



Bruxelles, den 10. oktober 2023
(OR. en)

13843/23

**Interinstitutionel sag:
2023/0042(COD)**

**CLIMA 450
ENV 1086
TRANS 400
MI 823
CODEC 1780**

NOTE

fra:	De Faste Repræsentanternes Komité (1. afdeling)
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	13361/23 + COR 1
Komm. dok. nr.:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO ₂ -emissioner og indarbejdning af indberetningsforpligtelser og om ophævelse af forordning (EU) 2018/956 – Generel indstilling

I. INDLEDNING

1. Den 14. februar 2023 forelagde Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet et forslag om revision af forordningen om skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner¹.

¹ Dok. 6539/23 + ADD 1-5.

2. Forslaget har til formål at bidrage til Unionens klimamål ved at fastsætte nye, skærpede CO₂-emissionsreduktionsmål for nye tunge køretøjer for 2030 (fra 30 % til 45 %), 2035 (65 %) og 2040 (90 %) og udvide forordningens anvendelsesområde fra lastbiler til busser, turistbusser og påhængskøretøjer. Dets mål er også at skabe incitament til flere nulemissionskøretøjer i Unionens vognpark af tunge køretøjer, idet sektorens innovation og konkurrenceevne sikres og styrkes.
3. I Europa-Parlamentet er Bas Eickhout (Verts/ALE, NL) udpeget til ordfører for forslaget på vegne af Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (ENVI-udvalget). ENVI-udvalget forventes at vedtage sin betænkning den 23.-24. oktober 2023, efterfulgt af en afstemning på plenarmødet i anden halvdel af november 2023.
4. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 12. juli 2023. Regionsudvalget besluttede den 10. maj 2023 ikke at afgive udtalelse.
5. Rådet havde en orienterende debat om forslaget på samlingen den 20. juni 2023. På gruppeniveau fortsatte det spanske formandskab behandlingen af forslaget på tre møder i Miljøgruppen. På det seneste møde den 28. september 2023 gennemgik gruppen den tredje reviderede udgave af kompromisteksten fra formandskabet².
6. Den 4. oktober 2023 gennemgik De Faste Repræsentanters Komité (Coreper) forslaget på grundlag af et fjerde kompromis fra formandskabet³, som fastholdt hovedelementerne i Kommissionens forslag og indeholdt forslag om en række begrænsede tilpasninger.
7. Formandskabets seneste kompromistekst findes i bilaget til denne note.

² Dok. 13240/23

³ Dok. 13361/23 + COR1

II. VIGTIGSTE ELEMENTER I FORMANDSKABETS KOMPROMIS

8. Formandskabet bevarer Kommissionens forslag med hensyn til de overordnede mål for 2030, 2035 og 2040 (artikel 3a) og de vigtigste foreslåede ændringer i tidligere kompromistekster som følger:

- at sænke CO₂-emissionstærsklen med hensyn til definitionen af nulemissionskøretøjer (ZEV) (artikel 3, nr. 11)
- at tage hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende for ekstra tunge vogntog (artikel 3, nr. 24), artikel 14, bilag IV, betragtningerne)
- at sænke målet for sættevogne fra 15 % til 7,5 % (bilag I, punkt 4.3.1)
- at fjerne muligheden for at undtage en begrænset andel fra målet om 100 % nulemissionsbybusser for 2030 (artikel 3b)
- at undtage intercitybusser fra målet om 100 % nulemissionsbybusser for 2030 (bilag I, punkt 4.2 og 4.3.1)
- at udvide forordningens anvendelsesområde til nulemissionskøretøjer fra to kategorier af tunge køretøjer (bilag 1, punkt 1.1.1)
- at tage hensyn til indvirkningen af revisionen af CO₂-standarderne for tunge køretøjer på kørslen med sådanne køretøjer i tredjelande (betragtning (12))
- at styrke revisionsklausulen yderligere med en række bestemmelser, herunder med hensyn til nulemissionsmålet for bybusser (artikel 15)
- yderligere at præcisere vurderingskriterierne vedrørende forsyningssikkerhed i forbindelse med offentlige udbudsprocedurer for bybusser med henblik på at forenkle de offentlige myndigheders gennemførelse og sikre juridisk holdbarhed (artikel 3c, betragtninger)
- at ændre forordning (EU) 2018/858 om typegodkendelse, herunder med hensyn til eldrevne påhængskøretøjer (artikel 2a).

III. STATUS

9. På grundlag af de hidtidige drøftelser har formandskabet bevaret de ændringer, der blev foreslået i det tidligere kompromisforslag, og foreslår en ændring af artikel 15 om revision af forslaget til forordning om CO₂-standarder for tunge køretøjer for at fremrykke datoen for revisionen fra 2028 til 2027⁴. Ifølge formandskabet afspejler dets seneste kompromistekst en balance mellem delegationernes forskellige holdninger.

IV. KONKLUSION

10. Rådet (miljø) opfordres til at løse de udestående spørgsmål og nå til enighed om en generel indstilling på samlingen den 16. oktober 2023 på grundlag af teksten⁵ i bilaget til denne note. Denne generelle indstilling vil udgøre Rådets mandat med henblik på forhandlingerne med Europa-Parlamentet inden for rammerne af den almindelige lovgivningsprocedure.

⁴ Desuden er der foretaget en rettelser af teknisk karakter i artikel 3c, stk. 1, om offentlige udbudsprocedurer for at genindsætte henvisningen til "i overensstemmelse med" i teksten (linje 7-8 i artikel 3c, stk. 1), som i den tidligere kompromistekst ved en fejl var udgået.

⁵ Ny tekst er angivet med **fed skrift og understregning** og nye udeladelser med [...]

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og indarbejdning af indberetningsforpligtelser, om ophævelse af forordning (EU) 2018/956 og om ændring af forordning (EU) 2018/858

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

- (1) Håndtering af klima- og miljørelaterede udfordringer og opnåelse af målene i Parisaftalen³, som blev vedtaget i december 2015 inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), er centrale elementer i Kommissionens meddelelse om den europæiske grønne pagt[...]⁴. Den europæiske grønne pagts nødvendighed og værdi er kun blevet større i lyset af covid-19-pandemiens meget alvorlige indvirkning på EU-borgernes sundhed og økonomiske velfærd.
- (2) Den europæiske grønne pagt kombinerer et omfattende sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i Unionen senest i 2050, og fastlægger en ny vækststrategi, der har til formål at omdanne Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor den økonomiske vækst er afkoblet fra ressourceanvendelse. Pagten har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede trusler og konsekvenser. Samtidig [...] påvirker denne omstilling kvinder og mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på visse ugunstigt stillede grupper såsom ældre, personer med handicap og personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund. Det må derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.
- (3) Unionen forpligtede sig til at reducere sine nettodrivhusgasemissioner i hele økonomien med mindst 55 % [...] i forhold til 1990-niveauet senest i 2030 i det ajourførte nationalt bestemte bidrag, der blev forelagt UNFCCC's sekretariat den 17. december 2020.

³ EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4.

⁴ [...]

- (4) Unionen har nedfældet målet om klimaneutralitet i hele økonomien senest i 2050 i [...] en EU-retsakt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119⁵. Ved [...] nævnte forordning [...] fastsættes der desuden et bindende EU-mål om en intern reduktion [...] af nettodrivhusgasemissionerne (emissioner efter fratrækning af optag) med mindst 55 % i forhold til niveauet i 1990 senest i 2030.
- (5) Alle økonomiske sektorer forventes at bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner, herunder vejtransportsektoren.
- (6) Lovgivningspakken "Fit for 55", [...] som [...] Kommissionen foreslog i 2021, har til formål at gennemføre 2030-målet om reduktion af drivhusgasemissioner. Den dækker en række politikområder. Revisionen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242⁶ er en integreret del af denne lovgivningspakke.
- (7) I sin [...] meddelelse af 18. maj 2022 med titlen "REPowerEU-planen"⁷ skitserede Kommissionen en plan for at gøre Unionen uafhængig af russiske fossile brændstoffer længe før udgangen af dette årti. I meddelelsen fremhæves bl.a. betydningen af yderligere at øge effektiviteten og reducere forbruget af fossile brændstoffer i transportsektoren, hvor elektrificering kan kombineres med anvendelse af fossilfri brint som erstatning for fossile brændstoffer.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202).

⁷ [...]

- (8) For at bidrage til at reducere nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % i forhold til 1990-niveauet senest i 2030 [...] og i overensstemmelse med princippet om energieffektivitet først er det nødvendigt at skærpe de CO₂-emissionsreduktionskrav for tunge køretøjer, der er fastsat i forordning (EU) 2019/1242 [...]. Der skal også fastlægges en klar kurs for yderligere emissionsreduktioner efter 2030 for at bidrage til at opnå målet om klimaneutralitet senest i 2050.
- (9) De skærpede CO₂-emissionsreduktionskrav bør tilskynde til, at der bringes stadig flere tunge nulemissionskøretøjer i omsætning på EU-markedet, og samtidig gavne brugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser, og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. Tunge nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne elkøretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, og den teknologiske innovation[...] fortsætter [...].
- (10) [...]Der bør fastsættes nye, skærpede CO₂emissionsreduktionsmål for nye tunge køretøjer for tiden efter 2030. Disse mål bør fastsættes på et niveau, der vil sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer på EU-markedet og fremme innovationen inden for nulemissionsteknologi på en omkostningseffektiv måde.

- (11) Kommissionens meddelelse af 5. maj 2021 med titlen "Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning" [..⁸] har til formål at opnå en udformning af grønne og digitale omstillingsforløb i fællesskab med industrien, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I den forbindelse udarbejdes der et omstillingsforløb, så mobilitetsøkosystemet kan følge omstillingen i bilindustriens værdikæde. Omstillingsforløbet [..] lægger især vægt på små og mellemstore virksom[...]heder i bilindustriens værdikæde [...], og at arbejdsmarkedets parter også høres af bl.a. medlemsstaterne. [..] Det bygger også videre på dels den europæiske dagsorden for færdigheder, f.eks. initiativer [..] som pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling, dels Talent Booster-mekanismen inden for rammerne af initiativet om udnyttelse af talent i EU's regioner. I omstillingsforløbet tages der også fat på passende foranstaltninger og incitamenter på [...] europæisk og nationalt plan til at fremme økonomisk overkommelige nulemissionskøretøjer. Dette kan f.eks. indebære muligheden for, at medlemsstaterne anvender den [...] sociale klimafond, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/955⁹ ("den sociale klimafond"), til at hjælpe mikrovirksomheder med [...] at købe [...]nulemissionsvare- og -lastbiler. Kommissionens meddelelse af 1. februar 2023 med titlen "En industriplan for den grønne pagt til den CO₂-neutrale tidsalder" [..]¹⁰ [..] har til formål at styrke den europæiske nulemissionsindustri konkurrenceevne og støtte den hurtige omstilling til klimaneutralitet. [..]Denne plan skal skabe et mere gunstigt miljø for opskalering af [...] Unionens produktionskapacitet med hensyn til nulemissionsteknologier og -produkter, der er nødvendige for at opnå [...] Unionens ambitiøse klimamål.

⁸ [..⁸]

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/955 af 10. maj 2023 om oprettelse af en social klimafond og om ændring af forordning (EU) 2021/1060 (EUT L 130 af 16.5.2023, s. 1).

¹⁰ [...]

- (12) CO₂-emissionsreduktionsmålene for hele Unionens bilpark skal suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur som fastsat i [...] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/... om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer¹¹. Der bør tages hensyn til denne forordnings indvirkning på muligheden for, at nye tunge køretøjer, der er indregistreret i EU, kan køre uden for Unionen i lyset af eventuelle infrastrukturmæssige begrænsninger i tredjelande.
- (13) Omstillingen til klimaneutralitet kræver betydelige investeringer[...] i elnettet[...], herunder øget kapacitet, modstandsdygtighed og lagring, samt yderligere forbindelser. [...] I lyset af CO₂-emissionsreduktionsmålene for tunge køretøjer for 2030, der er fastsat i henhold til denne forordning, [...]vil andelen af tunge nulemissionskøretøjer i den samlede bilpark af tunge køretøjer på vejene [...] og elforbruget i sektoren fortsat være begrænset. Indvirkningen på elnettet vil derfor også fortsat være begrænset.
- (14) Fabrikkerne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres bilpark af tunge køretøjer med henblik på at styre omstillingen til tunge nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde. [...]Tilgangen med [...]skærpelse af målniveauerne hvert femte år bør derfor opretholdes.

¹¹ [...] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/... om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU [...](EUT L ...).

- (15) På grund af den[...] samlede lastbilparks mangfoldige sammensætning kan det ikke helt forudsiges, om [...] den teknologiske udvikling vil ske hurtigt nok til, at nulemissionsudstødningsteknologi vil være et bæredygtigt valg for alle nicheanvendelser. Dette [...] kan omfatte [...] tunge langdistancekøretøjer under specifikke terrænmæssige eller meteorologiske forhold, turistbusser og lastbiler til kritiske sikkerhedsanvendelser, som ikke kan opfyldes med nulemissionsudstødningsteknologi. [...] Sådanne køretøjer [...] bør udgøre en begrænset andel af den samlede bilpark af tunge køretøjer. I lyset af disse overvejelser bør der i 2040-målet for CO₂-emissionsreduktions være en vis margin, så der kan tages højde for den [...] fremtidige teknologiske udvikling.
- (15a) For at reducere luftforureningen i byerne og sikre effektive og mere bæredygtige transporttjenester er det afgørende at tackle emissionerne fra bybusser. Da tilgængeligheden af bybusser er nødvendig for at opfylde sådanne mål, er forsyningsikkerheden for sådanne busser vigtig, og de ordregivende myndigheder bør anvende bestemmelsen om offentlige indkøb i artikel 3c til at fastslå bidraget til forsyningsikkerheden, når de tildeler en kontrakt.
- (16) Ved tildelingen af offentlige kontrakter om indkøb eller anvendelse af bybusser samt om offentlige tjenesteydeleskontrakter om anvendelse af sådanne busser bør de ordregivende myndigheder tage hensyn til bidraget til forsyningsikkerheden ud fra visse kriterier, der som minimum bør omfatte et af følgende: tilgængeligheden af væsentlige reservedele, ændringer i forsyningskæden eller specifikke certificerings- eller dokumentationskrav mv.. For tredjelande, med hvilke Unionen ikke har indgået en multilateral eller bilateral aftale, der sikrer tilsvarende og reel adgang for EU-virksomheder til disse tredjelandes markeder (lande, der ikke er omfattet af GPA-aftalen), er det muligt at tage hensyn til andelen af produkter i tilbud med oprindelse i tredjelande som fastsat i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013.

- (16a) Anvendelsen af bidraget til forsyningsikkerheden i artikel 3c bør ikke berøre anvendelsen af artikel 25 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU og artikel 43 og 85 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU, og ordregivende myndigheder eller enheder bør tage hensyn til[...] retningslinjerne i Kommissionens meddelelse af 24. juli 2019 med titlen "Vejledning om deltagelse af tredjelands tilbudsgivere og varer på EU's marked for offentlige udbud" [...].
- (17) Med de skærpede CO₂-emissionsreduktionsmål for hele Unionens bilpark fra 2030 og frem skal fabrikkerne [...] bringe betydeligt flere tunge nulemissionskøretøjer i omsætning på EU-markedet. I den forbindelse vil incitamentsordningen for tunge nul- og lavemissionskøretøjer ikke længere tjene sit oprindelige formål og risikerer at underminere effektiviteten af forordning (EU) 2019/1242. Incitamentsordningen for nulemissionskøretøjer bør derfor afskaffes [...] fra 2030.
- (18) Muligheden for [...] at hensætte indtægterne fra afgifter for CO₂-emissionsoverskridelser til en bestemt fond eller et relevant program er blevet vurderet i overensstemmelse med artikel 15, stk. 4, i forordning (EU) 2019/1242 med den konklusion, at dette ville øge den administrative byrde [...] betydeligt uden direkte at gavne bilindustriens omstillingsproces. Indtægter fra afgifter for CO₂-emissionsoverskridelser bør derfor fortsat betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget, jf. artikel 8, stk. 4, i forordning (EU) 2019/1242.

- (19) Genstanden for forordning (EU) 2019/1242 bør udvides til også at omfatte de overvågnings- og indberetningsforpligtelser, der er indarbejdet i forordning (EU) 2019/1242 ved nærværende forordning.
- (20) Forordning (EU) 2019/1242 bør ændres for at dække samme anvendelsesområde som [...] Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956¹².

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 af 28. juni 2018 om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug (EUT L 173 af 9.7.2018, s. 1).

(21) CO₂-emissionerne for tunge køretøjer[...] [...], der ikke er omfattet af EU-lovgivningen om typegodkendelse af motorkøretøjer, som f.eks. landbrugs- og skovbrugstraktorer, tunge køretøjer konstrueret og fremstillet til anvendelse af væbnede styrker og bæltekøretøjer, bestemmes ikke, og di[...]sse tunge køretøjer [...] behøver derfor ikke [...] at opfylde de CO₂-emissionsreduktionsmål, der er fastsat i denne forordning. Tunge[...] køretøjer, der er konstrueret og fremstillet eller tilpasset med henblik på at blive anvendt af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet, ordensmagten[...] eller akutlægehjælpstjenester, og som er frivilligt typegodkendt, bør også undtages fra [...] forpligtelsen til at opfylde CO₂-emissionsreduktionsmålene [...], der er fastsat i denne forordning, for ikke at skabe et incitament til ikke længere frivilligt at typegodkende sådanne tunge køretøjer [...], hvilket ville have negative sikkerheds- og miljømæssige konsekvenser, medmindre fabrikanten anmoder om [...], at di[...]sse tunge køretøjer medtages. Medlemsstaterne bør også have ret til [...] at indføre en undtagelse fra at opfylde CO₂-emissionsreduktionsmålene, der er fastsat i denne forordning [...], for tunge køretøjer, der ikke er specielt konstrueret, men er registreret, med henblik på at blive anvendt af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet, ordensmagten, væbnede styrker eller akutlægehjælpstjenester, som f.eks. almindelige turistbusser, der anvendes til transport af politi- eller militærfolk, ved at bekræfte, at undtagelsen [...] er i offentlighedens interesse. Med hensyn til visse tunge køretøjsgrupper [...], som typegodkendes, men for hvilke CO₂-emissionerne ikke endnu af tekniske årsager bestemmes, behøver di[...]sse tunge køretøjer [...] ikke at opfylde CO₂-emissionsreduktionsmålene [...] i denne forordning. Di[...]sse er f.eks. køretøjer til særlig anvendelse såsom mobile kraner, køretøjer til flere slags hydraulisk udstyr eller køretøjer til særtransport, terrængående køretøjer såsom visse tunge køretøjer, der anvendes til minedrift, skovbrug eller landbrug samt andre tunge køretøjer med atypiske akselkonfigurationer såsom tunge køretøjer med mere end fire aksler eller mere end to drivaksler, små busser med en totalmasse på under 7,5 ton og små lastbiler med en totalmasse på under 5 ton. Specialkøretøjer såsom skraldevogne, køretøjer med tippelad eller betonblandere bør fortsat undtages fra beregningen af fabrikanternes gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner.

- (22) Der bør indføres visse definitioner for at harmoni[...]sere terminologien i forordning (EU) 2019/1242[...]med den i EU-lovgivningen om typegodkendelse af køretøjer, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858¹³ og Kommissionens forordning (EU) 2017/2400¹⁴.
- (23) Med henblik på den nyligt indførte overførsel af tunge køretøjer mellem fabrikanter og på at fastsætte en undtagelse for fabrikanter, der kun fremstiller få tunge køretøjer, bør der tilføjes en definition af begrebet "gruppe af forbundne enheder" i forordning (EU) 2019/1242, en definition, som i alt væsentligt følger den terminologi, der anvendes i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631¹⁵ for lette køretøjer.
- (24) Med henblik på at fastsætte den enkelte fabrikants forpligtelser bør CO₂-emissionsreduktionsmålene, som dækker hele Unionens bilpark, for den nye bilpark af tunge køretøjer vedkommende omsættes til specifikke emissionsreduktionsmål for undergrupper, der bør bestemmes ud fra de omfattede tunge køretøjers tekniske egenskaber.
- (25) Da CO₂-emissioner fra påhængskøretøjer har stor indvirkning på tunge motorkøretøjers samlede CO₂[...]-emissioner og energiforbrug, bør der også fastsættes tilsvarende CO₂-emissionsreduktionsmål for [...]påhængskøretøjer[...].

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF.

¹⁴ Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 af 12. december 2017 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår bestemmelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 (EUT L 349 af 29.12.2017, s. 1).

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjer CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

- (26) På grund af delsektorens tekniske parathed og behovet for at forbedre luftkvaliteten i byerne bør der fastsættes en obligatorisk minimumsandel af nye nulemissionsbybusser.
- (27) En obligatorisk minimumsandel af nulemissionsbybusser bør afspejle det samfundsmæssige behov for økonomisk overkommelig offentlig transport, herunder i landområder. Det øgede udbud af nulemissionsbybusser, der følger af en sådan obligatorisk minimumsandel, bør have en positiv indvirkning på købsomkostningerne, både i form af anskaffelsesprisen og de samlede omkostninger ved ejerskab for nulemissionsbybusser, og afspejle de besparelser med hensyn til fossile brændstoffer, som [...]driften af sådanne bybusser medfører. Fælles indkøb af bybusser, der bygger på Clean Bus-plattformen, kan yderligere[...]nedbringe købsomkostningerne for sådanne busser, og medlemsstaterne kan benytte den [...]sociale klimafond til at støtte sårbare borgere med billigere eller gratis billetter og abonnementer til offentlig transport. Endelig er regionale busser, fjernbusser og turistbusser, herunder til transport i landområder, fortsat omfattet af CO₂-emissionsreduktionsmålene for tunge køretøjer. Støtte fra den sociale klimafond kan imødekomme de særlige behov i landområderne og forebygge transportfattigdom som defineret i artikel 2, nr. 2), i forordning (EU) 2023/955¹⁶ ved at sikre adgang til økonomisk overkommelig offentlig transport.
- (28) Nul- og lavemissionsfaktoren bør sidst anvendes i indberetningsperioden for år 2029, da den herefter ikke længere anses for nødvendig som et incitament til at fremme tunge nulemissionskøretøjers markedsadgang.
- (29) Eftersom kommercielle snarere end juridiske enheder bør tages i betragtning for så vidt angår efterlevelse, bør økonomisk forbundne fabrikanter inden for visse grænser have mulighed for at overføre tunge køretøjer indbyrdes med henblik på at medregne di[...]sse tunge køretøjer i henhold til forordning (EU) 2019/1242.

¹⁶ [...]

- (30) For at styrke udviklingen af ny nulemissionsteknologi i speciali[...]serede små og mellemstore virksomheder bør det desuden også være muligt at overføre tunge nulemissionskøretøjer mellem ikkeforbundne enheder.
- (31) For at undgå uforholdsmæssigt høje efterlevelsesomkostninger [...] og mindske den administrative byrde bør fabrikanter, der fremstiller[...] få tunge køretøjer, og som opfylder visse retlige krav, undtages[...] fra forpligtelsen til at opfylde [...] CO₂-emissionsreduktionsmålene. Da de skal opfylde indberetningsforpligtelserne i forordning (EU) 2019/1242, er der en passende kontrolmekanisme for disse fabrikanter.
- (32) Det eksisterende system med flerårige emissionskreditter og emissionsoverskridelser bør forlænges til 2039, da CO₂-emissionsreduktionsmålene[...] efter 2030 fortsat [...] skærpes indtil 2040 og kræver en fremadrettet teknisk udvikling hos fabrikanterne i denne periode.
- (33) I forordning (EU) 2019/1242 bør det for hver køretøjsklasse [...] klart angives, til hvilken fabrikant et tungt køretøj bør henføres, så der tages særligt hensyn til de forskellige konstellationer for tunge køretøjer i klasse M.
- (34) Reglerne om verifikation af overvågningsdata bør også omfatte [...] mulig efterfølgende rettelser [...] af fejl i sådanne indberettede data, og hvordan Kommissionen bør håndtere sådanne rettelser med henblik på at gennemføre CO₂-emissionsreduktions [...]målene for [...] hele Unionens bilpark.
- (35) Vurderingen af CO₂-referenceemissioner bør ændres, så den også omfatter de undergrupper af køretøjer, der for nylig er blevet omfattet af anvendelsesområdet for forordning 2019/1242.

- (36) Fabrikanternes og medlemsstaternes overvågning og indberetning er en væsentlig forudsætning for gennemførelsen af forordning (EU) 2019/1242. [...]En indarbejdning af forordning (EU) 2018/956 i forordning (EU) 2019/1242 bør skabe synergi og gøre det muligt at fortolke bestemmelserne under hensyntagen til målene i begge forordninger.
- (37) [...]Ved [...] indarbejdningen af overvågnings- og indberetningsbestemmelserne i forordning (EU) 2018/956 i forordning (EU) 2019/1242 bør lejligheden benyttes til at [...]ændre bestemmelserne en smule i lyset af erfaringerne[...] fra de to første indberetningscyklusser i henhold til forordning (EU) 2018/956.
- (38) Forpligtelsen til at indberette[...] tunge køretøjers CO₂-emissioner og andre tekniske data bør, i betragtning af at bestemmelsen af CO₂-emissioner ikke længere vil blive foretaget alene af fabrikanterne, udvides til ikke blot at omfatte fabrikanterne, men også de enheder, der er ansvarlige for bestemmelse af tunge køretøjer i henhold til forordning (EU) 2017/2400 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362¹⁷. De data, der skal indberettes, bør omfatte fabrikantens registreringsfil.
- (39) Med henblik på at garantere tilgængeligheden af data om ny og avanceret teknologi til CO₂-reduktion og om resultaterne af kontrolprøvninger [...] på vej, at sikre at luftmodstandsværdiintervallerne fortsat kan benyttes til oplysning og sammenligning [...] samt for at supplere bestemmelserne om administrative bøder, bør Kommissionen have [...] mulighed for at tage hensyn til den tekniske udvikling, udviklingen inden for godstransportlogistikken, så som særligt tunge vogntog, som anvendes i visse medlemsstater, nødvendige tilpasninger på grundlag af anvendelsen af denne forordning og ændringer af den underliggende typegodkendelseslovgivning og [...]sikre, at datakravene og overvågnings- og indberetningsproceduren over tid fortsat er relevante for vurderingen af bilparken af tunge køretøjers bidrag til CO₂-emissionsreduktionsmålene.

¹⁷ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 af 1. august 2022 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår tunge påhængskøretøjers ydeevne med hensyn til deres indvirkning på motorkøretøjers CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug samt nulemissionsrækkevidde og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 (EUT L 205 af 5.8.2022, s. 145).

- (40) Af di[...]sse grunde bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde delegeres til Kommissionen for så vidt angår ændring af kriterierne for bestemmelse af undergrupper af køretøjer, herunder tilføjelse af en undergruppe for lastbiler til ekstra tunge vogntog, definition af erhvervskøretøjer, forskellige drivlinjeteknologiers aktionsradius, listen over og vægtningen for opgaveprofiler, nyttelast, passagerantal, passagermasse, teknisk tilladt maksimal nyttelast, teknisk tilladt maksimalt passagerantal og lastvolumen for undergrupper af køretøjer og årlige kilometertalværdier, ændring af de datakrav og den overvågnings- og indberetningsprocedure, der er fastsat i bilagene til denne forordning, med hensyn til præcisering af de data, som medlemsstaterne skal indberette med henblik på overvågning af resultaterne af kontrolprøvninger på vej, ændring af luftmodstandsværdiintervallerne og fastsættelse af kriterierne for, beregningen af og metoden til opkrævning af administrative bøder, der pålægges fabrikanten. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale [...] af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (41) Forordning (EU) 2018/956 bør ophæves med [...] overgangsbestemmelser, der gør det muligt at afslutte den på tidspunktet for denne forordnings ikrafttræden igangværende indberetningsperiode efter de regler, der fandt anvendelse ved dens begyndelse, herunder al efterbehandling af de indsamlede data. Nærværende forordning bør derfor anvendes fra begyndelsen af den følgende indberetningsperiode.

- (42) Målene for denne forordning, nemlig at fremme reduktionen af drivhusgasemissioner på en omkostningseffektiv og økonomisk effektiv måde, der svarer til dette mål for reduktion af nettodrivhusgasemissioner for hele økonomien for 2030 gennem udvidede og ændrede CO₂-emissionsreduktionsmål for hele Unionens bilpark for tunge køretøjer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af omfanget og virkningerne bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (43) Forordning (EU) 2019/1242 bør derfor ændres –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Ændringer til forordning (EU) 2019/1242

I forordning (EU) 2019/1242 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

Genstand og mål

1. Ved denne forordning [...] fastsættes præstations[...]normer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner. Disse normer [...] bidrager til at opnå Unionens mål om at reducere sine drivhusgasemissioner som fastlagt i forordning (EU) [...] 2023/857¹⁸ [...] og målsætningerne i Parisaftalen¹⁹ og sikre[...] et velfungerende indre marked.
2. Ved denne forordning fastsættes også [...] krav til indberetning af CO₂-emissioner fra og brændstofforbrug for nye tunge køretøjer, der registreres i Unionen."

¹⁸ [...] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/857 af 19. april 2023 om ændring af forordning (EU) 2018/842 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissioner for medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimaindsatsen med henblik på opfyldelse af forpligtelserne i Parisaftalen og af forordning (EU) 2018/1999 (EUT L 111 af 26.4.2023, s. 1).

¹⁹ [...]

2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Denne forordning finder anvendelse på nye tunge køretøjer, som enten er typegodkendt, godkendt individuelt i henhold til forordning (EU) 2018/858 eller omhandlet [...] i artikel 2, stk. 3, i [...] nævnte forordning, og som tilhører[...] en af følgende køretøjsklasser:

a) M₂ og M₃;

b) N₁, N₂ og N₃, [...] forudsat at køretøjerne ikke er omfattet af forordning (EU) 2019/631[...]

c) O₃ og O₄.

Med henblik på denne forordning [...] benævnes de i første afsnit omhandlede køretøjer tunge køretøjer. Køretøjer, der er omfattet af første afsnit[...], litra a)[...] eller b), benævnes tunge motorkøretøjer.

De køretøjsklasser, der er omhandlet i denne forordning, henviser til køretøjsklasserne som beskrevet i artikel 4 i og bilag I til forordning (EU) 2018/858."

b) I stk. 2 foretages følgende ændringer:

i) Første afsnit affattes således:

" 2[...] Med henblik på denne forordning betragtes de i stk. 1 omhandlede tunge køretøjer som nye tunge køretøjer i en given indberetningsperiode, hvis de er registreret i Unionen første gang i den pågældende indberetningsperiode og ikke tidligere har været registreret uden for Unionen."

ii) Følgende afsnit tilføjes:

"Stk. 1 finder ikke anvendelse på tunge køretøjer, der er registreret første gang for en periode på højst én måned og udelukkende er registreret med henblik på overgang til et land uden for Unionen."

[...][...][...][...]

3) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) Nr. 1) affattes således:

"1) "CO₂-referenceemissioner": gennemsnittet af de specifikke CO₂-emissioner i referenceperioden for alle nye tunge køretøjer i hver undergruppe af køretøjer, som bestemt i overensstemmelse med bilag I, punkt 3"

b) Følgende numre [...] indsættes:

"3a) "indberetningsperiode": perioden fra [...] den 1. juli i et givet år til 30. juni det følgende år

3b) "referenceperiode": den indberetningsperiode for et bestemt år, for hvilken de reguleringsmæssige CO₂-emissionsreduktionsforpligtelser for en bestemt undergruppe af køretøjer er specificeret i henhold til denne forordning"

c) Nr. 5) affattes således:

"5) "specifikt CO₂-emissionsmål": den enkelte fabrikants CO₂-emissionsmål, bestemt årligt for den foregående indberetningsperiode i overensstemmelse med bilag I, punkt 4"

d) Nr. 9) affattes således:

"9) "specialkøretøj": et tungt køretøj, der er beregnet til specifikke opgaver, og som ifølge oplysningerne i typeattesten som indberettet af medlemsstaterne opfylder kriterierne i bilag I, punkt 1.2"

e) Nr. 10) udgår

f) Følgende nummer[...]indsættes:

"10a) "indberetter": en enhed, der er ansvarlig for indberetning af data til Kommissionen

[...]"

g) Nr. 11) affattes således:

"11) "tungt nulemissionskøretøj": følgende køretøjer:

- a) et tungt motorkøretøj, hvis CO₂-emissioner som bestemt i overensstemmelse med artikel 9 i forordning (EU) 2017/2400 ikke overstiger [...] \geq g/(t·km) eller [...] \geq g/(p·km)
- b) et tungt køretøj uden forbrændingsmotor eller med en forbrændingsmotor, der højst udleder [...] 1 g CO₂/kWh som bestemt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, eller som højst udleder [...] 1 g CO₂/km som bestemt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil [...] [...], forudsat at ingen CO₂ -emissioner er fastsat [...] i henhold til forordning (EU) 2017/2400

c) et påhængskøretøj, der er udstyret med en anordning, der aktivt understøtter dets fremdrift, og som ikke har en forbrændingsmotor eller har en forbrændingsmotor, der udleder mindre end [...] \leq g CO₂/kWh som bestemt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009 [...] og gennemførelsesforanstaltningerne hertil eller i overensstemmelse med FN/ECE-regulativ (EC) nr. 49."

h) Nr. 12) affattes således:

"12) "tungt nul- og lavemissionskøretøj": et tungt køretøj, der ikke er et tungt nulemissionskøretøj, og hvis specifikke CO₂-emissioner er mindre end halvdelen af CO₂-referenceemissionerne for alle køretøjer i den undergruppe af køretøjer, som det tunge køretøj tilhører, som bestemt i overensstemmelse med bilag I, punkt 2.3.4"

i) Følgende numre [...] indsættes:

"15) "primærkøretøj": et primært køretøj som defineret i artikel 3, nr. 22), i forordning (EU) 2017/2400

16) "primærkøretøj for et tungt køretøj": et primærkøretøj [...], som i forbindelse med simuleringen er tildelt et generisk karrosseri, der svarer til det tunge køretøjs faktiske karrosseri med hensyn til dets konfiguration af gulv (lavt/højt) og dæk (enkelt/dobbelt) og eventuelle andre parametre

17) "færdiggjort komplet køretøj": et færdiggjort komplet køretøj som defineret i artikel 3, nr. 26), i forordning (EU) 2018/858

18) "komplet køretøj": et komplet køretøj som defineret i artikel 3, nr. 27), i forordning (EU) 2018/858

19) "terrængående (off-road) køretøj": et terrængående (off-road) køretøj som defineret i del A, punkt 2.1[...], i bilag I til forordning (EU) 2018/858

20) "køretøj til særlig anvendelse": et køretøj til særlig anvendelse som defineret i artikel 3, nr. 31), i forordning (EU) 2018/858

21) "terrængående (off-road) køretøj til særlig anvendelse": et terrængående (off-road) køretøj til særlig anvendelse som defineret i del A, punkt 2.3.1[...], i bilag I til forordning (EU) 2018/858

22) "typeattest": en typeattest som defineret i artikel 3, nr. 5), i forordning (EU) 2018/858

23) "offentlig kontrakt": i forbindelse med offentlige udbudsprocedurer, og medmindre andet er angivet, en offentlig kontrakt som defineret i artikel 2, stk. 1, nr. 5), i direktiv 2014/24/EU, "kontrakter" som defineret i artikel 2, nr. 1), i direktiv 2014/25/EU [...] og "koncessioner" som defineret i artikel 5, nr. 1), i direktiv 2014/23/EU"

24) "lastbil til ekstra tungt vogntog": et køretøj i klasse N3, der er egnet til brug i et vogntog, og som har 3 aksler eller derover, med en nominel motoreffekt på mindst 400 kW og med en teknisk tilladt totalmasse af vogntoget på over 60 ton

j) Følgende stykke tilføjes:

"I denne forordning forstås ved "en gruppe af forbundne fabrikanter" en fabrikant og dennes forbundne virksomheder.

Ved "forbundet virksomhed" forstås:

a) virksomheder, hvor fabrikanten direkte eller indirekte:

i) kan udøve mere end halvdelen af stemmerettighederne [...]

ii) kan udpege mere end halvdelen af medlemmerne af tilsynsorganet, bestyrelsen eller de organer, som retligt repræsenterer virksomheden eller

iii) har ret til at lede virksomhedens forretninger

b) virksomheder, som [...] direkte eller indirekte har den i litra a) omhandlede rettighed[...] eller de i litra a) omhandlede beføjelser over for fabrikanten

c) virksomheder, hvori en virksomhed som omhandlet i litra b) direkte eller indirekte har den i litra a) omhandlede rettighed[...] eller de i litra a) omhandlede beføjelser

d) virksomheder, hvori fabrikanten sammen med én eller flere virksomheder som omhandlet i litra a), b) eller c), eller hvori to eller flere af sidstnævnte virksomheder i fællesskab, har den i litra a) omhandlede rettighed[...] eller de i litra a) omhandlede beføjelser

e) virksomheder, hvori den i litra a) omhandlede rettighed[...] eller de i litra a) omhandlede beføjelser indehaves i fællesskab af fabrikanten eller én eller flere af dennes forbundne virksomheder som omhandlet i litra a)-d) og én eller flere tredjeparter."

4) Følgende artikler [...] indsættes:

"Artikel 3a

CO₂-emissionsreduktionsmål

1. De gennemsnitlige CO₂-emissioner fra Unionens bilpark af nye tunge motorkøretøjer, der ikke er køretøjer til særlig anvendelse, terrængående (off-road) køretøjer, terrængående (off-road) køretøjer til særlig anvendelse eller specialkøretøjer, reduceres med følgende procentsatser i forhold til de gennemsnitlige CO₂-emissioner i indberetningsperioden for år 2019:

a) for undergruppen af køretøjer 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD og 10-LH for indberetningsperioderne for år 2025 til 2029 med 15 %

b) for alle undergrupper af køretøjer for indberetningsperioderne for år 2030 til 2034 med 45 %

c) for alle undergrupper af køretøjer for indberetningsperioderne for år 2035 til 2039 med 65 %

d) for alle undergrupper af køretøjer for indberetningsperioderne for år 2040 og fremefter med 90 %.

2. Undergrupperne af køretøjer bidrager [...] til disse i stk. 1, omhandlede CO₂-emissionsreduktionsmål [...] i overensstemmelse med bilag I, punkt 4.3.

3. CO₂-emissionerne fra Unionens bilpark af nye påhængskøretøjer [...] reduceres i overensstemmelse med bilag I, punkt 4.3.

4. Uanset artikel 2, stk. 3, i forordning (EU) 2017/2400 er godkendte tunge køretøjer, der er omfattet af artikel 2, stk. 3, første afsnit, litra b), i forordning (EU) 2018/858, ikke omfattet af de CO₂-emissionsreduktionsmål, der er fastsat i [...] nærværende artikels stk. 1-3, medmindre fabrikanten vælger at medtage disse tunge køretøjer i beregningen af sine specifikke CO₂-emissioner og -mål i forbindelse med indberetningen af køretøjet i overensstemmelse med del B i bilag IV til nærværende forordning.

5. Andre tunge [...] køretøjer end dem, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 4, og som er registreret med henblik på at blive anvendt af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet, ordensmagten, væbnede styrker eller akutlægehjælpstjenester, er ikke omfattet af CO₂-emissionsmålene [...], der er fastsat i [...] nærværende artikels stk. 1-3, hvis en medlemsstat angiver dette i registrerings- og indberetningsprocessen og dermed i de data, der er indberettet i overensstemmelse med bilag IV, del A, bekræfter, at et [...] tungt nulemissionskøretøj ikke på tilsvarende vis kan opfylde det tunge nulemissionskøretøjs anvendelsesformål, og at det derfor er i offentlighedens interesse at registrere et tungt køretøj med forbrændingsmotor med henblik på denne anvendelse."

Artikel 3b

Målsætning om bybusser som tunge nulemissionskøretøjer

1. Hvad angår tunge køretøjer, der er omhandlet i bilag I, punkt 4.2, i tabellens fjerde kolonne [...] (bybusser), overholder fabrikkerne minimumsandelen på 100 % [...] med hensyn til tunge nulemissionskøretøjer [...] i deres bilpark i overensstemmelse med bilag I, punkt 4.3.2. [...]
- 2.[...][...]
3. [...] Kommissionen fastsætter ved hjælp af delegerede retsakter de [...] [...] fælles tekniske specifikationer, herunder normer, for anvendelsen af tunge køretøjer, der er omhandlet i nærværende artikel [...]:
 - a) den tekniske og åbne interoperabilitet mellem opladnings- og optankningsinfrastrukturen og de tunge køretøjer med hensyn til fysiske forbindelser og kommunikationsudveksling
 - b) sikker deling og anvendelse af de genererede data.

Artikel 3c

Offentlige udbudsprocedurer

1. De ordregivende myndigheder eller enheder baserer tildelingen af offentlige vareindkøbskontrakter om indkøb [...] af bybusser, der er omhandlet i artikel 3b, samt offentlige tjenesteydelseskontrakter, hvis hovedgenstand er anvendelse af sådanne køretøjer, [...] på det økonomisk mest fordelagtige tilbud, som skal indeholde det bedste forhold mellem pris og kvalitet. De ordregivende myndigheder eller ordregivende enheder tager hensyn til tilbuddets bidrag til forsyningssikkerheden ved at anvende tekniske specifikationer eller tildelingskriterier afhængigt af markedssituationen og[...] i overensstemmelse med [...]direktiv 2014/23/EU, 2014/24/EU eller 2014/25/EU og gældende sektorlovgivning samt med Unionens internationale forpligtelser, herunder GPA og andre internationale aftaler, som Unionen er bundet af.

2. De tekniske specifikationer eller tildelingskriterier i [...]tilbuddets bidrag til forsyningssikkerheden skal [...]omfatte mindst et af følgende [...] kriterier, der anvendes på en objektiv, gennemsigtig og ikkediskriminerende måde:
 - a) andelen af produkter [...] i tilbud med oprindelse i tredjelande som bestemt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013. Disse kriterier gælder kun for produkter i tilbud med oprindelse i lande, der ikke er omfattet af GPA-aftalen.

 - [...]b[...]) tilgængeligheden af de reservedele, der er nødvendige for, at det udstyr, der er genstand for tilbuddet, fungerer

 - c[...]) et tilsagn fra tilbudsgiveren om, at eventuelle ændringer i dennes forsyningskæde under gennemførelsen af kontrakten ikke vil påvirke [...] kontraktens gennemførelse negativt

d[...] [...] certificering eller dokumentation, der viser, at tilbudsgiverens forsyningskæde [...] er sammensat på en sådan måde, at kravet vedrørende forsyningsikkerhed kan opfyldes.

Dette forhindrer ikke de ordregivende myndigheder og enheder i at anvende yderligere [...] kriterier.

3. [...] Hvis tilbuddets bidrag til forsyningsikkerheden anvendes som et tildelingskriterium, vægtes det med 15-40 % af tildelingskriterierne."

5) Artikel 4, stk. 1, litra a), affattes således:

"a) data indberettet for fabrikantens nye tunge køretøjer, der er registreret i den foregående indberetningsperiode, og"

6) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Fra og med den 1. juli 2020 og for hver efterfølgende indberetningsperiode indtil indberetningsperioden for år 2029 bestemmer Kommissionen for hver fabrikant nul- og lavemissionsfaktoren for den foregående indberetningsperiode.

Nul-[...] og lavemissionsfaktoren skal tage højde for antallet af og CO₂-emissionerne fra alle tunge nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens bilpark."

b) Stk. 3 affattes således:

"3. For indberetningsperioderne fra 2025 til 2029 bestemmes nul- og lavemissionsfaktoren på grundlag af et 2 %-benchmark i overensstemmelse med bilag I, punkt 2.3.2."

c) Stk. 4 affattes således:

"4. Nul-[...] og lavemissionsfaktoren må nedbringe fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner med højst 3 %. Bidraget til denne faktor fra tunge nulemissionskøretøjer i klasse N, som ikke er i undergruppen af køretøjer[...] 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD eller 10-LH, må nedbringe fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner med højst 1,5 %."

7) Artikel 6 affattes således:

"Artikel 6

Specifikke CO₂-emissionsmål for en fabrikant

For indberetningsperioden for år 2025 og for hver efterfølgende indberetningsperiode bestemmer Kommissionen for hver fabrikant et specifikt CO₂-emissionsmål for den foregående indberetningsperiode. Dette mål bestemmes i overensstemmelse med bilag I, punkt 4.1."

8) Følgende artikler [...] indsættes:

"Artikel 6a

Overførsel af tunge køretøjer mellem fabrikanter

1. Med henblik på beregning af fabrikanternes gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i overensstemmelse med artikel 4 og bilag I, punkt 2.2, kan individuelle tunge køretøjer overføres mellem fabrikanterne på følgende betingelser:
 - a) for alle overførsler[...] skal anmodningen indgives i fællesskab af den overførende og den modtagende fabrikant
 - b) for overførsel af andre tunge køretøjer end tunge nulemissionskøretøjer skal den overførende og den modtagende fabrikant [...] tilhøre en gruppe af forbundne fabrikanter
 - c) for overførslen[...] af tunge nulemissionskøretøjer mellem fabrikanter, der ikke tilhører en gruppe af forbundne fabrikanter[...], må antallet af tunge nulemissionskøretøjer, der overføres til en fabrikant [...], ikke overstige 5 % af alle dennes nye tunge køretøjer, der er registreret i en given indberetningsperiode.

Fabrikanterne meddeler Kommissionen overførselsanmodningerne ved hjælp af de elektroniske værktøjer, som Kommissionen stiller til rådighed.

2. Hvis Kommissionen finder, at betingelserne [...] for en overførsel er opfyldt, medtager den ikke det overførte tunge køretøj i beregningen af de relevante værdier for den overførende fabrikant, men medtager [...] det i beregningen af de relevante værdier for den modtagende fabrikant.

Artikel 6b

Undtagelse for fabrikanter, der fremstiller få tunge køretøjer

1. Hvis der er registreret mindre end 100 nye tunge køretøjer fra en fabrikant i en given indberetningsperiode, fastsættes de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner som omhandlet i artikel 4 og bilag I, punkt 2.7, og de specifikke CO₂-emissionsmål som omhandlet i artikel 6 og bilag I, punkt 4.1, [...] til "0" i [...] denne indberetningsperiode.
2. Værdierne for de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner og de specifikke CO₂-emissionsmål medtages ikke i offentliggørelsen af data i henhold til artikel 11 for de pågældende fabrikanter og de pågældende indberetningsperioder.
3. Undtagelsen i stk. 1 finder ikke [...] anvendelse i en given indberetningsperiode i følgende tilfælde:
 - a) efter anmodning fra fabrikanten
 - b) hvis fabrikanten anmoder om overførsel af tunge køretøjer i overensstemmelse med artikel 6a

c) hvis fabrikanten er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, der tilsammen registrerede mere end 100 tunge køretøjer i den pågældende indberetningsperiode, eller en del af en gruppe af forbundne fabrikanter [...] med en anden fabrikant, på hvilken [...] litra a) eller b) finder anvendelse.

4. Fabrikanter, [...] der ikke er en del af en gruppe som omhandlet i stk. 3, litra c), underretter Kommissionen herom, hvis de har registreret mindre end 100 tunge køretøjer i en given indberetningsperiode.
5. Fabrikanter[...], som ikke er omfattet af undtagelsen i stk. 1, [...] underretter i hver indberetningsperiode Kommissionen om alle deres forbundne virksomheder, der opfylder betingelserne [...] for undtagelsen i stk. 1.
6. [...]Fabrikanter [...] underretter[...] [...] Kommissionen i henhold til stk. 4 og 5 ved hjælp af de elektroniske værktøjer, som Kommissionen stiller til rådighed."

9) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 1, første afsnit, affattes indledningen således:

"Ved bestemmelsen af, om en fabrikant overholder sine specifikke CO₂-emissionsmål i indberetningsperioderne for år 2025-2029, tages der hensyn til fabrikantens emissionskreditter eller emissionsoverskridelser som bestemt i overensstemmelse med bilag I, punkt 5, og som svarer til fabrikantens antal nye tunge køretøjer i en indberetningsperiode, ganget med:"

b) I stk. 1, andet afsnit, ændres "2029" til "2039"

c) Stk. 1, tredje afsnit, affattes således:

"Emissionsoverskridelser erhverves i indberetningsperioderne for år 2025-2039. En fabrikants samlede emissionsoverskridelser må dog ikke overstige 5 % af fabrikantens specifikke CO₂-emissionsmål ganget med fabrikantens antal tunge køretøjer i den pågældende periode ("grænse for emissionsoverskridelser")."

d) Stk. 1, fjerde afsnit, affattes således:

"Emissionskreditter og emissionsoverskridelser erhvervet i indberetningsperioderne for år 2025-2039 skal i givet fald overføres fra én indberetningsperiode til den efterfølgende indberetningsperiode. Eventuelle resterende emissionsoverskridelser skal imidlertid udlignes i indberetningsperioderne for årene 2029, 2034 og 2039."

e) Stk. 2 affattes således:

"2. CO₂-emissionsreduktionskurven fastsættes for den enkelte fabrikant i overensstemmelse med bilag I, punkt 5.1, som en lineær kurve:

a) mellem CO₂-referenceemissionerne og CO₂-emissionsmålet for indberetningsperioden for år[...] 2025 eller 2030 som fastsat i artikel 3a, stk. 1, litra a) og b)

b) mellem CO₂-emissionsmålet for indberetningsperioden for år 2025 og CO₂-emissionsmålet for indberetningsperioden for år 2030 som fastsat i artikel 3a, stk. 1, litra b)

c) mellem CO₂-emissionsmålet for indberetningsperioden for år 2030 og CO₂-emissionsmålet for indberetningsperioden for år 2035 som fastsat i artikel 3a, stk. 1, litra c), og

d) mellem CO₂-emissionsmålet for indberetningsperioden for år 2035 og CO₂-emissionsmålet for indberetningsperioden for år 2040 som fastsat i artikel 3a, stk. 1, litra d)."

10) Følgende artikler [...] indsættes:

"Artikel 7a

Henførelse af tunge køretøjer til en fabrikant

Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner som omhandlet i artikel 4, og de specifikke CO₂-emissionsmål som omhandlet i artikel 6 henføres de tunge køretøjer, der er registreret i en given indberetningsperiode, til følgende fabrikanter:

- a) for tunge køretøjer i klasse N til køretøjsfabrikanten som defineret i artikel 3, nr. 4a), i forordning (EU) 2017/2400
- b) for tunge køretøjer i klasse M til fabrikanten af primærkøretøjet som defineret i artikel 3, nr. 29), i forordning (EU) 2017/2400
- c) for tunge køretøjer i klasse O til køretøjsfabrikanten som defineret i artikel 2, nr. 5), i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362.

Artikel 7b

Beregning af gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for tunge køretøjer i klasse M

For køretøjer i klasse M gælder følgende:

- a) I beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i en fabrikants undergruppe af køretøjer medtages et nyt tungt køretøj i klasse M med dets specifikke CO₂-emissioner som et komplet køretøj eller færdiggjort komplet køretøj i bilag I, punkt 2.2.2, og medregnes ikke i dette bilags[...] punkt 2.2.3.
- b) [...]Uanset litra a) i nærværende artikel medregnes efter anmodning fra fabrikanten som omhandlet i artikel 7a, litra b), til Kommissionen og på den betingelse, der er fastsat i [...] litra c), et nyt tungt køretøj i klasse M med dets primærkøretøjs specifikke CO₂-emissioner i bilag I, punkt 2.2.3, og medregnes ikke i dette bilags[...] punkt 2.2.2.
- c) En anmodning som omhandlet i litra b) vedrørende et nyt tungt køretøj i klasse M antages ikke, hvis [...] denne fabrikant [...] og køretøjsfabrikanten [...] som defineret i artikel 3, nr. 4a), i forordning (EU) 2017/2400, af det færdiggjorte køretøj eller det færdiggjorte komplette køretøj er forbundne virksomheder eller dele af samme juridiske enhed. Når fabrikanten fremsætter en sådan anmodning, erklærer vedkommende, at denne betingelse [...] er opfyldt. [...]Den forelægger Kommissionen dokumentation efter anmodning.
- d) Kommissionen stiller med støtte fra Det Europæiske Miljøagentur straks de værktøjer og proceduremæssige retningslinjer, der er nødvendige for, at fabrikanterne kan [...] sende[...] Kommissionen sådanne anmodninger, der er omhandlet i litra b), til rådighed [...]i elektronisk format."

11) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

- a) I stk. 1, litra a), ændres "fra 2025 til 2029" til "fra 2025"
- b) Stk. 1, litra b), udgår

c) Stk. 2 affattes således:

"2. En fabrikant anses for at have CO₂-emissionsoverskridelser i følgende tilfælde:

a) hvis i en hvilken som helst af indberetningsperioderne for år 2025-2028, 2030-2033[...] eller 2035-2038 summen af emissionsoverskridelser fratrukket summen af emissionskreditter overskrider grænsen for emissionsoverskridelser som omhandlet i artikel 7, stk. 1, tredje afsnit

b) hvis i indberetningsperioderne for år 2029, 2034 2039 og 2040 summen af emissionsoverskridelser fratrukket summen af emissionskreditter er positiv

c) hvis fra indberetningsperioderne for år 2041 og frem fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overstiger fabrikantens specifikke CO₂-emissionsmål."

12) I artikel 9 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Typegodkendelsesmyndighederne og fabrikanterne skal uden ophold foretage indberetning til Kommissionen af følgende afvigelser fra de indberettede data, hvis:

a) CO₂-emissionsværdierne for tunge køretøjer, der er i brug, afviger som følge af verifikation foretaget i overensstemmelse med proceduren i nærværende forordnings artikel 13 fra de værdier, der er angivet i typeattesten eller kundeoplysningsfilen, jf. artikel 9, stk. 4, i forordning (EU) 2017/2400

b) der er konstateret fejl som følge af [...] ukorrekte inputdata eller andre årsager i forbindelse med bestemmelsen af CO₂-emissioner

c) der er konstateret fejl i gennemførelsen af overvågningen og -indberetningen af CO₂-emissioner

d) der er konstateret enhver anden afvigelse end dem, der er nævnt i litra a), b) og c)."

b) Stk. 2 affattes således:

"2. Kommissionen medtager de i stk. 1 omhandlede afvigelser i beregningen af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner og CO₂-referenceemissionerne. Den skal [...] overveje at ændre [...] listen, der [...] er omhandlet i artikel 11, stk. 1. [...] Kommissionen [...] skal ikke være forpligtet til at tage afvigelser i betragtning, hvis en genberegning af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner eller CO₂-referenceemissionerne giver en afvigelse på mindre end 0,1 %."

13) Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10

Vurdering af CO₂-referenceemissioner

1. For at sikre, at CO₂-referenceemissionerne er et pålideligt og repræsentativt grundlag for undergrupper af køretøjer, som en indberetningsperiode for år 2024 eller senere finder anvendelse på som referenceperiode, jf. bilag I, punkt 3.2, vurderer Kommissionen anvendelsen af de betingelser, hvorunder CO₂-referenceemissionerne er blevet bestemt, og afgør, om emissionerne er blevet sat urimeligt højt, og hvordan de i så fald skal korrigeres.
2. Hvis Kommissionen konkluderer, at alle eller nogle af CO₂-referenceemissionerne [...] skal korrigeres, vedtager den en gennemførelsesretsakt efter undersøgelsesproceduren i artikel 16, stk. 2, hvorved dis[...]se korrektioner foretages."

14) I artikel 11 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, andet afsnit, affattes således:

"Den liste, der skal offentliggøres senest den 30. april i det år, der følger efter et år, hvor en referenceperiode er udløbet, skal indeholde de CO₂-referenceemissioner, der er bestemt i den referenceperiode.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i nærværende forordnings artikel 16, stk. 2."

b) Stk. 2 affattes således:

"2. Kommissionen [...] vedtager gennemførelsesretsakter med henblik på at ændre listen[...] i stk. 1:

a) hvis de typegodkendelsesprocedurer, der er omhandlet i forordning (EF) nr. 595/2009, ændres, bortset fra ændringer vedrørende de nyttelast- og passagerantalsværdier, der anvendes til bestemmelse af CO₂-emissioner, på en sådan måde, at CO₂-emissionerne for de repræsentative tunge køretøjer, der er angivet i henhold til [...] nærværende artikels stk. 3, op- eller nedjusteres med mere end 5 g CO₂/km:

i) tilpassede referenceemissioner beregnes i overensstemmelse med bilag II, punkt 1

ii) [...] nye værdier offentliggøres som et supplement til de tidligere værdier med angivelse af, i hvilken indberetningsperiode de finder anvendelse første gang

- b) hvis bilagene er blevet ændret i overensstemmelse med artikel 14, stk. 1, litra a)-f):

i) tidligere offentliggjorte CO₂-referenceemissioner genberegnes i overensstemmelse med bilag I under hensyntagen til de parametre, der er ændret [...] i overensstemmelse med [...]artikel 14, stk. 1, litra a)-f)

ii) det genberegnete sæt CO₂-referenceemissioner offentliggøres og erstatter de tidligere [...] referenceemissioner fra den indberetningsperiode, hvor de [...] parametre, der er ændret i overensstemmelse med [...]artikel 14, stk. 1, litra a)-f), finder anvendelse første gang.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i nærværende forordnings artikel 16, stk. 2."

- c) Følgende stykke tilføjes:

"3. I tilfælde af ændringer i de typegodkendelsesprocedurer, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 2, første afsnit, litra a), præciseres eller fastsættes der i de i nærværende artikels stk. 2 omhandlede [...] gennemførelsesretsakter en metode til at udpege ét eller flere repræsentative køretøjer for en undergruppe af køretøjer, herunder den statistiske vægning og de nyttelast- og passagerantalsværdier, der skal anvendes til bestemmelse af de CO₂-emissioner, der danner udgangspunkt for fastsættelsen af den i nærværende artikels stk. 2, første afsnit, litra a), nr. i), omhandlede tilpasning, idet der tages hensyn til overvågningsdata indberettet i henhold til nærværende forordning og køretøjernes tekniske egenskaber [...] som omhandlet i artikel 12, stk. 1, i forordning (EU) 2017/2400. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i nærværende forordnings artikel 16, stk. 2."

15) I artikel 13, stk. 3, tilføjes følgende punktum:

"Hvis dataene i kundeoplysningsfilerne, typeattesterne eller de individuelle godkendelsesattester ikke kan korrigeres i henhold til forordning (EU) 2018/858, udfærdiger den ansvarlige typegodkendelsesmyndighed en korrektionserklæring med angivelse af de korrigerede oplysninger. Den [...] fremsender denne erklæring til Kommissionen og de berørte parter."

16) Følgende artikler [...] indsættes:

"Artikel 13a

Medlemsstaternes overvågning og indberetning

1. Fra indberetningsperioden for år [...] *[...] OJ: please insert year: if this amending Regulation [...] enters into force [...] before 1^[...] July, insert the year of its entry into force [...] minus 1; if this amending Regulation [...] enters into force [...] after 30^[...] [...] June, insert the following year]*, overvåger medlemsstaterne de data, der er angivet i bilag IV, del A, vedrørende nye tunge køretøjer, der registreres første gang i Unionen.

Fra 2020 indberetter medlemsstaternes kompetente myndigheder senest den 30. september hvert år disse data [...] for den foregående indberetningsperiode fra den 1. juli til den 30. juni til Kommissionen i overensstemmelse med indberetningsproceduren i bilag V.

2. De kompetente myndigheder, der er ansvarlige for overvågningen og indberetningen af data i henhold til denne forordning, er de myndigheder, som medlemsstaterne har udpeget i overensstemmelse med artikel 7, stk. 6, i forordning (EU) 2019/631.

3. Tunge [...] køretøjer, der er konstrueret, fremstillet eller tilpasset med henblik på at blive anvendt af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet eller ordensmagten, er omfattet af [...] denne artikel [...].

4. Tunge [...]køretøjer, der er registreret med henblik på [...] at blive anvendt af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet, akutlægehjælpstjenester eller ordensmagten, og tunge køretøjer, der er registreret med henblik på [...] at blive anvendt af væbnede styrker, er omfattet af [...] denne artikel, uanset om de er undtaget fra artikel 3a[...].

Artikel 13b

Indberetning fra fabrikanter eller andre enheder, der er ansvarlige for at bestemme tunge køretøjs [...]CO₂-emissioner

1. Fabrikanter eller andre enheder, der er ansvarlige for at bestemme tunge køretøjs [...] CO₂-emissioner, og som [...]er omfattet af artikel 9 i forordning (EU) 2017/2400 eller artikel 8 i gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362, [...]indberetter dataene for det nye tunge køretøj [...]i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende forordnings bilag IV, [...]del B.

Senest den 30. september hvert år indberetter de disse data til Kommissionen for hvert nyt tungt køretøj med en bestemmelses- eller vurderingsdato, der falder inden for den indberetningsperiode, der udløb den 30. juni [...], i overensstemmelse med indberetningsproceduren i bilag V.

Dette stykke finder ikke anvendelse på [...] køretøjer, der er undtaget i henhold til artikel 6b.

2. Hver fabrikant eller anden enhed som omhandlet i stk. 1 udpeger et kontaktpunkt for indberetning af data i overensstemmelse med denne forordning.

3. Indberetningsforpligtelserne i henhold til artikel 13a, stk. 3 og 4[...], finder anvendelse på fabrikanter og andre enheder som omhandlet i nærværende artikels stk. 1.

Artikel 13c

Centralt register for data om tunge køretøjer

1. Kommissionen fører et centralt register over data om tunge køretøjer ("det centrale register") indberettet i overensstemmelse med artikel 13a og 13b.

Det centrale register er offentligt tilgængeligt med undtagelse af de dataposter, der er opført i bilag V, punkt 3.2[...].

[...] Luftmodstandsværdien gøres offentligt tilgængelig i det intervalformat, der er fastsat i bilag IV, del C.

2. Det Europæiske Miljøagentur fører det centrale register på vegne af Kommissionen.

Artikel 13d

Overvågning af resultaterne af kontrolprøvninger på vej

1. Kommissionen overvåger de foreliggende resultater af de prøvninger på vej, der er udført i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009, med henblik på at kontrollere nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug.

2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 for at supplere denne forordning ved at angive, hvilke data der skal indberettes af medlemsstaternes kompetente myndigheder med henblik på nærværende artikels stk. 1.

Artikel 13e

Datakvalitet

1. De kompetente myndigheder og fabrikanterne er ansvarlige for nøjagtigheden og kvaliteten af de data, som de indberetter i henhold til artikel 13a og 13b. De underretter straks Kommissionen om eventuelle fejl, som er konstateret i de indberettede data.
2. Kommissionen foretager sin egen kontrol af kvaliteten af de data, der indberettes i henhold til artikel 13a og 13b.
3. Hvis Kommissionen underrettes om fejl i de data, der er indberettet i henhold til stk. 1, eller efter sin egen kontrol i henhold til stk. 2 opdager [...] uoverensstemmelser i datasættet, træffer den i givet fald de nødvendige foranstaltninger til at korrigere de data, der er offentliggjort i det centrale register [...].
4. Kommissionen kan ved hjælp af gennemførelsesretsakter fastsætte de foranstaltninger til kontrol og korrektion af data, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 2 og 3. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 16.

Artikel 13f

Administrative bøder

1. Kommissionen kan pålægge en administrativ bøde i hvert af følgende tilfælde:
 - a) den finder, at de data, der er indberettet af fabrikanten i henhold til nærværende forordnings artikel [...] 13b, afviger fra de data, der hidrører fra fabrikantens registreringsfil eller typegodkendelsesattesten for motoren udstedt i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009, og at afvigelsen er forsætlig eller skyldes grov uagtsomhed
 - b) dataene er ikke indgivet inden for den relevante frist, jf. artikel [...] 13b, og forsinkelsen ikke er behørigt begrundet.

Med henblik på at kontrollere de data, der er omhandlet i litra a), rådfører Kommissionen sig med de relevante typegodkendelsesmyndigheder.

De administrative bøder skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning og må ikke overstige 30 000 EUR pr. tungt køretøj berørt af afvigende eller for sent indgivne data som omhandlet i litra a) og b).

2. Kommissionen vedtager på grundlag af principperne i nærværende artikels stk. 3 delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 for at supplere denne forordning ved at fastlægge proceduren for og metoderne til beregning og opkrævning af de administrative bøder, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 1.

3. De delegerede retsakter, der er omhandlet i stk. 2, skal overholde følgende principper:

a) den procedure, der er fastsat af Kommissionen, skal respektere retten til god forvaltning og navnlig retten til at blive hørt og retten til aktindsigt, under iagttagelse af legitime fortroligheds- og forretningshemmelighedshensyn

b) ved beregning af hensigtsmæssige administrative bøder følger Kommissionen principperne om, at sanktionen skal være effektiv, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning, under hensyntagen i det omfang, det er relevant, til afvigelsens eller den for sene indgivelses grovhed og virkninger, antallet af tunge køretøjer, der er berørt af de afvigende eller for sent indgivne data, om fabrikanten har været i god tro, fabrikantens grad af omhu og samarbejdsvilje, gentagelser, hyppigheden [...] og varigheden af afvigelsen eller [...] den for sene indgivelse samt tidligere sanktioner pålagt samme fabrikant

c) administrative bøder opkræves uden unødigt ophold ved fastsættelse af betalingsfrister og ved eventuelt [...] at give mulighed for at opdele betalingerne i flere afdrag og faser.

4. De administrative bøder indgår som indtægter i Den Europæiske Unions almindelige budget."

17) Artikel 14 affattes således:

"Artikel 14

Ændring af bilagene

1. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med denne forordnings artikel 17 med henblik på at ændre følgende elementer i denne forordnings bilag I for at tage højde for den tekniske udvikling, udviklingen inden for godstransportlogistikken, nødvendige tilpasninger på grundlag af anvendelsen af denne forordning og ændringer af den underliggende typegodkendelseslovgivning, navnlig forordning (EU) 2018/858 og [...] (EF) nr. 595/2009:
 - a) kriterierne for bestemmelse af undergrupper af køretøjer i punkt 1.1, herunder tilføjelse af adskilte undergrupper for lastbiler til ekstra tunge vogntog
 - b) kriterierne for bestemmelse af specialkøretøjer i punkt 1.2
 - c) kriterierne for forskellige drivlinjeteknologiers aktionsradius i punkt 1.3
 - d) listen over opgaveprofiler i punkt 1.4
 - e) listen over vægtning for opgaveprofiler i punkt 2.1.1-2.1.3
 - f) nyttelast, passagerantal, passagermasse, teknisk tilladt maksimal nyttelast, teknisk tilladt maksimalt passagerantal og lastvolumen for undergrupper af køretøjer [...] i punkt 2.5
 - g) årlige kilometertalværdier i punkt 2.6.1-2.6.3.

2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på ændring af følgende elementer i bilag IV:
- a) datakravene i del A og [...]B for at tage højde for den tekniske udvikling, nødvendige tilpasninger på grundlag af anvendelsen af denne forordning og ændringer af den underliggende typegodkendelseslovgivning, navnlig forordning (EU) 2018/858 og [...] (EF) nr. 595/2009
 - b) ajourføring eller tilpasning af luftmodstandsværdiintervallerne i del C for at tage højde for ændringer i nye tunge køretøjs konstruktion [...] og sikre, at [...] disse intervaller fortsat er relevante med henblik på oplysning og sammenligning.
3. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på ændring af følgende elementer i bilag V:
- a) tilpasning af [...] indberetningsproceduren i bilag V for at tage højde for erfaringer med anvendelsen af denne forordning og tilpasse den til den tekniske udvikling
 - b) ændring af punkt 3.2 ved tilføjelse af dataposter, der for nylig er blevet tilføjet det centrale register."

18) Artikel 15 affattes således:

"Artikel 15

Revision

I [...] **2027** [...] foretager [...] Kommissionen en vurdering af effektiviteten og virkningen af denne forordning og forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med resultaterne af [...] denne revision.

Kommissionen aflægger navnlig rapport om fremskridtene med etableringen af offentlig og privat infrastruktur for opladning og optankning af alternative brændstoffer til køretøjer, der er omfattet af denne forordning.

I rapporten tager Kommissionen også hensyn til følgende:

- Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 af 12. december 2017 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår bestemmelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011.
- Medtagelsen af specialkøretøjer i CO₂-emissionsreduktionsmål.
- Eventuelle specifikke begrænsninger med hensyn til at overholde artikel 3b, stk. 1, som følge af socioøkonomiske fordele i betragtning af specifikke terrænmæssige eller meteorologiske forhold samt nylige investeringer i biomethan, der allerede er foretaget af offentlige myndigheder.

[...] Denne rapport ledsages, hvis det er relevant, af et lovgivningsmæssigt forslag til ændring af denne forordning."

19) I artikel 17 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2, første punktum, affattes således:

"Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. [...] [...] artikel 13, stk. 4, andet afsnit, [...] artikel 13d, stk. 2, [...] artikel 13f, stk. 2, og artikel 14, stk. 1, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den [*OP, please insert the date of entry into force of this Regulation*]."

b) Stk. 3, første punktum, affattes således:

"Den i [...] artikel 13, stk. 4, andet afsnit, [...] artikel 13d, stk. 2, [...] artikel 13f, stk. 2, og artikel 14, stk. 1, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet."

c) I stk. 6 ændres "artikel 11, stk. 2, artikel 13, stk. 4, andet afsnit, og artikel 14, stk. 1" til "artikel 13, stk. 4, andet afsnit, artikel 13d, stk. 2, artikel 13f, stk. 2, og artikel 14, stk. 1"

20) Bilag I og II [...] til forordning (EU) 2019/1242 erstattes af teksten i bilag I til nærværende forordning

21) Teksten i bilag II til nærværende forordning tilføjes som bilag III, IV, V og VI til forordning (EU) 2019/1242.

Artikel 2

Ophævelse af forordning (EU) 2018/956

Forordning (EU) 2018/956 ophæves med virkning fra den [*O[...]*], *please insert the date of application of this amending Regulation*].

Henvisninger til forordning (EU) 2018/956 gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag VI medtaget i bilag II til nærværende forordning.

Artikel 2a

Ændring af forordning (EU) 2018/858

I forordning (EU) 2018/858 foretages følgende ændringer:

1) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) I nr. 33) ændres begrebet "et køretøj, der trækkes" til "påhængskøretøj".

b) Som nr. 59) tilføjes:

"59) "eldrevent påhængskøretøj": enhver form for påhængskøretøj, der kan bidrage til vogntogets fremdrift ved hjælp af sin egen elektriske drivlinje, og som ikke kan anvendes på offentlig vej uden aktivt at blive trukket af et motorkøretøj"

2) I bilag I, del B, punkt 6.1.1, litra d), tilføjes følgende nr. iii):

"iii) udformningen og konstruktionen af de vigtigste elementer, der udgør fremdrifts- og energilagringssystemet i forbindelse med eldrevne påhængskøretøjer"

Artikel 3

Overgangsbestemmelser

[...] Uanset artikel 2, for så vidt angår indberetningsperioder, der ligger forud for den ... [O/.../J: please insert the [...] = date of application of this amending Regulation], finder forordning (EU) 2019/1242 som gældende den 30. juni ... [O/.../J: please insert the [...] year of [...] July [...] after the date of entry into force of this amending Regulation [...]] og forordning (EU) 2018/956 som gældende den 30. juni ... [O/.../J: please insert the year of [...] July [...] after the date of entry into force of this amending Regulation [...]] fortsat anvendelse.

Artikel 4

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 1. juli ... [O[...]]J: please insert the [...] year of [...] July [...] after the date of entry into force of this amending Regulation [...].

[...] Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

BILAG I²⁰

"BILAG I

Gennemsnitlige specifikke emissioner, gennemsnitlige specifikke emissionsmål og emissionsoverskridelser

1. UNDERGRUPPER AF KØRETØJER, OPGAVEPROFILER OG RELATEREDE PARAMETRE

1.1. Med henblik på denne forordning bestemmes en undergruppe *sg* for hvert nyt tungt køretøj.

1.1.1. For køretøjer i klasse N bestemmes undergruppen *sg* som følger:

Køretøjsgruppe, jf. bilag I til forordning (EU) 2017/2400	Specialkøretøj, jf. denne forordnings artikel 3, nr. 9)	Kabinetype	Motoreffekt	Aktionsradius (OR)	Undergruppe af køretøjer (sg) med henblik på denne forordning
53 og <u>nulemissionskøretøjer i 51</u>	Nej		Alle		53
54 og <u>nulemissionskøretøjer i 52</u>	Nej		Alle		54
1s	Nej		Alle		1s
1	Nej		Alle		1
2	Nej		Alle		2
3	Nej		Alle		3

²⁰ Eksisterende bilag erstattes i bilag I, og nye bilag tilføjes i bilag II.

4	Nej	Alle	< 170 kW	Alle	4-UD
	Nej	Dagkabin e	≥ 170 kW	Alle	4-RD
	Nej	Sovekabi ne	≥ 170 kW og < 265 kW		
	Nej	Sovekabi ne	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nej	Sovekabi ne	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Nej	Dagkabin e	Alle	Alle	9-RD
	Nej	Sovekabi ne	Alle	< 350 km	
	Nej	Sovekabi ne	Alle	≥ 350 km	9-LH
5	Nej	Dagkabin e	Alle	Alle	5-RD
	Nej	Sovekabi ne	< 265 kW		
	Nej	Sovekabi ne	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nej	Sovekabi ne	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Nej	Dagkabin e	Alle	Alle	10-RD
	Nej	Sovekabi ne	Alle	< 350 km	
	Nej	Sovekabi ne	Alle	≥ 350 km	10-LH

11	Nej	Alle	11
12	Nej	Alle	12
16	Nej	Alle	16

Ved "sovekabine" forstås en kabinetype med et rum bag førersædet, der er beregnet som soverum, som indberettet i henhold til artikel 13a og 13b.

Ved "dagkabine" forstås kabinetyper, der ikke er sovekabiner.

Hvis et nyt tungt køretøj henføres til undergruppen af køretøjer 4-UD, og oplysninger om CO₂-emissionerne i g/km ikke er tilgængelige for opgaveprofilen UDL eller UDR som defineret i punkt [...] 1.4, henføres det nye tunge køretøj til undergruppen af køretøjer 4-RD.

Ved "aktionsradius" forstås den afstand, som et køretøj kan tilbagelægge under langdistancetransportforhold uden genopladning eller optankning, jf. punkt 1.3.

1.1.2. For køretøjer i klasse M bestemmes undergruppen *sg* som følger:

Køretøjsgruppe, jf. bilag I til forordning (EU) 2017/2400	Undergruppe af køretøjer (sg) med henblik på denne forordning
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3

32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, [...] <u>39c</u>	39-FE

1.1.3. For køretøjer i klasse O bestemmes undergruppen *sg* som følger:

Køretøjsgruppe, jf. bilag I til forordning (EU) 2022/1362	Undergruppe af køretøjer (sg) med henblik på denne forordning
Alle grupper i tabel 1 med 1, 2 eller 3 aksler	Samme som angivet i kolonnen "Køretøjsgruppe" i tabellerne i bilag I til forordning (EU) 2022/1362.
Alle grupper i tabel 4 med [...] 2 <u>eller</u> 3 aksler	
Alle grupper i tabel 6	

1.2. Specialkøretøjer bestemmes ud fra følgende kriterier:

Køretøjets klasse	Chassiskonfiguration	Kriterier for specialkøretøjer
N	Stiv	Ét af følgende cifre som opført i tillæg 2 til bilag I til forordning (EU) 2018/858 anvendes til at supplere karosserikoden i punkt 38 i typeattesten: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;
	Trækker	Maksimal hastighed ikke over 79 km/t.

1.3. Med henblik på denne forordning bestemmes aktionsradius som følger:

Drivlinjeteknologi	Aktionsradius (OR)
Køretøjer, der trækker energi til mekanisk fremdrift udelukkende fra en elektrisk energi- eller kraftlagringsenhed	OR = faktisk ladningsforbrugende rækkevidde som anført i bilag IV, del I, punkt 2.4.1, til forordning (EU) 2017/2400 for opgaveprofilen LHR
Andre teknologier	OR > 350 km

1.4. Definition af opgaveprofiler

RDL	Regional transport, lav nyttelast
RDR	Regional transport, repræsentativ nyttelast
LHL	Lange distancer, lav nyttelast
LHR	Lange distancer, repræsentativ nyttelast
UDL	Bytransport, lav nyttelast
UDR	Bytransport, repræsentativ nyttelast

REL	Regional transport (EMS), lav nyttelast
RER	Regional transport (EMS), repræsentativ nyttelast
LEL	Lange distancer (EMS), lav nyttelast
LER	Lange distancer (EMS), repræsentativ nyttelast
MUL	Kommunal forsyning, lav nyttelast
MUR	Kommunal forsyning, repræsentativ nyttelast
COL	Bygge- og anlægssektor, lav nyttelast
COR	Bygge- og anlægssektor, repræsentativ nyttelast
HPL	Tung bybus, [...] <u>passagertransport</u>, lav belastning
HPR	Tung bybus, [...] <u>passagertransport</u>, repræsentativ belastning
UPL	Bybus, [...] <u>passagertransport</u>, lav belastning
UPR	Bybus, [...] <u>passagertransport</u>, repræsentativ belastning
SPL	Forstadsbus, [...] <u>passagertransport</u>, lav belastning
WIT	Forstadsbus, [...] <u>passagertransport</u>, repræsentativ belastning
IPL	Intercitybus, [...] <u>passagertransport</u>, lav belastning
IPR	Intercitybus, [...] <u>passagertransport</u>, repræsentativ belastning
CPL	Turistbus, [...] <u>passagertransport</u>, lav belastning
CPR	Turistbus, [...] <u>passagertransport</u>, repræsentativ belastning

2. BEREGNING AF EN FABRIKANTS GENNEMSNITLIGE SPECIFIKKE EMISSIONER

2.1. Beregning af et nyt tungt køretøjs specifikke CO₂-emissioner

De specifikke emissioner i g/km for et nyt tungt køretøj v henført til en undergruppe sg eller for dets primærkøretøj beregnes efter følgende formel:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

Hvor:

\sum_{mp} er summen af alle opgaveprofiler mp opført i [...] punkt 1.4

sg er den undergruppe, som det nye tunge køretøj v er henført til, jf. dette bilags punkt 1

$W_{sg,mp}$ er vægtningen for opgaveprofilen angivet i punkt 2.1.1-2.1.3

$CO2_{v,mp}$ er CO₂-emissionerne i g/km for det nye tunge køretøj v bestemt for en opgaveprofil mp , indberettet i overensstemmelse med artikel 13a og 13b og normaliseret efter bilag III

$CO_{2p,mp}$ er CO_2 -emissionerne i g/km for primærkøretøjet for det nye tunge køretøj v , bestemt for en opgaveprofil mp , og for chassiskonfigurationen (lavt/højt gulv, antal dæk), der gælder for dets undergruppe sg , indberettet i henhold til artikel 13a og 13b og normaliseret i henhold til bilag III

For nulemissionsmotorkøretøjer fastsættes værdierne $CO_{2v,mp}$ og $CO_{2p,mp}$ til 0.

2.1.1. Vægtning for opgaveprofiler ($W_{sg,mp}$) for køretøjer i klasse N

Undergruppe af køretøjer (sg)*	Opgaveprofil (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25

5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,15	0,35	0	0	0	0	0	0	0	0,15	0,35
12	0,21	0,49	0	0	0	0	0	0	0	0,09	0,21
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

* Se bestemmelserne i punkt 1.1.

** Se definitionerne i punkt 1.4.

2.1.2. Vægtning for opgaveprofiler (Wsg,mp) for køretøjer i klasse M

Undergruppe af køretøjer (sg)*	Opgaveprofil (mp)**									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	WIT	IPL	IPR	CPL	CPR
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06

32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

* Se bestemmelserne i punkt 1.1.

** Se definitionerne i punkt 1.4.

2.1.3. Vægtning for opgaveprofiler (Wsg,mp) for køretøjer i klasse O

Undergrupp e af køretøjer (sg)*	Opgaveprofil (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V,112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

* Se bestemmelserne i punkt 1.1.

** Se definitionerne i punkt 1.4.

2.2. Gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for alle en fabrikants nye tunge køretøjer i en undergruppe af køretøjer

For hver fabrikant og hver *indberetningsperiode* beregnes de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner $avgCO2_{sg}$ for alle nye tunge køretøjer i en undergruppe af køretøjer *sg* eller, hvis det er relevant, for deres primærkøretøjer som følger:

2.2.1. For køretøjer i klasse N og O:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \quad (\text{i g/tkm})$$

2.2.2. For færdiggjorte køretøjer eller færdiggjorte komplette køretøjer i klasse M:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - V_{pv_{sg}}) \times PN_{sg}} \quad (\text{i g/pkm})$$

2.2.3. For primærkøretøjer for tunge køretøjer i klasse M:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{V_{pv_{sg}} \times PN_{sg}} \quad (\text{i g/pkm})$$

Hvor:

\sum_v er summen af alle fabrikantens nye tunge køretøjer i undergruppen sg , for hvilke bestemmelserne i artikel 7b gælder

$CO2_v$ er de specifikke CO_2 -emissioner for et nyt tungt køretøj v bestemt efter punkt 2.1

$CO2p_v$ er de specifikke CO_2 -emissioner for primærkøretøjet for et nyt tungt køretøj v bestemt efter punkt 2.1

V_{sg} er antallet af fabrikantens nye tunge køretøjer i undergruppen sg

$V_{pv_{sg}}$ er antallet af nye tunge køretøjer i undergruppen sg , som i henhold til artikel 7b skal medtages med CO_2 -emissionerne fra deres primærkøretøjer i beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO_2 -emissioner i punkt 2.2.3

PL_{sg} er den gennemsnitlige nyttelast for køretøjer i undergruppen sg som bestemt i punkt 2.5.

PN_{sg} er det gennemsnitlige passagerantal for køretøjer i undergruppen sg som bestemt i punkt 2.5.

2.3. Beregning af nul- og lavemissionsfaktoren, jf. artikel 5

2.3.1. Indberetningsperioderne 2019-2024

For hver fabrikant og hver indberetningsperiode fra 2019 til 2024 beregnes nul- og lavemissionsfaktoren (ZLEV) som omhandlet i artikel 5 som følger:

$$ZLEV = V_{all} / (V_{conv} + V_{zlev}) \quad \text{med et minimum på 0,97}$$

hvor:

V_{all} er antallet af fabrikantens nye tunge køretøjer i undergrupperne $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, -RD, 10-LH$

V_{conv} er antallet af fabrikantens nye tunge køretøjer i undergrupperne $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, -RD, 10-LH$, undtagen tunge nul- og lavemissionskøretøjer

V_{zlev} er summen af V_{in} og V_{out}

hvor:

$$V_{in} = \sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$$

idet \sum_v er summen af alle nye tunge nul- og lavemissionskøretøjer i undergrupperne $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$

$CO2_v$ er de specifikke CO_2 -emissioner i g/km fra et tungt nul- eller lavemissionskøretøj v bestemt efter punkt 2.1

LET_{sg} er lavemissionstærsklen for den undergruppe sg , som køretøjet v tilhører, jf. definitionen i punkt 2.3.4

V_{out} er det samlede antal tunge nulemissionskøretøjer, som ikke tilhører undergrupperne i definitionen af V_{in} , og med et maksimum på 1,5 % af V_{conv} .

2.3.2. Indberetningsperioderne 2025-2029

For hver fabrikant og hver **indberetningsperiode** beregnes nul-og lavemissionsfaktoren (ZLEV) som omhandlet i artikel 5 som følger:

$ZLEV = 1 - (y - x)$ medmindre denne sum er større end 1 eller mindre end 0,97, i hvilket tilfælde ZLEV-faktoren fastsættes til henholdsvis 1 eller 0,97

Hvor:

x er 0,02

y er summen af V_{in} og V_{out} divideret med V_{total} , idet:

V_{in} er det samlede antal nyregistrerede tunge lav- og nulemissionskøretøjer i undergrupperne $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$, idet hver af dem medregnes som $ZLEV_{specific}$ efter nedenstående formel:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

Hvor:

$CO2_v$ er de specifikke CO_2 -emissioner i g/km fra et tungt nul- eller lavemissionskøretøj v bestemt efter punkt 2.1

LET_{sg} er lavemissionstærsklen for den undergruppe sg , som køretøjet v tilhører, jf. definitionen i punkt 2.3.4

V_{out} er det samlede antal nyregistrerede tunge nulemissionskøretøjer, som ikke tilhører undergrupperne i definitionen af V_{in} , og med et maksimum på 0,035 for V_{total}

V_{total} er fabrikantens samlede antal nyregistrerede tunge køretøjer i den pågældende indberetningsperiode.

Hvis V_{in}/V_{total} er lavere end 0,0075, fastsættes ZLEV-faktoren til 1.

2.3.3 Indberetningsperioder fra 2030

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Beregning af lavemissionstærsklen

Lavemissionstærsklen LET_{sg} for undergruppen sg bestemmes som følger:

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

Hvor:

$rCO2_{sg}$ er CO_2 -referenceemissionerne for undergruppen sg som bestemt i punkt 3

PL_{sg} er den gennemsnitlige nyttelast for køretøjer i undergruppen sg som bestemt i punkt 2.5.

2.4. Beregning af andele af køretøjer

For hver fabrikant og hver *indberetningsperiode* beregnes andelen af nye tunge køretøjer i en undergruppe $share_{sg}$ som følger:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

For hver fabrikant og hver *indberetningsperiode* beregnes andelen af nye tunge nulemissionskøretøjer i en undergruppe zev_{sg} som følger:

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

For hver fabrikant og hver *indberetningsperiode* beregnes andelen af nye tunge køretøjer i undergruppen sg , som i henhold til artikel 7b skal medtages med CO₂-emissionerne fra deres primærkøretøjer i beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i punkt 2.2, som følger:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

Hvor:

$Vzev_{sg}$ er antallet af fabrikantens nye tunge nulemissionskøretøjer i en undergruppe

Vpv_{sg} er antallet af nye tunge køretøjer i undergruppen sg , som i henhold til artikel 7b skal medtages med CO₂-emissionerne fra deres primærkøretøjer i beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i punkt 2.2

V_{sg} er antallet af fabrikantens nye tunge køretøjer i en undergruppe sg

V er antallet af fabrikantens nye tunge køretøjer.

2.5. Nyttelastværdier, passagerantal og lastvolumen

Den gennemsnitlige nyttelastværdi PL_{sg} for et køretøj i klasse N eller O i en undergruppe sg beregnes som følger:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

Det gennemsnitlige passagerantal PN_{sg} for et køretøj i klasse M i en undergruppe sg beregnes som følger:

$$PN_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PN_{sg,mp}$$

Hvor:

\sum_{mp} er summen af alle opgaveprofiler mp

$W_{sg,mp}$ er vægtningen for opgaveprofilen efter punkt 2.1.1-2.1.3

$PL_{sg,mp}$ er nyttelastværdien tildelt køretøjer i klasse N og O i undergruppen sg for opgaveprofilen mp som angivet i punkt 2.5.1 og 2.5.3.

$PN_{sg,mp}$ er passagerantallet tildelt køretøjer i klasse M i undergruppen sg for opgaveprofilen mp som angivet i punkt 2.5.2.

2.5.1. Køretøjer i klasse N

Nyttelastværdierne $PL_{sg, mp}$ (i ton) bestemmes som følger:

Undergruppe af køretøjer sg^*	Opgaveprofil mp^{**}													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
53	Ikke relevant													
54														
1s														
1														
2														
3	Som bestemt i punkt 3.1.1		Ikke relevant		Som bestemt i punkt 3.1.1									
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4
4-RD														
4-LH														
4v														
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	Ikke relevant	Ikke relevant	2,6	12,9
5-LH														
5v														
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
9-LH														
9v														
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	Ikke relevant	Ikke relevant	2,6	12,9
10-LH														
10v														
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	Ikke relevant	Ikke relevant	2,6	12,9
16	Ikke relevant												2,6	12,9

* Se bestemmelserne i punkt 1.1.

** Se definitionerne i punkt 1.4.

Den teknisk tilladte maksimale nyttelastværdi $maxPL_{sg}$ og lastvolumenen CV_{sg} bestemmes efter punkt 3.1.1.

2.5.2. Køretøjer i klasse M

Passagerantallet $PN_{sg,mp}$, passagermassen $PM_{sg,mp}$ og det teknisk tilladte maksimale passagerantal for $maxPN_{sg}$ undergruppen sg og opgaveprofiln mp bestemmes efter punkt 3.1.1.

2.5.3. Køretøjer i klasse O

Nyttelastværdierne $PL_{sg,mp}$ (i ton) bestemmes som følger:

Undergrupp e af køretøjer (<i>sg</i>)*	Opgaveprofil (<i>mp</i>)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V,112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	Ikke rele van t	Ikke rele van t	Ikke relevant
121, 121V, 123, 123V, , 125	2,2	11,2	2,2	16,8	Ikke rele van t	Ikke rele van t	Ikke relevant
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	Ikke rele van t	Ikke rele van t	Ikke relevant
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	Ikke rele van t	Ikke rele van t	Ikke relevant
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	Ikke rele van t	Ikke rele van t	Ikke relevant
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	Ikke rele van t	Ikke rele van t	Ikke relevant

611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant

* Se bestemmelserne i punkt 1.1.

** Se definitionerne i punkt 1.4.

Den teknisk tilladte maksimale nyttelastværdi $maxPL_{sg}$ og lastvolumenen CV_{sg} bestemmes efter punkt 3.1.1.

2.6. Beregning af vægtningsfaktor for kilometertal og nyttelast eller passagerantal

Vægningsfaktoren for kilometertal og nyttelast (passagerer) (MPW_{sg}) for en undergruppe sg bestemmes som produktet af det årlige kilometertal i punkt 2.6.1 og nyttelast- og passagerantalsværdierne for undergruppen i punkt 2.5.1, 2.5.2 og 2.5.3 for henholdsvis køretøjsklasse N, M og O, normaliseret til den respektive værdi for undergruppe 5-LH, og beregnes som følger:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{for køretøjer i klasse N og O})$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{for køretøjer i klasse M})$$

Hvor:

AM_{sg} er det årlige kilometertal i punkt 2.6.1, 2.6.2 og 2.6.3 for køretøjer i den pågældende undergruppe

AM_{5-LH} er det årlige kilometertal for undergruppe 5-LH i punkt 2.6.1

PL_{sg} er som bestemt i punkt 2.5.1 og 2.5.3

PN_{sg} er som bestemt i punkt 2.5.2

PL_{5-LH} er den gennemsnitlige nyttelastværdi for undergruppe 5-LH som bestemt i punkt 2.5.1.

2.6.1. Årlige kilometertal for køretøjer i klasse N

Undergruppe af køretøjer (sg)*	Årligt kilometertal AM_{sg} (i km)
53	58 000
54	58 000
1s	58 000
1	58 000
2	60 000
3	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
12	67 000
16	60 000

* Se bestemmelserne i punkt 1.1.

2.6.2. Årlige kilometertal for køretøjer i klasse M

Undergrupp e af køretøjer (sg)*	Årligt kilometertal AM _{sg} (i km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

* Se bestemmelserne i punkt 1.1.

2.6.3. Årlige kilometertal for køretøjer i klasse O

Undergruppe af køretøjer (sg)*	Årligt kilometertal AM _{sg} (i km)
111, 111V,112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

* Se bestemmelserne i punkt 1.1.

2.7. Fabrikanters gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner, jf. artikel 4

For hver fabrikant beregnes følgende gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner:

2.7.1. For indberetningsperioderne 2019-2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. For indberetningsperioder fra 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

Hvor:

\sum_{sg} er summen af de undergrupper, der er taget med i beregningen af de pågældende gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner efter punkt 4.2

$ZLEV$ er som bestemt i punkt 2.3

$share_{sg}$ er som bestemt i punkt 2.4

zev_{sg} er som bestemt i punkt 2.4

pv_{sg} er som bestemt i punkt 2.4

MPW_{sg} er som bestemt i punkt 2.6

$avgCO2_{sg}$ er som bestemt i punkt 2.2

$avgCO2p_{sg}$ er som bestemt i punkt 2.2

$rCO2_{sg}$ er som bestemt i punkt 3.1.2.

3. BEREGNING AF REFERENCEVÆRDIER

3.1. Referenceværdier

Følgende referenceværdier beregnes på grundlag af alle nye tunge køretøjer fra alle fabrikanter i den referenceperiode, der gælder for undergruppen sg efter punkt 3.2.

3.1.1. For hver undergruppe af køretøjer sg beregnes værdier for nyttelast $PL_{sg,mp}$, passagerantal $PN_{sg,mp}$, passagermasse $PM_{sg,mp}$, teknisk tilladt maksimal nyttelast $maxPL_{sg}$, teknisk tilladt maksimalt passagerantal $maxPN_{sg}$ og lastvolumen CV_{sg} som følger:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (for køretøjer i klasse N)*}$$

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (for køretøjer i klasse M)*}$$

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (for køretøjer i klasse M)*}$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} \text{ (for køretøjer i klasse N)}$$

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}} \text{ (for køretøjer i klasse M)}$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \text{ (for køretøjer i klasse O)}$$

(* kun for undergrupper af køretøjer, for hvilke der i punkt 2.5 ikke udførligt er angivet værdier for $PL_{sg,mp}$ eller $PN_{sg,mp}$.)

3.1.2. CO₂-referenceemissionerne $rCO2_{sg}$ som omhandlet i artikel 3 beregnes som følger:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v/PL_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (for køretøjer i klasse N og O)}$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v/PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (for køretøjer i klasse M)}$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v/PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (for køretøjer i klasse M)}$$

Hvor:

- Σ_v er summen af alle nye tunge køretøjer i undergruppen sg , der er registreret i den referenceperiode, der gælder for sg , jf. punkt 3.2
- $CO2_v$ er de specifikke CO_2 -emissioner for det nye tunge køretøj v som bestemt efter punkt 2.1 og, hvis det er relevant, tilpasset efter bilag II
- $CO2p_v$ er de specifikke CO_2 -emissioner for primærkøretøjet for det nye tunge køretøj v som bestemt efter punkt 2.1 og, hvis det er relevant, tilpasset efter bilag II
- rV_{sg} er antallet af alle nye tunge køretøjer i undergruppen sg , der er registreret i den referenceperiode, der gælder for sg , jf. punkt 3.2
- PL_{sg} er den gennemsnitlige nyttelast for køretøjer i undergruppen sg som bestemt i punkt 2.5
- PN_{sg} er det gennemsnitlige passagerantal for køretøjer i undergruppen sg som bestemt i punkt 2.5
- $PL_{v,mp}$ er nyttelasten for køretøjet v i opgaveprofilen mp som bestemt ud fra de data, der er indberettet efter artikel 13a og 13b
- $PN_{v,mp}$ er passagerantallet for køretøjet v i opgaveprofilen mp som bestemt ud fra de data, der er indberettet efter artikel 13a og 13b
- $PM_{v,mp}$ er passagermassen for køretøjet v i opgaveprofilen mp som bestemt ud fra de data, der er indberettet efter artikel 13a og 13b
- $maxPL_v$ er den teknisk tilladte maksimale nyttelast for køretøjet v som bestemt ud fra de data, der er indberettet efter artikel 13a og 13b

$maxPN_v$ er det teknisk tilladte maksimale passagerantal for køretøjet v som bestemt ud fra de data, der er indberettet efter artikel 13a og 13b

CV_v er lastvolumenen for køretøjet v som bestemt ud fra de data, der er indberettet efter artikel 13a og 13b.

3.2. Referenceperioder for undergrupper

Følgende indberetningsperioder anvendes som referenceperioder for undergrupper af køretøjer:

Undergruppe af køretøjer sg	Indberetningsperiode for det år, der gælder som referenceperiode
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<u>1, 2, 3, 11, 12, 16</u>	<u>2021</u>
Alle andre	2025

3.2.1. Hvis antallet af nye tunge køretøjer fra alle fabrikanter i en undergruppe sg i referenceperioden i punkt 3.2 er mindre end 50, gælder følgende regler:

De gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner $avgCO2_{sg}$ og $avgCO2p_{sg}$ som bestemt i punkt 2.2 og CO₂-referenceemissionerne $rCO2_{sg}$ og $rCO2p_{sg}$ som bestemt i punkt 3.1.2 fastsættes til "0" for alle fabrikanter i undergruppen sg med henblik på beregning af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner efter punkt 2.7 og de specifikke CO₂-emissionsmål efter punkt 4.1 for indberetningsperioderne for år $< Y + 5$. Her er Y året for den første indberetningsperiode, hvor antallet af nye tunge køretøjer fra alle fabrikanter i undergruppen sg er mindst 50.

For at nå frem til CO₂-referenceemissionerne $rCO2_{sg}$ og $rCO2p_{sg}$ med henblik på beregning af det specifikke emissionsmål efter punkt 4 beregnes først de pågældende [...] værdier i punkt 3.1.2 for indberetningsperioden for år Y i stedet for den referenceperiode, der gælder for undergruppen sg efter punkt 3.2.

De resulterende værdier divideres derefter med

- målfaktoren $RET_{sg,Y}$ som bestemt i punkt 5.1.1 for at nå frem til CO₂-referenceemissionerne $rCO2_{sg}$
- målfaktoren $RET_{sg,Y}$ som bestemt i punkt 5.1.1 for at nå frem til CO₂-referenceemissionerne $rCO2p_{sg}$.

4. BEREGNING AF EN FABRIKANTS SPECIFIKKE EMISSIONSMÅL, JF. ARTIKEL 6

4.1. Specifikke emissionsmål

For hver fabrikant beregnes følgende specifikke emissionsmål T som følger:

4.1.1. For indberetningsperioderne for år 2025-2029:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

4.1.2. For indberetningsperioder fra år 2030:

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO2p_{sg}]$$

$$T(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zevM_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(M) = T(MCO2) + T(MZE)$$

Hvor:

\sum_{sg} er summen af de undergrupper, der er taget med i beregningen af det pågældende specifikke emissionsmål efter punkt 4.2

$share_{sg}$ er som bestemt i punkt 2.4

MPW_{sg} er som bestemt i punkt 2.6

rf_{sg} er det CO₂-reduktionsmål, der **gælder i** den specifikke **indberetningsperiode** for nye tunge køretøjer i undergruppen sg som bestemt i punkt 4.3

rf_{sg} er det CO₂-reduktionsmål, der **gælder i** den specifikke **indberetningsperiode** for primærkøretøjer for nye tunge køretøjer i undergruppen sg som bestemt i punkt 4.3

$zevM_{sg}$ er det krav om nulemissionskøretøjer, der **gælder i** den specifikke **indberetningsperiode** for køretøjer i undergruppen sg som bestemt i punkt 4.3

$rCO2_{sg}$ er som bestemt i punkt 3.1.2

$rCO2p_{sg}$ er som bestemt i punkt 3.1.2

pv_{sg} er som bestemt i punkt 2.4.

4.2. Undergrupper af køretøjer, der tages med i beregningen af fabrikanters gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner og specifikke emissionsmål

Følgende undergrupper *sg* tages med i beregningen af de specifikke CO₂-emissioner

$CO_2(X)$, de specifikke emissionsmål $T(X)$ og CO₂-emissionskurven $ET(X)_Y$:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
Undergrupper af køretøjer omfattet af CO₂-emissionsmålet efter artikel 3a, stk. 1, litra a)	Undergrupper af godstransportkøretøjer omfattet af CO₂-emissionsmål efter artikel 3a, stk. 1, litra b), c) og d), og stk. 3	Undergrupper af [...]passagertransportkøretøjer omfattet af CO₂-emissionsmål efter artikel 3a, stk. 1, litra b), c) og d) (<u>busser og bilbusser i gruppe II</u>)	Undergrupper af [...]passagerkøretøjer omfattet af mål om nulemissionskøretøjer efter artikel 3b (<u>bybusser</u>)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Alle undergrupper af køretøjer i punkt 1.1.1 og 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, <u>31-L2, 33-L2</u>	31-LF, 31-L1, [...], 31-DD, 33-LF, 33-L1, [...], 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. CO₂-reduktionsmål og krav om nulemissionskøretøjer

4.3.1. Følgende CO₂-emissionsreduktionsmål rf_{sg} og rfp_{sg} , jf. artikel 3a, gælder for køretøjer i undergruppen sg for forskellige indberetningsperioder:

CO ₂ -reduktionsmål rf_{sg} og rfp_{sg}					
Undergrup per sg		Indberetningsperiode for år			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Fra 2040
Mellemstore lastbiler	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Tunge lastbiler > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Tunge lastbiler > 16 t med en 4x2- og [...] 6x2-akselkonfiguration	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Tunge lastbiler > 16 t med specialakselkonfiguration	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Turistbusser og intercitybusser (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD₂, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Primærkøretøjer for turistbusser og intercitybusser (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD₂, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Påhængskøretøjer		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Sættevogne		0	7,5[...] %	7,5[...] %	7,5[...] %

For indberetningsperioder for år før 2025 er alle CO₂-reduktionsmålene rf_{sg} og rfp_{sg} 0.

4.3.2. Følgende mål om nulemissionskøretøjer $zevM_{sg}$, jf. artikel 3b, gælder for køretøjer i undergruppen sg for forskellige indberetningsperioder:

Krav om nulemissionskøretøjer $zevM_{sg}$					
Undergrup per sg		Indberetningsperiode for år			
		før 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Fra 2040
By[...] busser	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, [...]	0	100 %	100 %	100 %

5. EMISSIONSKREDITTER OG -OVERSKRIDELSER, JF. ARTIKEL 7

5.1. CO₂-emissionsreduktionskurver

5.1.1. Målfaktorer

For hver undergruppe af køretøjer sg og indberetningsperiode for år Y bestemmes målfaktorerne som følger:

$$RET_{sg,Y} = (1 - rf_{sg,uY}) + (rf_{sg,uY} - rf_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$RETP_{sg,Y} = (1 - rfp_{sg,uY}) + (rfp_{sg,uY} - rfp_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1 - zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

Hvor:

lY, uY

er værdierne for det nedre år og det øvre år

- i sættet $rY, 2025, 2030, \underline{2035}, 2040$, for undergrupperne i kolonne X = 2025 i tabellen i punkt 4.2.
- i sættet $rY, 2030, 2035, 2040$ for alle andre undergrupper sg .

som bestemmer den mindste interval, for hvilken gælder betingelsen $lY \leq Y$

$< uY$

rY	er året for den referenceperiode, der gælder for undergruppen af køretøjer sg , jf. punkt 3.2
$rf_{sg,lY}, rf_{sg,uY}$	er CO ₂ -reduktionsmålene for undergruppen sg for nye tunge køretøjer for år lY og uY , jf. punkt 4.3
$rfp_{sg,lY}, rfp_{sg,uY}$	er CO ₂ -reduktionsmålene for undergruppen sg for primærkøretøjer for nye tunge køretøjer for år lY og uY , jf. punkt 4.3
$zevM_{sg,lY}, zevM_{sg,uY}$	er kravene om nulemissionskøretøjer for nye tunge køretøjer for år lY og uY , jf. punkt 4.3

For indberetningsår $Y < rY$ fastsættes værdierne $RET_{sg,Y}$, $RETP_{sg,Y}$ og $ZET_{sg,Y}$ til 1, så undergruppen af køretøjer sg ikke bidrager til CO₂-emissionskurven.

5.1.2. CO₂-emissionsreduktionskurver

5.1.2.1. For hver undergruppe af køretøjer sg og indberetningsperiode for et år Y bestemmes følgende CO₂-emissionsreduktionskurver:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. For hver fabrikant og indberetningsperiode for et år Y mellem 2019 og 2024 bestemmes følgende CO₂-emissionsreduktionskurve:

$$ET(2025)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. For hver fabrikant og indberetningsperiode for et år Y mellem 2025 og 2040 bestemmes følgende CO₂-emissionsreduktionskurve:

$$ET(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

$$ET(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

$$ET(M)_Y = ET(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$

Hvor:

\sum_{sg} er summen af de undergrupper, der er taget med i beregningen af den pågældende CO₂-emissionskurve, jf. punkt 4.2

$share_{sg}$ er andelen af fabrikantens nye tunge køretøjer i undergruppen sg som bestemt i punkt 2.4

MPW_{sg} er som bestemt i punkt 2.6

$rCO2_{sg}$ er som bestemt i punkt 3.1.2

$rCO2p_{sg}$ er som bestemt i punkt 3.1.2

pV_{sg} er andelen af fabrikantens nye tunge køretøjer i undergruppen sg , som i henhold til artikel 7b skal medtages med CO₂-emissionerne fra deres primærkøretøjer i beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i punkt 2.2.

5.2. Beregning af emissionskreditter og -overskridelser i hver indberetningsperiode

For hver fabrikant og hver indberetningsperiode for år Y fra 2019 til 2040 er emissionskreditterne $cCO2(X)_Y$ og emissionsoverskridelserne $dCO2(X)_Y$, ($X = NO, M$), det maksimale for følgende værdier og 0 (dvs. emissionskreditterne og -overskridelserne kan ikke være negative):

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO2(NO)_Y$	0	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_y$
$cCO2(M)_Y$	0	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$
$dCO2(M)_Y$	0	0	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

Hvor:

$ET(X)_Y$ er fabrikantens emissionskurve i **indberetningsperioden for** år Y bestemt efter punkt 5.1 ($X = 2025, NO, M$)

$CO2(X)_Y$ er fabrikantens gennemsnitlige specifikke emissioner i **indberetningsperioden for** år Y bestemt efter punkt 2.7 ($X = 2025, NO, M$)

$T(X)_Y$ er fabrikantens specifikke emissionsmål i **indberetningsperioden for** år Y bestemt efter punkt 4 ($X = 2025, NO, M$)

V_Y er antallet af fabrikantens nye tunge køretøjer i **indberetningsperioden for** år Y.

5.3. Grænse for emissionsoverskridelse

For hver fabrikant bestemmes grænsen for emissionsoverskridelse $limCO2(X)_Y$ i en indberetningsperiode for år Y som følger:

$limCO2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y$ for indberetningsperioder for år Y < 2030

$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y$ for indberetningsperioder for år Y \geq 2030

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$ for indberetningsperioder for år Y \geq 2030.

Hvor:

$T(X)_Y$ er fabrikantens specifikke emissionsmål i **indberetningsperioden for** år Y bestemt efter punkt 4 ($X = 2025, NO, M$)

$V(X)_Y$ er antallet af fabrikantens nye tunge køretøjer i **indberetningsperioden for** år Y i de undergrupper af køretøjer, som er taget med i beregningen af de specifikke CO₂-emissioner $CO2(X)$, jf. punkt 4.2 ($X = 2025, NO, M$).

5.4. Tidlige emissionskreditter

Emissionsoverskridelser erhvervet for *indberetningsperioden for* år 2025 fratrækkes et beløb svarende til emissionskreditter erhvervet før denne *indberetningsperiode*, som bestemmes for hver fabrikant som følger:

$$redCO2 = \min(dCO2(NO)_{2025} \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y)$$

Hvor:

min er minimum for de to værdier anført i parentes

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ er summen af *indberetningsperioderne for år Y fra* 2019 til 2024

$dCO2(NO)_Y$ er emissionsoverskridelser for *indberetningsperioden for år Y* som bestemt efter punkt 5.2

$cCO2(NO)_Y$ er emissionskreditter for *indberetningsperioden for år Y* som bestemt efter punkt 5.2

6. BESTEMMELSE AF EN FABRIKANTS CO₂-EMISSIONSOVERSKRIDELSER, JF. ARTIKEL 8, STK. 2

For hver fabrikant og hver *indberetningsperiode* for år Y fra år 2025 og frem beregnes værdien for de for køretøjsklassen specifikke CO₂-emissionsoverskridelser $exeCO2(X)_Y$ som følger, hvis værdien er positiv (X = NO, M). Hvis følgende beregning resulterer i en negativ værdi for $exeCO2(X)_Y$, fastsættes sidstnævnte til 0.

For *indberetningsperioden for* år 2025:

$$exeCO2(NO)_{2025} = dCO2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y - limCO2(NO)_{2025}$$

For indberetningsperioderne for år Y fra 2026 til 2028, fra 2030 til 2033 og fra 2035 til 2038:

$$exeCO2(NO)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

For indberetningsperioderne for år Y fra 2030 til 2033 og fra 2035 til 2038:

$$exeCO2(M)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

For indberetningsperioden for år Y = 2029, 2034 og 2039:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

For indberetningsperioden for år Y = 2034 og 2039:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

For indberetningsperioden for år 2040:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

For indberetningsperioder for år $Y > 2040$:

$$exeCO2(NO)_Y = (CO2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO2(M)_Y = (CO2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

Hvor:

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ er summen af *indberetningsperioderne for år Y fra 2019 til 2024*

$\sum_{I=2025}^Y$ er summen af *indberetningsperioderne for år I fra 2025 til år Y*

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ er summen af *indberetningsperioderne for år J fra 2025 til år (Y-1)*

$\sum_{I=2025}^{2039}$ er summen af *indberetningsperioderne for år I fra 2025 til 2039*

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$ er summen af indberetningsperioderne for år J fra 2030 til år (Y-1)

$dCO2(X)_Y$ er emissionsoverskridelserne for *indberetningsperioden for år Y* som bestemt efter punkt 5.2 (X = NO, M)

$cCO2(X)_Y$ er emissionskreditterne for *indberetningsperioden for år Y* som bestemt efter punkt 5.2 (X = NO, M)

$limCO2(X)_Y$ er grænsen for emissionsoverskridelse som bestemt efter punkt 5.3 (X = NO, M)

$redCO2(X)$ er reduktionen af emissionsoverskridelser for *indberetningsperioden* for år 2025 som bestemt efter punkt 5.4 (X = NO, M).

I alle andre tilfælde fastsættes værdien for emissionsoverskridelser $exeCO2(X)_Y$ til 0 (X = NO, M).

De CO₂-emissionsoverskridelser for indberetningsperioden for år Y, der er omhandlet i artikel 8, stk. 2, er:

$$exeCO2_Y = exeCO2(NO)_Y + exeCO2(M)_Y$$

BILAG II

Procedure for tilpasning, jf. artikel 11

1. TILPASNING AF CO₂-REFERENCEEMISSIONER SOM FØLGE AF EN ÆNDRING AF DE TYPEGODKENDELSESPROCEDURER, DER ER OMHANDLET I ARTIKEL 11, STK. 2

Efter en ændring af de typegodkendelsesprocedurer, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2, genberegnes de CO₂ emissions-referenceemissioner, der er omhandlet i bilag I, punkt 3.1.2.

Med henblik herpå tilpasses CO₂-emissionerne i g/km for nye tunge køretøjer v i referenceperioden og for deres primære køretøjer bestemt for en opgaveprofil mp , jf. bilag I, punkt 2.1, som følger:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2(RP)_{r,mp})$$

$$CO2p_{v,mp} = CO2p(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p(RP)_{r,mp})$$

Hvor:

\sum_r er summen af alle repræsentative køretøjer r for undergruppen sg

sg er den undergruppe, som køretøjet v tilhører

$s_{r,sg}$ er den statistiske vægtning for det repræsentative køretøj r i undergruppen af køretøjer sg

$CO2(RP)_{v,mp}$ er de specifikke CO₂-emissioner for køretøjet v i g/km, som bestemt for opgaveprofilen mp og baseret på overvågningsdata for referenceperioden

$CO_2(RP)_{r,mp}$	er de specifikke CO ₂ -emissioner for det repræsentative køretøj r i g/km som bestemt for opgaveprofilen mp i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, som den anvendtes i referenceperioden
$CO_{2r,mp}$	er de specifikke CO ₂ -emissioner for det repræsentative køretøj r som bestemt for opgaveprofilen mp i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil efter ændringerne i artikel 11, stk. 3, litra a)
$CO_{2p}(RP)_{v,mp}$	er de specifikke CO ₂ -emissioner for primærkøretøjet for det tunge køretøj v i g/km som bestemt for opgaveprofilen mp og baseret på overvågningsdata for referenceperioden
$CO_{2p}(RP)_{r,mp}$	er de specifikke CO ₂ -emissioner for primærkøretøjet for det repræsentative køretøj r i g/km som bestemt i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, som den anvendtes i referenceperioden
$CO_{2pr,mp}$	er de specifikke CO ₂ -emissioner for primærkøretøjet for det repræsentative køretøj r som bestemt for opgaveprofilen mp i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil efter ændringerne i artikel 11, stk. 3, litra a).

De specifikke CO₂-emissioner normaliseres efter bilag III ved hjælp af værdierne for de parametre, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra f), som finder anvendelse i den indberetningsperiode, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2, litra a).

De repræsentative køretøjer udpeges efter den metode, der er omhandlet i artikel 11, stk. 3.

2. ANVENDELSE AF TILPASSEDE CO₂-REFERENCEEMISSIONER, JF. ARTIKEL 11, STK. 2

Hvis de specifikke CO₂-emissioner for visse nye tunge køretøjer fra en fabrikant i indberetningsperioden for år Y er blevet bestemt med de ændringer, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2, beregnes de CO₂-referenceemissioner rCO_{2sg} for undergruppen af køretøjer sg , der anvendes i bilag I, punkt 4 og 5.1, som følger:

$$rCO_{2sg} = \sum_i V_{sg,i}/V_{sg} \times rCO_{2sg,i}$$

hvor:

\sum_i er summen af

- for $i = [..]0$: den ikkeændrede procedure for bestemmelse af CO₂-emissioner, som de oprindelige CO₂-referenceemissioner uden tilpasninger gælder for, og
- for $i \geq 1$: alle efterfølgende ændringer som omhandlet i artikel 11, stk. 2.

V_{sg} er antallet af fabrikantens nye tunge køretøjer i indberetningsperioden for år Y og undergruppen af køretøjer sg

$V_{sg,i}$ er antallet af fabrikantens nye tunge køretøjer i indberetningsperioden for år Y og undergruppen af køretøjer sg , hvis specifikke CO₂-emissioner er bestemt med ændringen i

$rCO_{2sg,i}$ er:

- for $i = 0$: de ikketilpassede CO₂-referenceemissioner
- for $i \geq 1$: de CO₂-referenceemissioner, der er bestemt for undergruppen af køretøjer sg med ændringen i .

BILAG II²¹

"BILAG III

Normalisering af specifikke CO₂-emissioner for nye tunge køretøjer, jf. artikel 4

1. NORMALISERING AF SPECIFIKKE CO₂-EMISSIONER

Med henblik på beregningen i bilag I, punkt 2.1, normaliseres værdierne for køretøjers CO₂-emissioner $CO_{2v,mp}$ som følger:

$$CO_{2v,mp} = reportCO_{2v,mp} + \Delta CO_{2v,mp}(m) + \Delta CO_{2cv,mp}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{for køretøjer i klasse N og O})$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{for køretøjer i klasse M})$$

Værdierne for CO₂-emissioner $[[CO_2p]]$ (v,mp) for primærkøretøjer normaliseres efter samme metode under anvendelse af parametrene for primærkøretøjer.

Hvor:

$CO_{2v,mp}$ er de normaliserede CO₂-emissioner for køretøjet v bestemt for en opgaveprofil mp , der skal tages med i beregningen i bilag I, punkt 2.1

$reportCO_{2v,mp}$ er CO₂-emissionerne i g/km [...] for et nyt tungt køretøj v bestemt for en opgaveprofil mp og indberettet i overensstemmelse med artikel 13a og 13b

$\Delta CO_{2v,mp}(m)$ bestemmes efter punkt 3

²¹ Jf. fodnote 20.

$\Delta CO_{2cv,v,mp}$	bestemmes efter punkt 4
$PL_{v,mp}$	er nyttelasten for køretøjet v i opgaveprofilen mp som bestemt ud fra de data, der er indberettet efter artikel 13a og 13b
$PL_{sg,mp}$	er nyttelasten for undergruppen sg og opgaveprofilen mp som angivet i bilag I, punkt 2.5
$PM_{v,mp}$	er passagermassen for køretøjet v i opgaveprofilen mp som bestemt ud fra de data, der er indberettet efter artikel 13a og 13b
$PM_{sg,mp}$	er passagermassen for undergruppen sg og opgaveprofilen mp som angivet i bilag I, punkt 2.5
cCW_v	er korrektionen af vægten i driftsklar stand for køretøjet v efter punkt 2.

2. NORMALISERING AF VÆGT I DRIFTSKLAR STAND

Da et køretøjs transportnytteværdi stiger med den teknisk tilladte maksimale nyttelast eller det teknisk tilladte maksimale passagerantal, men højere værdier for disse parametre af tekniske årsager hænger sammen med en højere vægt i driftsklar stand og derfor højere CO₂-emissioner, foretages følgende korrektion af vægten i driftsklar stand for et køretøj v i undergruppen sg med henblik på normalisering af dets specifikke CO₂-emissioner efter punkt 1:

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v) \text{ for køretøjer i klasse N [...]}$$

$$\underline{cCW_v = 0} \quad \underline{\text{for køretøjer i klasse O}}$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPN_{sg} - maxPN_v) \text{ for køretøjer i klasse M}$$

Hvor:

a_{sg} er en lineær koefficient bestemt efter punkt 2.1 for indberetningsperioden for køretøjet v

$maxPL_v$ er den teknisk tilladte maksimale nyttelast for køretøjet v som bestemt ud fra de data, der er indberettet efter artikel 13a og 13b

$maxPN_v$ er det teknisk tilladte maksimale passagerantal for køretøjet v som bestemt ud fra de data, der er indberettet efter artikel 13a og 13b

$maxPL_{sg}$ er den teknisk tilladte maksimale nyttelast for undergruppen af køretøjer sg bestemt efter bilag I, punkt 2.5

$maxPN_{sg}$ er det teknisk tilladte maksimale passagerantal for undergruppen af køretøjer sg bestemt efter bilag I, punkt 2.5.

2.1. Bestemmelse af normaliseringsparametre

For hver indberetningsperiode bestemmes parametrene a_{sg} og b_{sg} ved hjælp af en lineær regressionsanalyse af korrelationen mellem værdierne for CW_v og værdierne for $maxPL_v$ (køretøjer i klasse N og O) og $maxPN_v$ (køretøjer i klasse M), idet alle nyregistrerede køretøjer v i undergruppen sg tages i betragtning:

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPL_v + b_{sg} \text{ for køretøjer i klasse N [...]}$$

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPN_v + b_{sg} \text{ for køretøjer i klasse M.}$$

Hvor:

CW_v er vægten i driftsklar stand for køretøjet v som bestemt ud fra de data, der er indberettet efter artikel 13a og 13b; hvis der ikke foreligger nogen præcis værdi, kan der approksimeres ud fra den korrigerede faktiske masse for køretøjet v

$maxPL_v$ er den teknisk tilladte maksimale nyttelast for køretøjet v som bestemt ud fra de data, der er indberettet efter artikel 13a og 13b

$maxPN_v$ er det teknisk tilladte maksimale passagerantal for køretøjet v som bestemt ud fra de data, der er indberettet efter artikel 13a og 13b

3. ÆNDRING AF CO₂-EMISSIONER SOM FØLGE AF EN ÆNDRING AF KØRETØJETS SAMLEDE MASSE

En efterfølgende ændring af CO₂-emissionerne for et køretøj v , som skal bestemmes for en opgaveprofil mp , som følge af en efterfølgende ændring af den samlede masse, der skal tildeles køretøjet med henblik på bestemmelse af CO₂-emissionerne, fastlægges efter følgende lineære approksimation:

$$\Delta CO_{2,v,mp}(m) = m \cdot (CO_{2,v,r} - CO_{2,v,l}) / (M_r - M_l)$$

Hvor:

m er ændringen af den samlede masse tildelt køretøjet v med henblik på bestemmelse af dets CO₂-emissioner

$CO_{2,v,r}$ er CO₂-emissionerne for køretøjet v i g/km, uden masseændringen, bestemt for samme opgaveprofil mp , repræsentativ belastning

$CO_{2,v,l}$	er CO ₂ -emissionerne for køretøjet v i g/km, uden masseændringen, bestemt for samme opgaveprofil mp , lav belastning
Mr	er den samlede køretøjmasse ved simulering, uden masseændringen, for samme opgaveprofil mp , repræsentativ belastning
MI	er den samlede køretøjmasse ved simulering, uden masseændringen, for samme opgaveprofil mp , lav belastning.

4. NORMALISERING AF FORSKELLIGE LASTVOLUMENER

Køretøjer i klasse O i samme undergruppe har forskellige lastvolumener. Da et køretøjs transportnytteværdi stiger med lastvolumenen, men denne stigning af tekniske årsager hænger sammen med højere CO₂-emissioner, foretages følgende korrektion af CO₂-emissionerne for et køretøj v i undergruppen sg :

$$\Delta CO_{2cv_{v,mp}} = a_{sg,mp} \cdot (CV_{sg} - CV_v)$$

Hvor:

$a_{sg,mp}$ er en lineær koefficient bestemt efter punkt 4.1 for indberetningsperioden for køretøjet v

CV_v er lastvolumenen for køretøjet v som bestemt ud fra de data, der er indberettet efter artikel 13a og 13b.

CV_{sg} er lastvolumenen undergruppen af køretøjer sg bestemt efter bilag I, punkt 2.5.

For køretøjer i klasse N og M fastsættes korrektionen af CO₂-emissionerne $\Delta CO_{2cv_{v,mp}}$ til 0.

4.1. Bestemmelse af normaliseringsparametre

For hver indberetningsperiode og opgaveprofil bestemmes parametrene $a_{sg,mp}$ og $b_{sg,mp}$ ved hjælp af en lineær regressionsanalyse af korrelationen mellem værdierne for [$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}m$] og værdierne for CV_v , idet alle nyregistrerede køretøjer v i undergruppen sg tages i betragtning:

$$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

Hvor:

CV_v er lastvolumenen for køretøjet v som bestemt ud fra de data, der er indberettet efter artikel 13a og 13b.

$reportCO2_{v,mp} , \Delta CO2_{v,mp}m)$ er som anført i punkt 1."

Regler om de data, der skal overvåges og indberettes, jf. artikel 13a og 13b

DEL A: DATA, SOM MEDLEMSSTATERNE SKAL OVERVÅGE OG INDBERETTE

- a) køretøjsidentifikationsnumre for alle nye tunge køretøjer som omhandlet i artikel 2, der er registreret på medlemsstatens område
- b) fabrikantens navn
- c) fabrikat (fabrikantens handelsbetegnelse)
- d) karrosserikoden som angivet i punkt 38 i typeattesten, herunder, hvis det er relevant, de supplerende cifre, der er omhandlet i bilag I, tillæg 2, til forordning (EU) 2018/858
- e) for tunge køretøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra a) eller b), oplysningerne om motoren som angivet i punkt 23, 23.1 og 26 i typeattesten
- f) køretøjets maksimalhastighed som angivet i punkt 29 i typeattesten
- g) færdiggørelsesetapen som angivet i den valgte model for typeattesten i overensstemmelse med punkt 2 i bilag VIII til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683
- h) køretøjsklasse som angivet i punkt 0.4 i typeattesten
- i) antallet af aksler som angivet i punkt 1 i typeattesten
- j) den teknisk tilladt totalmasse som angivet i punkt 16.1 i typeattesten
- k) aftrykket af det kryptografiske hash af fabrikantens registreringsfil som angivet i punkt 49.1 i typeattesten; for køretøjer, der er registreret indtil den 30. juni 2025, kan medlemsstaterne nøjes med at angive de første otte tegn i den kryptografiske hash
- l) de specifikke CO₂-emissioner som angivet i punkt 49.5 i typeattesten
- m) den gennemsnitlige nyttelastværdi som angivet i punkt 49.6 i typeattesten

²² Jf. fodnote 20 og 21.

- n) registreringsdatoen
- o) vogntogets teknisk tilladte totalmasse for en lastbil i klasse N3 til et ekstra tungt vogntog, der er omhandlet i artikel 3, nr. 24), som angivet i punkt 16.4 i typeattesten eller den individuelle godkendelsesattest for køretøjet
- [...]p) for køretøjer til særlig anvendelse deres typebetegnelse som angivet i punkt 51 i typeattesten
- q) antallet af drivaksler som angivet i punkt 3 i typeattesten
- [...]r) for køretøjer, der er godkendt i henhold til artikel 2, stk. 3, litra b), i forordning (EU) 2018/858, oplysninger om, at køretøjet er konstrueret og fremstillet eller tilpasset med henblik på blive anvendt af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet eller ordensmagten
- [...]s) for køretøjer, der er registreret med henblik på at blive anvendt af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet, ordensmagten eller af væbnede styrker, bekræftelse af, at køretøjet er registreret med henblik på at blive anvendt af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet, ordensmagten eller af væbnede styrker, og at det opfylder betingelserne i denne forordning artikel 2, stk. 5. Tilsvarende oplysninger er for alle køretøjer, herunder individuelt godkendte køretøjer, de oplysninger, der skal gives i EU-typeattesten eller den individuelle EU-godkendelsesattest for køretøjer eller den nationale individuelle godkendelsesattest for køretøjer i overensstemmelse med de modeller, der er fastsat i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683²³, uanset eventuelle nationale undtagelser, der finder anvendelse i henhold til artikel 45, stk. 1, i forordning (EU) 2018/858.

²³ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 af 15. april 2020 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets gennemførelsesforordning (EU) 2018/858 for så vidt angår de administrative krav i forbindelse med godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 163 af 26.5.2020, s. 1).

DEL B: DATA, SOM FABRIKANTER OG ANDRE ENHEDER SKAL INDBERETTE

I overensstemmelse med artikel 13b skal hver indberetter indberette følgende data for de køretøjer, for hvilke den er forpligtet til at udarbejde en registreringsfil (MRF) eller køretøjsinformationsfil (VIF) i henhold til bestemmelserne i forordning (EU) 2017/2400 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362²⁴.

For køretøjer som omhandlet i bilag IV, del A, litra p) og q), underretter den i artikel 7a omhandlede fabrikant også Kommissionen, jf. artikel 2, stk. 4, og 5, hvis køretøjet, som ellers ville være undtaget fra forpligtelserne i artikel 3a, ikke skal undtages fra disse forpligtelser.

Køretøjsklasse / undergruppe af køretøjer	Indberettere			
	Primærkøretøjsfabrikant ⁽¹⁾	Midlertidig fabrikant ⁽²⁾	Køretøjsfabrikant ⁽³⁾	Udpeget teknisk tjeneste ⁽⁸⁾
N / alle	Ikke relevant	Ikke relevant	– MRF ⁽⁴⁾ – Yderligere oplysninger*	Ikke relevant
M / alle	– VIF ^{(4) (5)} – MRF ^{(4) (6)} – Yderligere oplysninger* om primærkøretøjet.	Ikke relevant	– VIF ^{(4) (7)} – MRF ^{(4) (7)} – Yderligere oplysninger* om det færdiggjorte eller færdiggjorte komplette køretøj.	Ikke relevant
O / alle	Ikke relevant	Ikke relevant	– MRF ⁽⁹⁾ – Yderligere oplysninger*	– MRF ⁽⁹⁾ – Yderligere oplysninger*

²⁴ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 af 1. august 2022 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår tunge påhængskøretøjers ydeevne med hensyn til deres indvirkning på motorkøretøjers CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug samt nulemissionsrækkevidde og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 (EUT L 205 af 5.8.2022, s. 145).

- (1) Artikel 3, nr. 29), i Kommissionens forordning (EU) 2017/2400
- (2) Artikel 3, nr. 31), i Kommissionens forordning (EU) 2017/2400
- (3) Artikel 3, nr. 4a), i Kommissionens forordning (EU) 2017/2400
- (4) Artikel 9, nr. 2), i Kommissionens forordning (EU) 2017/2400
- (5) Punkt 2.3 i bilag I til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400
- (6) Punkt 2.4 i bilag I til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400
- (7) Punkt 2.7.5 i bilag I til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400
- (7) Artikel 8, stk. 6, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362
- (9) Artikel 9, stk. 7, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362

***Yderligere oplysninger:**

Nej	Overvågningsparameter	Kilde	Gælder for køretøjer
15	Fabrikat (fabrikantens handelsbetegnelse)		Alle
24	Transmissionsfabrikantens navn og adresse	Punkt 0.4 i modellen for et certifikat for en komponent, en separat teknisk enhed eller et system i tillæg 1 til bilag VI til forordning (EU) 2017/2400	Klasse N Klasse M: kun primærkøretøjer
25	Fabrikat (transmissionsfabrikantens handelsbetegnelse)	Punkt 0.1 i modellen for et certifikat for en komponent, en separat teknisk enhed eller et system i tillæg 1 til bilag VI til forordning (EU) 2017/2400	Klasse N Klasse M: kun primærkøretøjer
32	Aksel­fabrikantens navn og adresse	Punkt 0.4 i modellen for et certifikat for en komponent, en separat teknisk enhed eller et system i tillæg 1 til bilag VII til forordning (EU) 2017/2400	Klasse N Klasse M: kun primærkøretøjer Klasse O

33	Fabrikat (akselfabrikantens handelsbetegnelse)	Punkt 0.1 i modellen for et certifikat for en komponent, en separat teknisk enhed eller et system i tillæg 1 til bilag VII til forordning (EU) 2017/2400	Klasse N Klasse M: kun primærkøretøjer Klasse O
39	Dækfabrikantens navn og adresse	Punkt 1 i modellen for et certifikat for en komponent, en separat teknisk enhed eller et system i tillæg 1 til bilag X til forordning (EU) 2017/2400	Klasse N Klasse M: kun primærkøretøjer Klasse O
40	Fabrikat (dækfabrikantens handelsbetegnelse)	Punkt 3 i modellen for et certifikat for en komponent, en separat teknisk enhed eller et system i tillæg 1 til bilag X til forordning (EU) 2017/2400	Klasse N Klasse M: kun primærkøretøjer Klasse O
72	Antallet af tilladelser til at anvende simuleringsværktøjet		Alle
75	CO ₂ -masseemissioner fra motoren gennem WHSC (8) (g/kWh)	Punkt 1.4.2 i addendummet til tillæg 5, eller punkt 1.4.2 i addendummet til tillæg 7, til bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, alt efter hvad der er relevant	Klasse N Klasse M: kun primærkøretøjer
76	Motorens brændstofforbrug gennem WHTC (g/kWh)	Punkt 1.4.2 i addendummet til tillæg 5, eller punkt 1.4.2 i addendummet til tillæg 7, til bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, alt efter hvad der er relevant	Klasse N Klasse M: kun primærkøretøjer
77	CO ₂ -masseemissioner fra motoren gennem WHSC (9) (g/kWh)	Punkt 1.4.1 i addendummet til tillæg 5, eller punkt 1.4.1 i addendummet til tillæg 7, til bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, alt efter hvad der er relevant	Klasse N Klasse M: kun primærkøretøjer
78	Motorens brændstofforbrug gennem WHSC (g/kWh)	Punkt 1.4.1 i addendummet til tillæg 5, eller punkt 1.4.1 i addendummet til tillæg 7, til bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, alt efter hvad der er relevant	Klasse N Klasse M: kun primærkøretøjer

101	For køretøjer med simuleringsdato fra og med den 1. juli 2020 motorens typegodkendelsesnummer	Punkt 1.2.1 i addendummet til tillæg 5, 6 eller 7 til bilag I til forordning (EU) nr. 582/2011, alt efter hvad der er relevant	Klasse N Klasse M: kun primærkøretøjer
102	For køretøjer med en simuleringsdato fra og med den 1. juli 2021 CSV-filen (fil i kommasepareret format) af samme navn som jobfilen og med filtypenavnet .vsum, som indeholder aggregerede resultater pr. simuleret opgaveprofil og nyttelast	Fil genereret af det i artikel 5, stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2017/2400 omhandlede simuleringsværktøj i udgaven med grafisk brugergrænseflade (GUI)	[...] Alle

DEL C: INTERVALLER FOR LUFTMODSTANDSVÆRDIER (CDXA) MED HENBLIK PÅ OFFENTLIGGØRELSE, JF. ARTIKEL 13c

Med henblik på at gøre den i datapost 23 angivne CdxA-værdi offentligt tilgængelig i overensstemmelse med artikel 13c anvender Kommissionen de intervaller, der er angivet i følgende tabel over de tilsvarende intervaller for hver CdxA-værdi:

Interval	CdxA-værdi [m2]	
	Min. CdxA (CdxA \geq min CdxA)	Maks. 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
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

Dataindberetning og -forvaltning, jf. artikel 13a-13c

1. MEDLEMSSTATERNES INDBERETNING

- 1.1. De i bilag IV, del A, angivne data overføres i overensstemmelse med artikel 13a af den kompetente myndigheds kontaktpunkt til Agenturet via elektronisk dataoverførsel.

Kontaktpunktet underretter Kommissionen og Agenturet efter overførslen af dataene pr. e-mail til følgende adresser:

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

og

HDV-monitoring@eea.europa.eu.

2. FABRIKANTERS INDBERETNING

- 2.1. Fabrikanterne underretter uden ophold Kommissionen om følgende oplysninger:

- a) fabrikantens navn, som det fremgår af typeattesten eller den individuelle godkendelsesattest
- b) fabrikantkoden (WMI-koden) som defineret i Kommissionens forordning (EU) nr. 19/2011²⁵, som skal bruges i identifikationsnummeret for nye tunge køretøjer, der bringes i omsætning
- c) det kontaktpunkt, der er ansvarligt for at overføre data til Agenturet.

De underretter uden ophold Kommissionen om eventuelle ændringer af disse oplysninger.

Meddelelserne sendes til adresserne i punkt 1.1.

²⁵ Kommissionens forordning (EU) nr. 19/2011 af 11. januar 2011 om krav til typegodkendelse af fabrikantens lovpligtige fabrikationsplade og af identifikationsnummer (VIN-nummer) til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 8 af 12.1.2011, s. 1).

- 2.2. De i bilag I, del B, punkt 2, angivne data overføres i overensstemmelse med artikel 13b af fabrikantens kontaktpunkt til Agenturet via elektronisk dataoverførsel.

Kontaktpunktet underretter Kommissionen og Agenturet efter overførslen af dataene pr. e-mail til de funktionelle mailadresser, der er omhandlet i punkt 1.1.

3. DATABEHANDLING

- 3.1. Agenturet behandler de data, der overføres i overensstemmelse med punkt 1.1 og 2.2, og opfører de behandlede data i registret.
- 3.2. Data om tunge køretøjer, der er registreret i den foregående indberetningsperiode og opført i registret, offentliggøres senest den 30. april hvert år, bortset fra følgende dataposter:
- 3.2.1. køretøjsidentifikationsnummer
 - 3.2.2. transmissionsfabrikantens navn og adresse
 - 3.2.3. fabrikat (transmissionsfabrikantens handelsbetegnelse)
 - 3.2.4. akselfabrikantens navn og adresse
 - 3.2.5. fabrikat (aksselfabrikantens handelsbetegnelse)
 - 3.2.6. dækfabrikantens navn og adresse
 - 3.2.7. fabrikat (dækfabrikantens handelsbetegnelse)
 - 3.2.8. motormodel
 - 3.2.9. transmissionsmodel
 - 3.2.10. retardermodel
 - 3.2.11. drejningsmomentomformermodel
 - 3.2.12. vinkeldrevmodel
 - 3.2.13. akselmodel
 - 3.2.14. luftmodstandsmodel
 - 3.2.15. CSV-fil (fil i kommasepareret format) af samme navn som jobfilen og med filtypenavnet .vsum, som indeholder aggregerede resultater pr. simuleret opgaveprofil og nyttelast.

- 3.3. Hvis en kompetent myndighed eller en fabrikant konstaterer fejl i de indberettede data, underretter de uden ophold Kommissionen og Agenturet herom ved at indsende en fejlmeddelelsesrapport til Agenturet og pr. e-mail til en af de i punkt 1.1 nævnte adresser.
- 3.4. Kommissionen kontrollerer med bistand fra Agenturet de indberettede fejl og korrigerer dataene i registret, hvis det er relevant.
- 3.5. Kommissionen stiller med bistand fra Agenturet elektroniske formater til rådighed for dataoverførslerne omhandlet i punkt 1.1 og 2.2 i god tid inden fristerne for overførsel.

BILAG VI

SAMMENLIGNINGSTABEL

Forordning (EU) 2018/956

Forordning (EU) 2018/956	Nærværende forordning
Artikel 1	Artikel 1, stk. 2
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 13a
Artikel 5	Artikel 13b
Artikel 6	Artikel 13c
Artikel 7	Artikel 13d
Artikel 8	Artikel 13e
Artikel 9	Artikel 13f
Artikel 10	–
Artikel 11	Artikel 14
Artikel 12	Artikel 16
Artikel 13	Artikel 17
Artikel 14	–
Bilag I	Bilag IV
Bilag II	Bilag V"