 5 eller punkt 1.4.2 i addendumet till tillägg 7 till bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 582/2011, beroende på vad som är tillämpligt	Motorns koldioxidutsläpp och specifika bränsleförbrukning
76	Motorns bränsleförbrukning under WHTC-provningen (g/kWh)	Punkt 1.4.2 i addendumet till tillägg 5 eller punkt 1.4.2 i addendumet till tillägg 7 till bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 582/2011, beroende på vad som är tillämpligt	

¹ World Harmonized Transient Driving Cycle.

Nr	Övervakningsparametrar	Källa: del I bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400, såvida inte annat anges	Beskrivning
77	Motorns koldioxidmassutsläpp under WHSC-provningen ¹ (g/kWh)	Punkt 1.4.1 i addendumet till tillägg 5 eller punkt 1.4.1 i addendumet till tillägg 7 till bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 582/2011, beroende på vad som är tillämpligt	
78	Motorns bränsleförbrukning under WHSC-provningen (g/kWh)	Punkt 1.4.1 i addendumet till tillägg 5 eller punkt 1.4.1 i addendumet till tillägg 7 till bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 582/2011, beroende på vad som är tillämpligt	

¹ Worldwide Harmonised Steady state Cycle.

DEL C: INTERVALL FÖR LUFTMOTSTÅNDSVÄRDE (CDXA) FÖR OFFENTLIGGÖRANDE
I ENLIGHET MED ARTIKEL 6

I syfte att göra det CdxA-värde som avses i post 23 tillgängligt för allmänheten i enlighet med artikel 6 ska kommissionen använda de intervall som fastställs i följande tabell, vilken innehåller de intervall som svarar mot respektive CdxA-värde:

Intervall	CdxA-värde [m ²]	
	Min CdxA (CdxA >= min CdxA)	Max CdxA (CdxA <MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12

Intervall	CdxA-värde [m ²]	
	Min CdxA (CdxA >= min CdxA)	Max CdxA (CdxA <MaxCdxA)
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

BILAGA II

Rapportering och behandling av uppgifter

1. MEDLEMSSTATERNAS RAPPORTERING

- 1.1 De uppgifter som specificeras i del A i bilaga I ska överföras i enlighet med artikel 4 av den behöriga myndighetens kontaktperson genom elektronisk dataöverföring till det centrala dataarkiv (*Central Data Repository*) som förvaltas av Europeiska miljöbyrån (nedan kallad *byrån*).

När uppgifterna har överförts ska kontaktpersonen underrätta kommissionen och byrån per e-post till följande adresser:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

och

HDV-monitoring@eea.europa.eu.

2. TILLVERKARNAS RAPPORTERING

- 2.1 Tillverkarna ska utan dröjsmål och senast den 31 december 2018 lämna följande uppgifter till kommissionen:

- a) Tillverkarens namn enligt vad som anges i intyget om överensstämmelse eller intyget om enskilt godkännande.

- b) Kod för identifiering av världens tillverkare (WMI-kod) enligt definitionen i kommissionens förordning (EU) nr 19/2011¹, vilken ska användas i fordonsidentifieringsnumret för nya tunga fordon som ska släppas ut på marknaden.
- c) Kontaktperson som ansvarar för att föra in uppgifterna i byråns rapporteringssystem *Business Data Repository*.

Tillverkarna ska utan dröjsmål underrätta kommissionen om den informationen ändras.

Underrättelser ska sändas till de adresser som anges i punkt 1.1.

- 2.2 Nya tillverkare som kommer in på marknaden ska utan dröjsmål informera kommissionen om de uppgifter som anges i punkt 2.1.
- 2.3 De uppgifter som anges i punkt 2 i del B i bilaga I ska i enlighet med artikel 5.1 överföras av tillverkarens kontaktperson genom elektronisk dataöverföring till rapporteringssystemet *Business Data Repository* som förvaltas av byrån.

När uppgifterna har överförts ska kontaktpersonen underrätta kommissionen och byrån per e-post till de adresser som avses i punkt 1.1.

¹ Kommissionens förordning (EU) nr 19/2011 av den 11 januari 2011 om krav för typgodkännande av tillverkarens föreskrivna skylt och för fordonsidentifieringsnummer till motorfordon och deras släpvagnar samt om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 8, 12.1.2011, s. 1).

3. DATABASEHANDLING

- 3.1 Byrån ska behandla de uppgifter som överförs i enlighet med punkterna 1.1 och 2.3, och registrera de behandlade uppgifterna i registret.
 - 3.2 Uppgifter som rör tunga fordon som registrerats under föregående kalenderår och som har lagts in i registret ska offentliggöras senast den 31 oktober varje år från och med år 2020, med undantag av de uppgifter som anges i artikel 6.1.
 - 3.3 Om en behörig myndighet eller en tillverkare upptäcker fel i de inlämnade uppgifterna ska de utan dröjsmål underrätta kommissionen och byrån om detta genom att skicka en felanmälan till *Central Data Repository* eller till *Business Data Repository*, och genom att skicka e-post till de adresser som avses i punkt 1.1.
 - 3.4 Kommissionen ska med hjälp av byrån verifiera de anmälda felen och vid behov korrigera uppgifterna i registret.
 - 3.5 Kommissionen ska med hjälp av byrån tillhandahålla elektroniska format för sådan dataöverföring som avses i punkterna 1.1 och 2.3 i god tid före tidsfristerna för överföring av uppgifterna.
-