



Bryssel den 10 oktober 2023
(OR. en)

13843/23

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0042(COD)**

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

NOT

från: Ständiga representanternas kommitté (Coreper I)

till: Rådet

Föreg. dok. nr: 13361/23 + COR 1

Komm. dok. nr: 6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex

Ärende: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956

– Allmän riktlinje

I. INLEDNING

1. Den 14 februari 2023 förelade kommissionen Europaparlamentet och rådet ett förslag om översyn av förordningen om skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon¹.

¹ Dok. 6539/23 + ADD 1–ADD 5.

2. Förslaget syftar till att bidra till unionens klimatmål genom att fastställa nya skärpta mål för minskade koldioxidutsläpp från nya tunga fordon för 2030 (från 30 % till 45 %), 2035 (65 %) och 2040 (90 %) och utvidga förordningens tillämpningsområde från lastbilar till bussar, långfärdsbussar och släpvagnar. Det syftar också till att ge incitament till en ökad andel utsläppsfria fordon i unionens hela fordonspark för tunga fordon, samtidigt som det säkerställs att innovation och konkurrenskraft inom sektorn tryggas och stärks.
3. I Europaparlamentet utsågs Bas Eickhout (Verts/ALE, NL) till föredragande för förslaget som företrädare för utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet (ENVI-utskottet). ENVI-utskottet förväntas anta sitt betänkande den 23–24 oktober 2023, följt av en omröstning i kammaren under andra hälften av november 2023.
4. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén yttrade sig den 12 juli 2023. Regionkommittén beslutade den 10 maj 2023 att inte yttra sig i ärendet.
5. Rådet höll en riktlinjedebatt om förslaget vid sitt möte den 20 juni 2023. På arbetsgruppsnivå fortsatte det spanska ordförandeskapet sin granskning av förslaget vid tre möten i arbetsgruppen för miljön. Vid det senaste mötet, den 28 september 2023, granskade arbetsgruppen en tredje reviderad version av ordförandeskapets kompromisstext².
6. Den 4 oktober 2023 behandlade Coreper förslaget på grundval av ett fjärde kompromissförslag³ från ordförandeskapet i vilket huvudinslagen i kommissionens förslag bibehölls och ett antal begränsade justeringar lades fram.
7. Ordförandeskapets senaste kompromisstext återges i bilagan till denna not.

² Dok. 13240/23.

³ Dok. 13361/23 + COR 1.

II. HUVUDDINSLAGEN I ORDFÖRANDESKAPETS KOMPROMISSTEXT

8. Ordförandeskapet vidhåller kommissionens förslag när det gäller de överordnade målen för 2030, 2035 och 2040 (artikel 3a) och de viktigaste föreslagna ändringarna i tidigare kompromisstexter vad gäller att
- sänka tröskelvärdet för koldioxidutsläpp med avseende på definitionen av utsläppsfritt fordon (artikel 3.11),
 - ta hänsyn till särdragen hos extra tunga kombinationer (artikel 3.24, Artikel 14, bilaga IV, skälen),
 - sänka målet för påhängsvagnar från 15 % till 7,5 % (punkt 1 i bilaga 4.3.1),
 - stryka undantaget för en begränsad andel från målet på 100 % utsläppsfria stadsbussar för 2030 (artikel 3b),
 - undanta långfärdsbussar från målet på 100 % utsläppsfria stadsbussar för 2030 (bilaga 1, punkterna 4.2 och 4.3.1),
 - utvidga förordningens tillämpningsområde till utsläppsfria fordon från två kategorier av tunga fordon (punkt 1.1.1 i bilaga 1),
 - beakta effekterna av översynen av normerna för koldioxid för tunga fordon på användningen av sådana fordon i tredjeländer (skäl 12),
 - ytterligare stärka översynsklausulen med en rad bestämmelser, bland annat när det gäller nollutsläppsmålet för stadsbussar (artikel 15),
 - ytterligare klargöra bedömningskriterierna för försörjningstrygghet i samband med offentliga upphandlingsförfaranden för stadsbussar i syfte att förenkla de offentliga myndigheternas genomförande och säkerställa rättslig sundhet (artikel 3c, skälen),
 - ändring av förordning (EU) 2018/858 om typgodkännande, även med avseende på eldrivna släpvagnar (artikel 2a).

III. LÄGESRAPPORT

9. På grundval av de diskussioner som hittills förts har ordförandeskapet behållit de ändringar som föreslagits i det tidigare kompromissförslaget och föreslår en ändring av artikel 15 om översynen av förslaget till förordning om normer för koldioxid för tunga fordon, för att tidigarelägga datumet för översynen från 2028 till 2027⁴. Ordförandeskapet anser att dess senaste kompromisstext återspeglar en balans mellan delegationernas olika ståndpunkter.

IV. SLUTSATS

10. Rådet (miljö) uppmanas att lösa de kvarstående frågorna och enas om en allmän riktlinje vid mötet den 16 oktober 2023 på grundval av texten⁵ i bilagan till denna not. Den allmänna riktlinjen kommer att utgöra rådets mandat för förhandlingarna med Europaparlamentet inom ramen för det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

⁴ Dessutom har en teknisk rättelse gjorts i artikel 3c.1 om förfaranden för offentlig upphandling för att återinföra hänvisningen till ”i överensstämmelse med” i texten (raderna 7–8 i artikel 3c.1), som i den tidigare kompromisstexten felaktigt hade strukits.

⁵ Ny text är markerad med **fetstil och understrykning** och nya strykningar är markerade med [...].

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956 och ändring av förordning (EU) 2018/858

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

¹ EUT C [...], [...], s. [...].

² EUT C [...], [...], s. [...].

- (1) Att ta itu med klimat- och miljörelaterade utmaningar och uppnå målen i Parisavtalet³, som antogs i december 2015 inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC), står i centrum för kommissionens meddelande *Den europeiska gröna given* [...]⁴. Behovet och värdet av den europeiska gröna given har bara ökat mot bakgrund av covid-19-pandemins mycket allvarliga effekter på unionsmedborgarnas hälsa och ekonomiska välstånd.
- (2) Den europeiska gröna given kombinerar en omfattande uppsättning ömsesidigt förstärkande åtgärder och initiativ som syftar till att uppnå klimatneutralitet i unionen senast 2050 och fastställer en ny tillväxtstrategi som syftar till att omvandla unionen till ett rättvist och välmående samhälle, med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi, där ekonomisk tillväxt frikopplas från resursanvändning. Den ska också skydda, bevara och förbättra EU:s naturkapital och skydda allmänhetens hälsa och välbefinnande från miljörelaterade risker och effekter. Samtidigt påverkar [...] denna övergång kvinnor och män på olika sätt och den har särskilda effekter på vissa missgynnade grupper såsom äldre, personer med funktionsnedsättning och personer som tillhör en etnisk minoritet. Det måste därför säkerställas att omställningen är rättvis och inkluderande och att ingen lämnas utanför.
- (3) Unionen åtog sig att senast 2030 minska sina nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin med minst 55 % [...] jämfört med 1990 års nivåer i det uppdaterade nationellt fastställda bidrag som överlämnades till UNFCCC:s sekretariat den 17 december 2020.

³ EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

⁴ [...].

- (4) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119⁵ har unionen lagfäst målet om klimatneutralitet i hela ekonomin senast 2050 i [...] en unionslagstiftningsakt. [...] I den förordningen [...] fastställs dessutom ett bindande mål för unionen om en inhemsk minskning [...] av nettoutsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer senast 2030.
- (5) Alla ekonomiska sektorer, även vägtransportsektorn, förväntas bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar.
- (6) 55 %-paketet [...], som föreslogs av [...] kommissionen 2021, syftar till att genomföra målet om minskade växthusgasutsläpp fram till 2030. Det omfattar en rad politikområden. Revideringen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242⁶ ingår i det lagstiftningspaketet.
- (7) I sitt [...] meddelande av den 18 maj 2022 med titeln *Planen REPowerEU*⁷ beskriver kommissionen en plan för att göra EU oberoende av fossila bränslen från Ryssland i god tid före slutet av detta årtionde. I meddelandet betonas bland annat vikten av att ytterligare öka effektiviteten hos och minska förbrukningen av fossila bränslen inom transportsektorn, där elektrifiering kan kombineras med användning av fossilfri vätgas för att ersätta fossila bränslen.

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202).

⁷ [...].

- (8) För att bidra till minskningen av nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % under 1990 års nivåer senast 2030 [...], och i enlighet med principen om energieffektivitet först, är det nödvändigt att skärpa de krav på minskade koldioxidutsläpp för tunga fordon som fastställs i förordning (EU) 2019/1242 [...]. En tydlig väg måste också fastställas för ytterligare utsläppsminskningar efter 2030 för att bidra till att senast 2050 uppnå klimatneutralitetsmålet.
- (9) De skärpta kraven på minskade koldioxidutsläpp bör ge incitament till en ökad andel utsläppsfria tunga fordon på unionsmarknaden samtidigt som användare och medborgare gynnas genom bättre luftkvalitet och energibesparingar, och innovation säkerställs i fordonsindustrins värdekedja. Utsläppsfria tunga fordon omfattar för närvarande batteridrivna elfordon, bränslecellsfordon och andra vätgasdrivna fordon, samtidigt som utvecklingen av tekniska innovationer [...] fortsätter [...].
- (10) [...] Nya skärpta mål för minskade koldioxidutsläpp bör fastställas för nya tunga fordon för perioden för år 2030 och framåt. Dessa mål bör fastställas på en nivå som ger en stark signal om att införandet av utsläppsfria tunga fordon på unionsmarknaden bör påskyndas och innovation inom utsläppsfri teknik på ett kostnadseffektivt sätt stimuleras.

- (11) Kommissionens meddelande av den 5 maj 2021, Uppdatering av industristrategin 2020: en starkare inre marknad för EU:s återhämtning, [...] syftar till att uppnå ett gemensamt skapande av gröna och digitala omställningsvägar i partnerskap med näringslivet, myndigheter, arbetsmarknadens parter och andra berörda parter. I detta sammanhang utarbetas en omställningsväg för ekosystemet för mobilitet som ska åtfölja omställningen inom fordonsindustrins värdekedja. I omställningsvägen [...] ägnas särskild uppmärksamhet åt små och medelstora företag [...] ag i fordonsindustrins leveranskedja [...] och åt samråd med arbetsmarknadens parter, även från medlemsstaternas sida. [...] Den bygger också vidare på den europeiska kompetensagendan, med initiativ [...] som kompetenspakten för att mobilisera den privata sektorn och andra berörda parter att höja kompetensen och omskola arbetskraften i EU med tanke på den gröna och den digitala omställningen, och på mekanismen för talangsatsningar inom ramen för initiativet Utnyttja talangen i Europas regioner. Omställningsvägen tar även upp lämpliga åtgärder och incitament på [...] europeisk och nationell nivå för att främja överkomliga priser på utsläppsfria fordon. Detta skulle till exempel kunna inbegripa möjligheten för medlemsstaterna att använda den [...] sociala klimatfond som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/955⁸ (den sociala klimatfonden) för att hjälpa mikroföretag [...] att köpa [...] utsläppsfria lastbilar. Kommissionens meddelande av den 1 februari 2023 med titeln En industriplan i den gröna given för nettonollåldern [...] ⁹[...] syftar till att stärka konkurrenskraften för Europas industri med nettonollutsläpp och stödja den snabba omställningen till klimatneutralitet. [...] Målet med planen är skapa bättre förutsättningar för att utöka [...] unionens kapacitet att tillverka den nettonollteknik och de nettonollprodukter som behövs för att nå [...] unionens ambitiösa klimatmål.

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/955 av den 10 maj 2023 om inrättande av en social klimatfond och om ändring av förordning (EU) 2021/1060 (EUT L 130, 16.5.2023, s. 1).

⁹ [...].

- (12) Målen för minskade koldioxidutsläpp från unionens hela fordonspark bör kompletteras med den nödvändiga utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastruktur i enlighet med [...] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/... om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen¹⁰. Det är lämpligt att beakta denna förordnings inverkan på möjligheten för EU-registrerade nya tunga fordon att användas utanför unionen med tanke på eventuella infrastrukturbegränsningar i tredjeländer.
- (13) Omställningen till klimatneutralitet kräver betydande investeringar [...] i elnätet, inbegripet ökad kapacitet, resiliens och lagring, samt ytterligare anslutningar. [...] Mot bakgrund av de mål för minskade koldioxidutsläpp för tunga fordon för 2030 som fastställs i denna förordning [...] kommer andelen utsläppsfria tunga fordon i den totala fordonsparken av tunga fordon som körs på väg [...] samt elförbrukningen inom sektorn att förbli begränsad. Därför kommer även den därmed sammanhängande inverkan på elnätet att vara begränsad.
- (14) Tillverkarna bör ges tillräcklig flexibilitet när det gäller att anpassa sina fordonsparker av tunga fordon över tid för att kunna hantera övergången till utsläppsfria tunga fordon på ett kostnadseffektivt sätt. [...] Det är därför lämpligt att behålla strategin med [...] skärpta målnivåer i femårssteg.

¹⁰ [...] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/... av den ... om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (EUT ...).

- (15) På grund av [...] hela lastbilsparkens heterogena struktur är det inte möjligt att fullt ut förutse om [...] tekniken kommer att utvecklas tillräckligt snabbt för att säkerställa att teknik för nollutsläpp från avgasröret är ett livskraftigt val för alla typer av användningsområden. Detta [...] kan omfatta [...] tunga långdistansfordon under specifika topografiska och meteorologiska förhållanden samt långfärdsbussar och lastbilar som används för kritiska säkerhets- och skyddstillämpningar där ett fordon utrustat med teknik för nollutsläpp från avgasröret inte skulle kunna användas på samma sätt. [...] Sådana fordon [...] bör utgöra en begränsad andel av hela den tunga fordonsparken. Mot bakgrund av dessa överväganden bör det i målet för minskade koldioxidutsläpp för 2040 lämnas viss marginal för att ta höjd för framtida teknisk utveckling [...].
- (15a) För att minska luftföroeningarna i städerna och tillhandahålla effektiva och mer hållbara transporttjänster är det centralt att ta itu med utsläppen från stadsbussar. Eftersom tillgången till stadsbussar är nödvändig för att uppnå dessa mål är försörjningstryggheten för sådana bussar viktig, och upphandlande myndigheter bör använda bestämmelsen om offentlig upphandling i artikel 3c för att fastställa bidraget till försörjningstryggheten när de tilldelar ett kontrakt.
- (16) Vid tilldelning av offentliga kontrakt för inköp eller användning av stadsbussar samt offentliga tjänstekontrakt avseende användningen av sådana bussar bör upphandlande myndigheter beakta bidraget till försörjningstryggheten med avseende på vissa kriterier som bör omfatta minst ett av följande kriterier: bland annat tillgången på nödvändiga reservdelar, förändringar i leveranskedjan eller särskilda certifierings- eller dokumentationskrav. För tredjeländer med vilka unionen inte har ingått, vare sig multilateralt eller bilateralt, ett avtal som säkerställer jämförbart och faktiskt tillträde för unionsföretag till marknaderna i dessa tredjeländer (länder som inte omfattas av avtalet om offentlig upphandling) är det möjligt att beakta den andel av anbudens produkter med ursprung i tredjeländer som fastställts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013.

- (16a) Tillämpningen av bidraget till försörjningstryggheten i artikel 3c bör inte påverka tillämpningen av artikel 25 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU och artiklarna 43 och 85 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU, och upphandlande myndigheter eller enheter bör [...] beakta riktlinjerna i kommissionens meddelande av den 24 juli 2019, *Vägledning om tillträde för anbudsgivare och varor från tredjeländer till EU:s upphandlingsmarknad* [...].
- (17) De skärpta mål för minskade koldioxidutsläpp från unionens hela fordonspark som gäller från och med år 2030 innebär att tillverkarna [...] kommer att få ut betydligt fler utsläppsfria tunga fordon på unionsmarknaden. I detta sammanhang skulle incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppsnåla tunga fordon (*ZLEV, Zero and Low Emission Vehicle*) inte längre tjäna sitt ursprungliga syfte och riskera att göra förordning (EU) 2019/1242 mindre effektiv. Incitamentsmekanismen för ZLEV bör därför avskaffas från [...] och med 2030.
- (18) Möjligheten [...] att avsätta intäkterna från avgifterna för överskridande koldioxidutsläpp till en särskild fond eller ett relevant program har utvärderats i enlighet med artikel 15.4 i förordning (EU) 2019/1242, med slutsatsen att detta avsevärt skulle öka den administrativa bördan [...] utan att direkt gynna fordonsindustrin i dess övergång. Intäkterna från avgifterna för överskridande koldioxidutsläpp bör därför fortsätta att betraktas som intäkter i Europeiska unionens allmänna budget i enlighet med artikel 8.4 i förordning (EU) 2019/1242.

- (19) Tillämpningsområdet för 2019 bör utvidgas till att även omfatta de övervaknings- och rapporteringsskyldigheter som genom den här förordningen integreras i förordning (EU) 2019/1242.
- (20) Förordning (EU) 2019/1242 bör ändras så att den omfattar samma tillämpningsområde som Europaparlamentets och rådets [...] förordning (EU) 2018/956¹¹.

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (EUT L 173, 9.7.2018, s. 1).

(21) För tunga fordon [...] [...] som inte omfattas av unionens lagstiftning om typgodkännande av fordon, såsom jordbruks- och skogsbrukstraktorer, tunga fordon som konstruerats och tillverkats för att användas av försvarsmakten och som bandfordon, fastställs inte koldioxidutsläppen och des[...]sa tunga fordon [...] behöver [...] därför inte uppfylla de mål för minskade koldioxidutsläpp som fastställs i denna förordning. Tunga [...] fordon som konstruerats och tillverkats eller anpassats för att användas inom civilskyddet, brandförsvaret, ordningsmakten, [...] eller akutsjukvården [...] och som är frivilligt typgodkända bör också undantas från [...] skyldigheten att uppfylla målen för minskade koldioxidutsläpp [...] i denna förordning för att inte skapa ett incitament att inte längre på frivillig basis typgodkänna sådana tunga fordon [...], vilket skulle få negativa konsekvenser för säkerheten och miljön, såvida inte tillverkaren begär att [...] des[...]sa tunga fordon ska inkluderas. Medlemsstaterna bör också ha rätt att [...] från skyldigheten att uppfylla målen för minskade koldioxidutsläpp i denna förordning undanta [...] tunga fordon som inte är särskilt konstruerade men registrerade för att användas inom civilskyddet, brandförsvaret, ordningsmakten, försvarsmakten eller akutsjukvården, t.ex. vanliga bussar som används för transport av polis eller väpnade styrkor, genom att bekräfta att ett sådant undantag [...] ligger i allmänhetens intresse. Vissa tunga fordon [...] som är typgodkända men för vilka koldioxidutsläppen av tekniska orsaker ännu inte fastställs [...] behöver inte uppfylla de mål för minskade koldioxidutsläpp som anges [...] i denna förordning. [...] Det rör sig [...] till exempel om fordon för särskilda ändamål, såsom mobilkranar, fordon för transport av hydraulmaskiner eller exceptionell last, terränggående fordon, t.ex. vissa tunga fordon som används för gruvdrift, skogsbruk och jordbruk, samt andra tunga fordon med icke-standardiserade axelkonfigurationer, t.ex. tunga fordon med mer än fyra axlar eller fler än två drivaxlar, små bussar [...] med en högsta vikt på mindre än 7,5 ton och små lastbilar med en högsta vikt på mindre än 5 ton. Arbetsfordon, såsom sopbilar, tippbilar eller betongblandare, bör fortsätta att undantas från beräkningen av tillverkarnas genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp.

- (22) Vissa definitioner bör införas för att harmonisera terminologin i förordning (EU) 2019/1242 [...] med terminologin i unionens lagstiftning om typgodkännande av fordon, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858¹² och kommissionens förordning (EU) 2017/2400¹³.
- (23) Med tanke på den nyligen införda möjligheten att föra över tunga fordon mellan tillverkare och fastställandet av ett undantag för tillverkare som endast producerar ett litet antal tunga fordon bör en definition av begreppet ”grupp av anslutna enheter” läggas till i förordning (EU) 2019/1242, en definition som i allt väsentligt följer den terminologi som används i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631¹⁴ för lätta fordon.
- (24) För att fastställa enskilda tillverkares skyldigheter bör mål för minskade koldioxidutsläpp från unionens hela nya tunga fordonspark omvandlas till specifika utsläppsminskningsmål för undergrupper av fordon som bör definieras utifrån de tekniska egenskaperna hos de tunga fordon de består av.
- (25) Eftersom koldioxidutsläpp relaterade till släpvagnar i stor utsträckning påverkar tunga motorfordons totala koldioxid[...]utsläpp och energiförbrukning bör motsvarande mål för minskade koldioxidutsläpp också fastställas för [...]släpvagnar[...].

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknads kontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

¹³ Kommissionens förordning (EU) 2017/2400 av den 12 december 2017 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG och kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 (EUT L 349, 29.12.2017, s. 1).

¹⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).

- (26) På grund av delsektorns tekniska mognadsgrad och behovet av att förbättra luftkvaliteten i städerna bör det fastställas en obligatorisk minimiandel nya utsläppsfria stadsbussar.
- (27) En obligatorisk minimiandel utsläppsfria stadsbussar bör avspegla samhällets behov av kollektivtrafik till överkomliga priser, även i landsbygdsområden. Ett ökat utbud av utsläppsfria stadsbussar till följd av en sådan obligatorisk minimiandel bör få en positiv effekt på anskaffningskostnaderna, både i form av inköpspris och den totala ägandekostnaden för utsläppsfria stadsbussar, och innebär minskad användning av fossila bränslen [...] vid drift av sådana stadsbussar. Gemensam upphandling av stadsbussar som bygger på plattformen Clean Bus kan sänka anskaffningskostnaderna för sådana bussar ytterligare [...], och medlemsstaterna skulle kunna använda [...] den sociala klimatfonden för att stödja utsatta medborgare med reducerade eller kostnadsfria kollektivtrafikbiljetter eller abonnemang. Regionala bussar och långfärdsbussar, även för transporter på landsbygden, omfattas slutligen fortfarande av målen för minskade koldioxidutsläpp för tunga fordon. Genom stöd från den sociala klimatfonden skulle landsbygdsområdenas särskilda behov kunna tillgodoses och transportfattigdom, enligt definitionen i artikel 2.2 i förordning (EU) 2023/955¹⁵, förebyggas genom att säkerställa tillgång till kollektivtrafik till överkomliga priser.
- (28) Faktorn för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon bör tillämpas för sista gången för rapporteringsperioden för 2029, eftersom den därefter inte längre anses behövas som incitament för att främja marknadstillträde för utsläppsfria tunga fordon.
- (29) Eftersom kommersiella enheter snarare än juridiska personer bör tas i beaktande när det gäller efterlevnaden bör tillverkare som har ekonomiska band tillåtas att, inom vissa gränser, överföra tunga fordon mellan sig för att kunna redovisa des[...]sa tunga fordon i enlighet med förordning (EU) 2019/1242.

¹⁵[...]

- (30) För att gynna utvecklingen av ny utsläppsfri teknik i speci[...]aliserade små och medelstora företag bör det också vara möjligt att överföra utsläppsfria tunga fordon mellan enheter utan några inbördes band.
- (31) För att undvika oproportionerligt höga efterlevnadskostnader [...] och för att minska den administrativa bördan bör tillverkare som producerar [...] ett litet antal tunga fordon som uppfyller vissa rättsliga krav undantas [...] från skyldigheten att uppfylla [...] målen för minskade koldioxidutsläpp. Eftersom de är skyldiga att uppfylla rapporteringsskyldigheterna i förordning (EU) 2019/1242 finns det en passande kontrollmekanism för dessa tillverkare.
- (32) Det befintliga systemet med fleråriga utsläppskrediter och utsläppsskulder bör förlängas till 2039 eftersom målen för minskade koldioxidutsläpp fortsätter [...] att skärpas efter 2030 och fram till och med 2040, vilket kräver en framåtblickande teknisk utveckling hos tillverkarna under den perioden.
- (33) I förordning (EU) 2019/1242 bör det för varje fordonskategori [...] tydligt anges vilken tillverkare ett tungt fordon ska kopplas till, och därvid bör de olika förhållandena för tunga fordon i kategori M särskilt beaktas.
- (34) Reglerna om verifiering av övervakningsuppgifter bör också omfatta [...] eventuella korrigeringar [...] i efterhand av fel i sådana rapporterade uppgifter och hur kommissionen bör hantera sådana korrigeringar när målen för [...] minskade koldioxidutsläpp från unionens hela fordonspark [...] genomförs.
- (35) Bedömningen av referensvärden för koldioxidutsläpp bör ändras till att även omfatta de undergrupper av fordon som nyligen inkluderats i tillämpningsområdet för förordning (EG) 2019/1242.

- (36) Tillverkarnas och medlemsstaternas övervakning och rapportering är en viktig förutsättning för genomförandet av förordning (EU) 2019/1242. [...] Ett införlivande av förordning (EU) 2018/956 i förordning (EU) 2019/1242 bör leda till synergieffekter och göra det möjligt att tolka bestämmelserna med beaktande av målen för båda förordningarna.
- (37) [...] När [...] övervaknings- och rapporteringsbestämmelserna i förordning (EU) 2018/956 införlivas i förordning (EU) 2019/1242 bör man ta tillfället i akt att ändra dessa bestämmelser [...] något mot bakgrund av erfarenheterna [...] från de två första rapporteringscyklerna i förordning (EU) 2018/956.
- (38) Med tanke på att bestämningen av koldioxidutsläpp inte längre kommer att göras av tillverkarna på egen hand, bör skyldigheten att rapportera [...] koldioxidutsläpp och andra tekniska uppgifter om de tunga fordonen utvidgas till att omfatta inte bara tillverkare utan även de enheter som utför bestämningen för de tunga fordonen enligt förordning (EU) 2017/2400 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362¹⁶. De uppgifter som ska rapporteras bör omfatta tillverkarens dokumentationsfil.
- (39) För att säkerställa tillgången till uppgifter om ny och avancerad teknik för att minska koldioxidutsläpp och till resultaten av kontrollprovningar på väg och [...] för att säkerställa att intervallen för luftmotståndsvärdet förblir relevanta i informations- och jämförbarhetssyfte [...] samt för att kunna komplettera bestämmelserna om administrativa sanktionsavgifter bör [...] kommissionen tillåtas att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen, utvecklingen av godstransportlogistiken, såsom i synnerhet kombinationer av tunga fordon som används i vissa medlemsstater, nödvändiga anpassningar på grundval av tillämpningen av denna förordning och ändringar av den underliggande lagstiftningen om typgodkännande [...] och att säkerställa att uppgiftskraven och övervaknings- och rapporteringsförfarandet förblir relevanta över tid för att kunna bedöma den tunga fordonsparkens bidrag till målen för minskade koldioxidutsläpp.

¹⁶ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362 av den 1 augusti 2022 om genomförande av Europaparlamentets och rådets genomförandeförordning (EG) nr 595/2009 vad gäller tunga släpfordons prestanda med avseende på deras påverkan på motorfordons koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, energiförbrukning och körsträcka med nollutsläpp och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2020/683 (EUT L 205, 5.8.2022, s. 145).

- (40) Av dessa [...] skäl bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av kriterierna för bestämning av undergrupper av fordon, inbegripet tillägg av en undergrupp för lastbil i extra tung kombination, definition av arbetsfordon, räckvidd för olika typer av framdrivningsteknik, förteckningen över användningsprofiler och deras viktningsvärden, nyttolast, passagerarantal, passagerarvikter, högsta tekniskt tillåtna nyttolast, högsta tekniskt tillåtna antal passagerare och lastvolymen för undergrupper av fordon samt värden för årliga körsträckor, ändring av de uppgiftskrav och det övervaknings- och rapporteringsförfarande som fastställs i bilagorna till denna förordning, med avseende på specificering av de uppgifter som medlemsstaterna ska rapportera för övervakning av resultaten av kontrollprovningar på väg, ändring av intervallen för luftmotståndsvärdet samt med avseende på fastställande av kriterier, beräkning och metod för uppbörd av administrativa sanktionsavgifter som åläggs tillverkare. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet [...] av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (41) Förordning (EU) 2018/956 bör upphävas, med [...] övergångsbestämmelser som gör det möjligt att avsluta den rapporteringsperiod som pågår när denna förordning träder i kraft enligt de regler som var tillämpliga i början av den rapporteringsperioden, inbegripet all efterbehandling av de insamlade uppgifterna. Denna förordning bör därför tillämpas från och med början av den därpå följande rapporteringsperioden.

- (42) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att på ett kostnadseffektivt och ekonomiskt effektivt sätt främja minskade utsläpp av växthusgaser, på ett sätt som står i proportion till målet om minskade nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin fram till 2030 genom ändrade mål för minskade koldioxidutsläpp från unionens hela fordonspark för tunga fordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av deras omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (43) Förordning (EU) 2019/1242 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av förordning (EU) 2019/1242

Förordning (EU) 2019/1242 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

Innehåll och mål

1. I denna förordning [...] fastställs [...] normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon. Dessa normer [...] bidrar till uppnåendet av unionens mål att minska sina utsläpp av växthusgaser, enligt förordning (EU) [...] 2023/857¹⁷, [...] till målen i Parisavtalet¹⁸ samt till säkerställandet av [...] en väl fungerande inre marknad.
2. I denna förordning fastställs även rapporteringskrav [...] avseende koldioxidutsläpp från och bränsleförbrukning hos nya tunga fordon som är registrerade i unionen.”.

¹⁷ [...] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/857 av den 19 april 2023 om ändring av förordning (EU) 2018/842 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) 2018/1999 (EUT L 111, 26.4.2023, s. 1).

¹⁸ [...]

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Denna förordning ska tillämpas på nya tunga fordon som antingen har typgodkänts eller godkänts enskilt enligt förordning (EU) 2018/858 eller som det hänvisas till [...] i artikel 2.3 i den förordningen och som tillhör[...] någon av följande fordonskategorier:

a) M₂ och M₃.

b) N₁, N₂ och N₃ [...] förutsatt att fordonen inte omfattas av förordning (EU) 2019/631[...].

c) O₃ och O₄.

Vid tillämpningen av denna förordning ska [...] de fordon som avses i första stycket betecknas som tunga fordon. Fordon som omfattas av första stycket a [...] eller b ska betecknas som tunga motorfordon.

De fordonskategorier som avses i denna förordning avser de fordonskategorier som definieras i artikel 4 i förordning (EU) 2018/858 och i bilaga I till den förordningen.”.

b) Punkt 2 ska ändras på följande sätt:

i) Första stycket ska ersättas med följande:

”2[...] Vid tillämpningen av denna förordning ska tunga fordon som avses i punkt 1 [...] betraktas som nya tunga fordon för en viss rapporteringsperiod om de förstagsregistreras i unionen under den rapporteringsperioden och inte tidigare har registrerats utanför unionen.”.

ii) Följande stycke ska läggas till:

”Punkt 1 ska inte tillämpas på tunga fordon som registreras för första gången för en period på högst en månad och som registrerats uteslutande för att transiteras till ett land utanför unionen.”.

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

3. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Led 1 ska ersättas med följande:

”1. *referensvärde för koldioxidutsläpp*: de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen under referensperioden för alla nya tunga fordon i var och en av undergrupperna av fordon, fastställda i enlighet med punkt 3 i bilaga I.”

b) Följande led ska införas [...]:

”3a. *rapporteringsperiod*: perioden [...] från och med den 1 juli ett visst år till och med den 30 juni påföljande år.

3b. *referensperiod*: den rapporteringsperiod för ett visst år för vilken de lagstadgade skyldigheterna om minskade koldioxidutsläpp för en viss undergrupp av fordon anges i denna förordning.”

c) Led 5 ska ersättas med följande:

”5. *specifikt koldioxidutsläppsmål*: koldioxidutsläppsmålet för en enskild tillverkare, fastställt en gång per år, för den föregående rapporteringsperioden, i enlighet med punkt 4 i bilaga I.”

d) Led 9 ska ersättas med följande:

”9. *arbetsfordon*: ett tungt fordon som är avsett att användas för särskilda arbetsuppgifter och som enligt uppgifterna i det intyg om överensstämmelse som rapporterats av medlemsstaterna uppfyller kriterierna i punkt 1.2 i bilaga I.”

e) Led 10 ska utgå.

f) Följande led ska införas:

”10a. *uppgiftslämnare*: en enhet som ansvarar för rapporteringen av uppgifter till kommissionen.

[...]”.

g) Led 11 ska ersättas med följande:

”11. *utsläppsfritt tungt fordon*: följande fordon:

- a) Ett tungt motorfordon med högst [...] 3 g/(ton-km) eller [...] 1 g/(person-km) koldioxidutsläpp, fastställt i enlighet med artikel 9 i förordning (EU) 2017/2400.
- b) Ett tungt motorfordon utan förbränningsmotor eller med en förbränningsmotor som släpper ut högst [...] 1 g CO₂/kWh, fastställt i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder, eller som släpper ut högst [...] 1 g CO₂/km, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 och dess genomförandeåtgärder [...] [...], förutsatt att inga koldioxidutsläpp har fastställts [...] i enlighet med förordning (EU) 2017/2400.

- c) Ett släpfordon försett med en anordning som aktivt stöder dess framdrivning och som inte har någon förbränningsmotor eller som har en förbränningsmotor som släpper ut mindre än [...] 1 g CO₂/kWh, fastställt i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 [...] och dess genomförandeåtgärder eller i enlighet med Uneceföreskrift (EG) nr 49.”.

- h) Led 12 ska ersättas med följande:

”12. *utsläppsnålt tungt fordon*: ett annat tungt fordon än ett utsläppsfritt tungt fordon, med specifika koldioxidutsläpp som är lägre än hälften av referensvärdet för koldioxidutsläppen för alla fordon i den undergrupp av fordon som det tunga fordonet tillhör, fastställt i enlighet med punkt 2.3.4 i bilaga I.”.

- i) Följande led ska läggas till [...]:

”15. *primärfordon*: ett primärfordon enligt definitionen i artikel 3.22 i förordning (EU) 2017/2400.

16. *primärfordon för ett tungt fordon*: ett primärfordon [...] som för simuleringsändamål har tilldelats en standardkaross som motsvarar det tunga fordonets faktiska kaross med avseende på dess konfiguration (lågt/högt golv, en-/tvåvånings) och eventuella andra parametrar, beroende på vad som är tillämpligt.

17. *etappvis färdigbyggt fordon*: etappvis färdigbyggt fordon enligt definitionen i artikel 3.26 i förordning (EU) 2018/858.

18. *färdigbyggt fordon*: färdigbyggt fordon enligt definitionen i artikel 3.27 i förordning (EU) 2018/858.

19. *terränggående fordon*: terränggående fordon enligt definitionen i del A punkt 2.1[...] i bilaga I till förordning (EU) 2018/858.

20. *fordon avsett för särskilda ändamål*: fordon avsett för särskilda ändamål enligt definitionen i artikel 3.31 i förordning (EU) 2018/858.

21. *terränggående fordon avsett för särskilda ändamål*: terränggående fordon avsett för särskilda ändamål enligt definitionen i del A punkt 2.3.1[...] i bilaga I till förordning (EU) 2018/858.

22. *intyg om överensstämmelse*: ett intyg om överensstämmelse enligt definitionen i artikel 3.5 i förordning (EU) 2018/858.

23. *offentligt kontrakt*: i samband med offentliga upphandlingsförfaranden och om inte annat anges, ett offentligt kontrakt enligt definitionen i artikel 2.1 punkt 5 i direktiv 2014/24/EU, kontrakt enligt definitionen i artikel 2 punkt 1 i direktiv 2014/25/EU [...] samt koncessioner enligt definitionen i artikel 5 punkt 1 i direktiv 2014/23/EU.

24. *lastbil i extra tung kombination*: ett fordon i kategori N3 som är lämpligt för användning i en fordonskombination, med tre axlar eller mer, med en nominell motoreffekt på minst 400 kW och med en högsta tekniskt tillåten vikt för kombinationen på mer än 60 ton.”.

j) Följande stycke ska läggas till:

”I denna förordning avses med *en grupp av anslutna tillverkare* en tillverkare och dennes anslutna företag.

Med *anslutna företag* avses

a) företag i vilket tillverkaren direkt eller indirekt

i) har rätt att utöva mer än hälften av rösträtterna, [...]

ii) har befogenhet att utse mer än hälften av ledamöterna i styrelsen, direktionen eller organ som rättsligt företräder företaget, eller

iii) har rätt att leda företagets verksamhet,

b) företag som [...] direkt eller indirekt har de rättigheter[...] eller befogenheter som avses i led a över tillverkaren,

c) företag i vilka ett företag som avses i led b direkt eller indirekt har de rättigheter[...] eller befogenheter som avses i led a,

d) företag i vilka tillverkaren tillsammans med ett eller flera av de företag som avses i led a, b eller c, eller i vilka två eller flera av de senare företagen gemensamt har de rättigheter[...] eller befogenheter som avses i led a,

e) företag i vilka de rättigheter[...] eller befogenheter som avses i led a gemensamt innehas av tillverkaren eller ett eller flera av dennes anslutna företag som avses i leden a–d och en eller flera tredje parter.”.

4. Följande artiklar ska införas [...]:

Mål för minskade koldioxidutsläpp

1. De genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya tunga motorfordon i unionens fordonspark som inte är fordon avsedda för särskilda ändamål, terränggående fordon, terränggående fordon avsedda för särskilda ändamål eller arbetsfordon ska minskas med följande procentsatser jämfört med de genomsnittliga koldioxidutsläppen för rapporteringsperioden för år 2019:

- a) Med 15 % för undergrupper av fordon 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD och 10-LH för rapporteringsperioderna 2025–2029.
- b) Med 45 % för alla undergrupper av fordon för rapporteringsperioderna 2030–2034.
- c) Med 65 % för alla undergrupper av fordon för rapporteringsperioderna 2035–2039.
- d) Med 90 % för alla undergrupper av fordon för rapporteringsperioderna för år 2040 och framåt.

2. Undergrupperna av fordon ska bidra [...] till de i punkt 1 angivna målen för minskade koldioxidutsläpp [...] i enlighet med punkt 4.3 i bilaga I.

3. Koldioxidutsläpp relaterade till unionens fordonspark av nya släpvagnar ska [...] minskas i enlighet med punkt 4.3 i bilaga I.

4. Trots vad som sägs i artikel 2.3 i förordning (EU) 2017/2400 ska godkända tunga fordon som omfattas av artikel 2.3 första stycket b i förordning (EU) 2018/858 inte omfattas av de mål för minskade koldioxidutsläpp som anges i [...] punkterna 1–3 i den här artikeln, såvida inte tillverkaren väljer att inkludera dessa tunga fordon i beräkningen av sina specifika koldioxidutsläpp och koldioxidutsläppsmål när de rapporterar det tunga fordonet i enlighet med del B i bilaga IV till den här förordningen.

5. Andra tunga [...] fordon än de som avses i punkt 4 i den här artikeln och som är registrerade för att användas inom civilskyddet, brandförsvaret, ordningsmakten, försvarsmakten eller akutsjukvården ska inte omfattas av de mål för minskade koldioxidutsläpp [...] som anges i [...] punkterna 1–3 i den här artikeln, om en medlemsstat anger detta i registrerings- och rapporteringsförfarandet och därigenom i de uppgifter som rapporteras i enlighet med del A i bilaga IV, vilket bekräftar att ett [...] utsläppsfritt tungt fordon inte kan användas på samma sätt och att det därför ligger i allmänhetens intresse att registrera ett tungt fordon med en förbränningsmotor för detta ändamål.

Artikel 3b

Nollutsläppsmål för tunga stadsbussar

1. För tunga fordon som avses i fjärde kolumnen [...] i tabellen i punkt 4.2 i bilaga I (stadsbussar) ska tillverkarna uppfylla den minimiandel[...] på 100 % utsläppsfria tunga fordon i sin fordonspark av nya tunga fordon [...] i enlighet med punkt 4.3.2 i bilaga I. [...]

2[...][...]

3. [...]Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa [...] [...] gemensamma tekniska specifikationer, inbegripet standarder, för användningen av tunga fordon som avses i denna artikel när det gäller följande [...]:

a) Den tekniska och öppna driftskompatibiliteten mellan laddnings- och tankningsinfrastrukturen och de tunga fordonen, när det gäller fysiska anslutningar och kommunikationsutbyte.

b) Trygg och säker delning och användning av de data som genereras.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

Artikel 3c

Förfaranden för offentlig upphandling

1. Upphandlande myndigheter eller upphandlande enheter ska grunda tilldelningen av offentliga varukontrakt för inköp [...] av stadsbussar som avses i artikel 3b samt offentliga tjänstekontrakt som främst avser användning av sådana fordon [...] på det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet, vilket ska inbegripa det bästa förhållandet mellan pris och kvalitet. Upphandlande myndigheter eller upphandlande enheter ska beakta anbudsgivarens bidrag till försörjningstryggheten genom att använda tekniska specifikationer eller tilldelningskriterier beroende på marknadssituationen och [...] i överensstämmelse med [...] direktiv 2014/23/EU, 2014/24/EU eller 2014/25/EU och tillämplig sektorsspecifik lagstiftning samt med unionens internationella åtaganden, inbegripet avtalet om offentlig upphandling och andra internationella avtal som unionen är bunden av.
2. De tekniska specifikationerna eller tilldelningskriterierna avseende [...] anbudsgivarens bidrag till försörjningstryggheten ska [...] inbegripa åtminstone ett av följande [...] kriterier som tillämpas på ett objektivt, transparent och icke-diskriminerande sätt:
 - a) Andelen produkter [...] i anbud med ursprung i tredjeländer, fastställd i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013. Detta kriterium ska endast tillämpas på produkter i anbud med ursprung i länder som inte är parter i avtalet om offentlig upphandling.
 - [...]b[...]) Tillgången på reservdelar som är nödvändiga för att den utrustning som anbudet gäller ska fungera.
 - c[...]) Anbudsgivarens åtagande att eventuella förändringar i dess leveranskedja under fullgörandet av kontraktet inte kommer att inverka negativt på [...] fullgörandet av kontraktet.

d[...]) [...] Certifiering eller dokumentation som visar att anbudsgivarens leveranskedja är organiserad på ett sätt som [...] gör det möjligt för denne att uppfylla kraven på försörjningstrygghet.

Detta ska inte hindra upphandlande myndigheter och upphandlande enheter från att använda ytterligare [...] kriterier.

3. [...] Om anbudsgivarens bidrag till försörjningstryggheten används som ett tilldelningskriterium ska det ges en viktning på mellan 15 % och 40 % av tilldelningskriterierna. ”.

5. I artikel 4 första stycket ska led a ersättas med följande:

”a) De uppgifter som rapporterats för tillverkarens nya tunga fordon som registrerats under den föregående rapporteringsperioden. ”.

6. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Från och med den 1 juli 2020 och för varje efterföljande rapporteringsperiod fram till och med rapporteringsperioden för 2029 ska kommissionen för varje tillverkare fastställa faktor för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon för den föregående rapporteringsperioden.

Faktorn för utsläppsfria [...] och utsläppsnåla fordon ska ta hänsyn till antalet utsläppsfria och utsläppsnåla tunga fordon i tillverkarens fordonspark och deras koldioxidutsläpp.”.

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. För rapporteringsperioderna från och med 2025 till och med 2029 ska faktorn för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon fastställas utgående från ett riktmärke om 2 %, i enlighet med punkt 2.3.2 i bilaga I.”.

c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Faktorn för utsläppsfria [...] och utsläppsnåla fordon ska minska en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp med högst 3 %. Bidraget till den faktorn från utsläppsfria tunga fordon i kategori N, utom sådana fordon i [...] undergrupperna 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-RD och 10-LH, ska minska en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp med högst 1,5 %.”.

7. Artikel 6 ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Specifika koldioxidutsläppsmål för en tillverkare

För rapporteringsperioden för 2025 och under varje efterföljande rapporteringsperiod ska kommissionen för varje tillverkare fastställa ett specifikt koldioxidutsläppsmål för den föregående rapporteringsperioden. Målet ska fastställas i enlighet med punkt 4.1 i bilaga I.”

8. Följande artiklar ska införas [...]:

”Artikel 6a

Överföring av tunga fordon mellan tillverkare

1. Vid beräkningen av tillverkarnas genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp i enlighet med artikel 4 och punkt 2.2 i bilaga I får enskilda tunga fordon överföras mellan tillverkare på följande villkor:
 - a) För alla överföringar [...] ska begäran lämnas in gemensamt av den överförande och den mottagande tillverkaren.
 - b) För överföring av andra tunga fordon än utsläppsfria tunga fordon ska den överförande och den mottagande tillverkaren [...] tillhöra en grupp anslutna tillverkare.
 - c) För överföring [...] av utsläppsfria tunga fordon mellan tillverkare som inte tillhör en grupp anslutna tillverkare [...], får antalet utsläppsfria [...] tunga fordon som överförs till en tillverkare [...] inte överstiga 5 % av alla dess nya tunga fordon som registrerats under en viss rapporteringsperiod.

Tillverkarna ska underrätta kommissionen om begäran om överföring med hjälp av de elektroniska verktyg som tillhandahålls av kommissionen.

2. Om kommissionen anser att villkoren [...] för en överföring är uppfyllda ska den inte beakta det överförda tunga fordonet vid beräkningen av relevanta värden för den överförande tillverkaren, utan kommer att beakta [...] det vid beräkningen av relevanta värden för den mottagande tillverkaren.

Artikel 6b

Undantag för tillverkare som producerar ett litet antal tunga fordon

1. Om färre än 100 nya tunga fordon från en tillverkare registreras under en viss rapporteringsperiod ska de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen enligt artikel 4 och punkt 2.7 i bilaga I och de specifika utsläppsmålen för koldioxid enligt artikel 6 och punkt 4.1 i bilaga I fastställas [...] till ”0” för [...] den rapporteringsperioden.
2. Värdena för de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen och för de specifika koldioxidutsläppsmålen ska inte tas med i offentliggörandet av data enligt artikel 11 för de berörda tillverkarna och rapporteringsperioderna.
3. Det undantag som fastställs i punkt 1 ska inte [...] vara tillämpligt under en viss rapporteringsperiod i följande fall:
 - a) På tillverkarens begäran.
 - b) Om tillverkaren begär en överföring av tunga fordon i enlighet med artikel 6a.

- c) Om tillverkaren ingår i en grupp av anslutna tillverkare som gemensamt registrerade fler än 100 tunga fordon under den rapporteringsperioden eller ingår i en grupp av anslutna tillverkare [...] som inbegriper en tillverkare som [...] omfattas av led a eller b.
4. Tillverkare [...] som inte ingår i en grupp i den mening som avses i punkt 3 c ska underrätta kommissionen om de registrerade färre än 100 tunga fordon under en viss rapporteringsperiod.
5. Tillverkare [...] som inte omfattas av [...] undantaget i punkt 1 ska under varje rapporteringsperiod underrätta kommissionen om alla sina anslutna företag som uppfyller villkoren för [...] undantaget i punkt 1.
6. [...] Tillverkare ska [...] underrätta [...] [...] kommissionen enligt punkterna 4 och 5 med hjälp av de elektroniska verktyg som tillhandahålls av kommissionen.”.
9. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:
- a) I punkt 1 första stycket ska inledningen ersättas med följande:
- ”Vid fastställandet av huruvida en tillverkare uppfyller sina specifika koldioxidutsläppsmål under rapporteringsperioderna för åren 2025–2039 ska hänsyn tas till tillverkarens utsläppskrediter eller utsläppsskulder fastställda i enlighet med punkt 5 i bilaga I, vilka motsvarar antalet nya tunga fordon från tillverkaren för en rapporteringsperiod, multiplicerat med”.
- b) I punkt 1 andra stycket ska ”2029” ersättas med ”2039”.

c) I punkt 1 ska tredje stycket ersättas med följande:

”Utsläppsskulder ska räknas in under rapporteringsperioderna för 2025–2039. En tillverkares totala utsläppsskuld får dock inte överskrida 5 % av tillverkarens specifika koldioxidutsläppsmål multiplicerat med antalet tunga fordon från tillverkaren under den perioden (gräns för utsläppsskuld).”.

d) I punkt 1 ska fjärde stycket ersättas med följande:

”Eventuella utsläppskrediter och utsläppsskulder som räknas in under rapporteringsperioderna för 2025–2039 ska i tillämpliga fall överföras från en rapporteringsperiod till nästa rapporteringsperiod. Eventuella resterande utsläppsskulder ska dock regleras under rapporteringsperioderna för 2029, 2034 och 2039.”.

e) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Kurvorna för minskade koldioxidutsläpp ska fastställas för varje tillverkare i enlighet med punkt 5.1 i bilaga I, på grundval av följande linjära kurvor:

a) Mellan referensvärdet för koldioxidutsläpp och koldioxidutsläppsmålet för rapporteringsperioden för [...] 2025 eller 2030 enligt artikel 3a.1 a och b.

b) Mellan koldioxidutsläppsmålet för rapporteringsperioden för 2025 och koldioxidutsläppsmålet för rapporteringsperioden för 2030 enligt artikel 3a.1 b.

c) Mellan koldioxidutsläppsmålet för rapporteringsperioden för 2030 och koldioxidutsläppsmålet för rapporteringsperioden för 2035 enligt artikel 3a.1 c.

d) Mellan koldioxidutsläppsmålet för rapporteringsperioden för 2035 och koldioxidutsläppsmålet för rapporteringsperioden för 2040 enligt artikel 3a.1 d.”.

10. Följande artiklar ska införas [...]:

”Artikel 7a

Koppling av tunga fordon till en tillverkare

Vid beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp som avses i artikel 4 och de specifika koldioxidutsläppsmål som avses i artikel 6 ska de tunga fordon som registreras under en viss rapporteringsperiod kopplas till följande tillverkare:

- a) Fordonstillverkare som definieras i artikel 3.4a i förordning (EU) 2017/2400 när det gäller tunga fordon i kategori N.
- b) Primärfordonstillverkare som definieras i artikel 3.29 i förordning (EU) 2017/2400 när det gäller tunga fordon i kategori M.
- c) Fordonstillverkare som definieras i artikel 2.5 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362 när det gäller tunga fordon i kategori O.

Artikel 7b

Beräkning av genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från tunga fordon i kategori

M

För fordon i kategori M ska följande gälla:

- a) Vid beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen i en tillverkares undergrupp av fordon ska ett nytt tungt fordon i kategori M med dess specifika koldioxidutsläpp betraktas som ett färdigbyggt eller etappvis färdigbyggt fordon i punkt 2.2.2 i bilaga I och ska inte beaktas i punkt 2.2.3 i den bilagan[...].
- b) [...] Genom undantag från led a i denna artikel ska ett nytt tungt fordon i kategori M med de specifika koldioxidutsläppen från dess primärfordon, på begäran till kommissionen av den tillverkare som avses i artikel 7a b, och med förbehåll för de villkor som anges i [...] led c, beaktas i punkt 2.2.3 i bilaga I och ska inte beaktas i punkt 2.2.2 i den bilagan [...].
- c) En sådan begäran som avses i led b för ett nytt tungt fordon i kategori M ska inte godtas om [...] tillverkaren [...] och fordonstillverkaren [...], enligt definitionen i artikel 3.4a i förordning (EU) 2017/2400, av dess färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordon är anslutna företag eller delar av samma juridiska person. Genom att göra en sådan begäran försäkras tillverkaren att detta villkor [...] är uppfyllt. [...] Den ska på begäran förse kommissionen med styrkande information.
- d) Kommissionen ska, med stöd av Europeiska miljöbyrån, utan dröjsmål [...] och i elektroniskt format tillhandahålla de verktyg och den förfarandevägledning som krävs för att tillverkarna ska [...] kunna inge [...] de begäranden som avses i led b till kommissionen.”.

11. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

- a) I punkt 1 a ska ”Från 2025 till 2029” ersättas med ”Från 2025 och framåt”.
- b) Punkt 1 b ska utgå.

c) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. En tillverkare ska anses stå för överskridande koldioxidutsläpp i något av följande fall:

- a) För någon av rapporteringsperioderna för åren 2025–2028, 2030–2033 [...] eller 2035–2038; summan av utsläppsskulderna, minskad med summan av utsläppskrediterna, överskrider den gräns för utsläppsskuld som avses i artikel 7.1 tredje stycket.
- b) För rapporteringsperioderna för åren 2029, 2034, 2039 och 2040: summan av utsläppsskulderna, minskad med summan av utsläppskrediterna, är positiv.
- c) Från och med rapporteringsperioderna för år 2041 och framåt: tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider tillverkarens specifika koldioxidutsläppsmål.”

12. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Typgodkännandemyndigheter och tillverkare ska utan dröjsmål till kommissionen rapportera följande avvikelser från de rapporterade uppgifterna:

- a) Om koldioxidutsläppvärden från tunga fordon i trafik, till följd av kontroller som utförts i enlighet med det förfarande som avses i artikel 13 i denna förordning, avviker från de värden som anges i intyg om överensstämmelse eller i den kundinformationsfil som avses i artikel 9.4 i förordning (EU) 2017/2400.
- b) Om fel på grund av [...] felaktiga indata eller andra orsaker i samband med fastställandet av koldioxidutsläpp konstaterades.
- c) Om fel i genomförandet av övervakningen och rapporteringen av koldioxidutsläpp konstaterades.
- d) Andra avvikelser än de som nämns i leden a, b och c.”

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Kommissionen ska beakta de avvikelser som avses i punkt 1 vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp och referensvärdet för koldioxidutsläpp. Den ska [...] överväga att ändra den [...] förteckning [...] som avses i artikel 11.1. [...] Kommissionen [...] ska inte vara skyldig att beakta avvikelser om omräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp eller referensvärdet för koldioxidutsläpp resulterar i en avvikelse på mindre än 0,1 %.”.

13. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Bedömning av referensvärden för koldioxidutsläpp

1. För att säkerställa att referensvärdena för koldioxidutsläpp från undergrupper av fordon, för vilka en rapporteringsperiod för år 2024 eller senare tillämpas som referensperiod enligt punkt 3.2 i bilaga I, blir en tillförlitlig och representativ grund, ska kommissionen bedöma tillämpningen av villkoren för fastställande av referensvärden för koldioxidutsläpp och fastställa om dessa utsläpp utan giltig orsak ökats och, i förekommande fall, hur de ska korrigeras.
2. Om kommissionen kommer fram till att alla eller vissa av referensvärdena för koldioxidutsläpp [...] ska korrigeras, ska den anta en genomförandeakt i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2 för att genomföra de[...]ssa korrigeringar.”.

14. Artikel 11 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska andra stycket ersättas med följande:

”Den förteckning som ska offentliggöras senast den 30 april året efter det år då en referensperiod har löpt ut ska innehålla de referensvärden för koldioxidutsläpp som fastställts för den referensperioden.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2 i den här förordningen.”

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Kommissionen ska [...] anta genomförandeakter för att ändra den förteckning [...] som avses i punkt 1

a) om de typgodkännandeförfaranden som avses i förordning (EG) nr 595/2009 ändras, med undantag för de ändringar som rör de värden för nyttolast och antal passagerare som används för att fastställa koldioxidutsläpp, på ett sådant sätt att den nivå av koldioxidutsläpp från de representativa tunga fordon som avses i [...] punkt 3 i denna artikel ökar eller minskar med mer än 5 g CO₂ /km,

i) justerade referensvärden ska beräknas i enlighet med punkt 1 i bilaga II,

ii) [...] nya värden ska offentliggöras som ett komplement till tidigare värden, med angivande av den rapporteringsperiod då de tillämpas första gången,

- b) om bilagorna har ändrats i enlighet med artikel 14.1 a–f,
- i) tidigare offentliggjorda referensvärden för koldioxidutsläpp ska beräknas på nytt i enlighet med bilaga I, med beaktande av de parametrar som ändrats [...] i enlighet med [...] artikel 14.1 a–f,
 - ii) de omräknade referensvärdena för koldioxidutsläpp ska offentliggöras och ersätta de tidigare [...] referensvärdena [...] för utsläpp från och med den rapporteringsperiod då de [...] parametrar som ändrats i enlighet med [...] artikel 14.1 a–f tillämpas för första gången.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2 i den här förordningen.”.

- c) Följande punkt ska läggas till:

”3. Vid ändringar av de typgodkännandeförfaranden som avses i punkt 2 första stycket a i denna artikel ska de [...] genomförandeakter som avses i punkt 2 i denna artikel antingen specificera eller fastställa en metod för att definiera ett eller flera representativa fordon för en undergrupp av fordon, inbegripet deras statistiska viktningar och de värden för nyttolast och antal passagerare som ska användas för att fastställa koldioxidutsläpp, på grundval av vilka den justering som avses i punkt 2 första stycket a i) i denna artikel ska fastställas, med beaktande av de övervakningsuppgifter som rapporteras enligt denna förordning och de tekniska egenskaper [...] som avses i artikel 12.1 i förordning (EU) 2017/2400. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2 i den här förordningen.”.

15. I artikel 13.3 ska följande mening läggas till:

”Om uppgifterna i kundinformationsfilerna, intygen om överensstämmelse och intygen om enskilt godkännande inte får korrigeras i enlighet med förordning (EU) 2018/858 ska den ansvariga typgodkännandemyndigheten utfärda ett korrigeringsmeddelande med de korrigerade uppgifterna. Den ska [...] översända meddelandet till kommissionen och de berörda parterna.”.

16. Följande artiklar ska införas [...]:

”Artikel 13a

Medlemsstaternas övervakning och rapportering

1. Från och med rapporteringsperioden för år [...] *Publikationsbyrån: vänligen för in året: om denna ändringsförordning [...] träder i kraft [...] före den 1 [...] juli, för in året för ikraftträdandet [...] minus ett år; om denna ändringsförordning [...] träder i kraft efter [...] den 30 juni [...] [...], för in följande år*] ska medlemsstaterna övervaka de uppgifter som anges i del A i bilaga IV avseende nya tunga fordon som registreras för första gången i unionen.

Senast den 30 september varje år, med början från och med 2020, ska medlemsstaternas behöriga myndigheter rapportera dessa uppgifter [...] för den föregående rapporteringsperioden, 1 juli–30 juni, till kommissionen i enlighet med det rapporteringsförfarande som anges i bilaga V.

2. De behöriga myndigheter som ansvarar för övervakning och rapportering av uppgifter i enlighet med den här förordningen ska vara samma myndigheter som utsetts av medlemsstaterna i enlighet med artikel 7.6 i förordning (EU) 2019/631.

3. Tunga [...] fordon som konstruerats och tillverkats eller anpassats för att användas inom civilskyddet, brandförsvaret och ordningsmakten ska omfattas av [...] denna artikel [...].

4. Tunga [...] fordon som är registrerade för att [...] användas inom civilskyddet, brandförsvaret, akutsjukvården och ordningsmakten samt tunga fordon som är registrerade för [...] användning av försvarsmakten ska omfattas av [...] denna artikel, oavsett [...] om de är undantagna från artikel 3a [...].

Artikel 13b

Rapportering från tillverkare eller andra enheter som ansvarar för att fastställa koldioxidutsläpp från ett tungt fordon [...]

1. Tillverkare eller andra enheter som ansvarar för att fastställa koldioxidutsläpp från ett tungt fordon [...] som [...] omfattas av artikel 9 i förordning (EU) 2017/2400 eller artikel 8 i genomförandeförordning (EU) 2022/1362 [...] ska rapportera uppgifterna om det nya tunga fordonet [...] i enlighet med [...] del B i bilaga IV till den här förordningen.

Senast den 30 september varje år ska de till kommissionen rapportera dessa uppgifter för varje nytt tungt fordon med ett datum för fastställande eller bedömning som ingår i den rapporteringsperiod som löper ut den 30 juni [...] i enlighet med det rapporteringsförfarande som anges i bilaga V.

Denna punkt ska inte tillämpas på [...] fordon som är undantagna i enlighet med artikel 6b.

2. Varje tillverkare eller annan enhet i den mening som avses i punkt 1 ska utse en kontaktperson för rapportering av uppgifter i enlighet med denna förordning.

3. Rapporteringsskyldigheterna enligt artikel 13a.3 och 13a.4 [...] ska gälla tillverkare och andra enheter i den mening som avses i punkt 1 i denna artikel.

Artikel 13c

Centralt register för uppgifter om tunga fordon

1. Kommissionen ska föra ett centralt register över de uppgifter om tunga fordon (*det centrala registret*) som rapporteras i enlighet med artiklarna 13a och 13b.

Det centrala registret ska vara tillgängligt för allmänheten, med undantag för de poster som förtecknas i punkt 3.2 [...] i bilaga V.

[...] Luftmotståndsvärdet ska offentliggöras i ett intervallformat som fastställs i del C i bilaga IV.

2. Det centrala registret ska förvaltas av Europeiska miljöbyrån på kommissionens vägnar.

Artikel 13d

Övervakning av resultaten av kontrollprovningar på väg

1. Kommissionen ska, i förekommande fall, övervaka resultaten av kontrollprovningar på väg som utförs inom ramen för förordning (EG) nr 595/2009 i syfte att kontrollera nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att komplettera denna förordning genom att fastställa de uppgifter som ska rapporteras av medlemsstaternas behöriga myndigheter vid tillämpningen av punkt 1 i den här artikeln.

Artikel 13e

Uppgifternas kvalitet

1. De behöriga myndigheterna och tillverkarna ska ansvara för korrektheten och kvaliteten hos de uppgifter som de rapporterar i enlighet med artiklarna 13a och 13b. De ska utan dröjsmål informera kommissionen om eventuella fel som upptäcks i de rapporterade uppgifterna.
2. Kommissionen ska göra en egen verifiering av kvaliteten på de uppgifter som rapporterats enligt artiklarna 13a och 13b.
3. Om kommissionen får information om fel i de uppgifter som rapporterats enligt punkt 1, eller om den [...] vid sin egen verifiering enligt punkt 2 finner diskrepanser i uppgifterna, ska den, om så är lämpligt, vidta de åtgärder som är nödvändiga för att korrigera offentliggjorda uppgifter i det centrala registret [...].
4. Kommissionen får genom genomförandeakter fastställa de verifierings- och korrigeringsåtgärder som avses i punkterna 2 och 3 i den här artikeln. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.

Artikel 13f

Administrativa sanktionsavgifter

1. Kommissionen får ålägga en administrativ sanktionsavgift i vart och ett av följande fall:
 - a) Om den finner att de uppgifter som rapporterats av tillverkaren i enlighet med artikel [...] 13b i den här förordningen avviker från de uppgifter som framgår av tillverkarens dokumentationsfil eller av det typgodkännandeintyg för motorer som utfärdats inom ramen för förordning (EG) nr 595/2009 och avvikelserna är avsiktliga eller beror på grov oaktsamhet.
 - b) Om uppgifterna inte lämnas inom den tillämpliga tidsfristen i enlighet med artikel [...] 13b och förseningen inte vederbörligen kan motiveras.

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

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

2. Kommissionen ska på grundval av principerna i punkt 3 i den här artikeln anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att komplettera denna förordning genom att fastställa förfarandet samt metoder för beräkning och uppbörd av de administrativa sanktionsavgifter som avses i punkt 1 i den här artikeln.

3. De delegerade akter som avses i punkt 2 ska iaktta följande principer:

a) Det förfarande som fastställs av kommissionen ska iaktta rätten till god förvaltning, och i synnerhet rätten att yttra sig och rätten att få tillgång till akten, med förbehåll för berättigade intressen vad avser konfidentialitet och affärshemligheter.

b) Vid beräkningen av lämpliga administrativa sanktionsavgifter ska kommissionen vägledas av principerna om effektivitet, proportionalitet och avskräckande effekt och i relevanta fall överväga hur allvarlig avvikelsen eller förseningen är och vilka verkningar den har, antalet tunga fordon som berörs av de avvikande eller försenade uppgifterna, huruvida tillverkaren handlat i god tro, den noggrannhet och samarbetsvilja som tillverkaren visat, huruvida avvikelsen eller förseningen upprepats, hur ofta den förekommit [...] och hur länge den varat [...] samt tidigare sanktioner mot samma tillverkare.

c) Administrativa sanktionsavgifter ska drivas in utan oskäligt dröjsmål genom att tidsfrister fastställs för erläggande och, när så är lämpligt, genom [...] möjligheten att dela upp betalningar i flera delbetalningar och etapper.

4. De administrativa sanktionsavgifternas belopp ska betraktas som inkomster i Europeiska unionens allmänna budget.”.

17. Artikel 14 ska ersättas med följande:

”Artikel 14

Ändringar av bilagorna

1. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 i denna förordning i syfte att ändra följande element i bilaga I till denna förordning för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen, utvecklingen av godstransportlogistiken, nödvändiga anpassningar på grundval av tillämpningen av denna förordning och ändringar av den underliggande lagstiftningen om typgodkännande, särskilt förordningarna (EU) 2018/858 och [...] (EG) nr 595/2009:
 - a) De kriterier som definierar undergrupper av fordon som fastställs i punkt 1.1, inbegripet tillägg av separata undergrupper för lastbilar i extra tung kombination.
 - b) De kriterier som definierar arbetsfordon som fastställs i punkt 1.2.
 - c) De kriterier för räckvidd avseende olika typer av framdrivningsteknik som fastställs i punkt 1.3.
 - d) Den förteckning över användningsprofiler som fastställs i punkt 1.4.
 - e) De viktningsvärden för användningsprofiler som fastställs i punkterna 2.1.1–2.1.3.
 - f) Nyttolasten, passagerarantal, passagerarvikter, högsta tekniskt tillåtna nyttolast, högsta tekniskt tillåtna antal passagerare och lastvolymerna för undergrupper av fordon som [...] fastställs i punkt 2.5.
 - g) De värden för årlig körsträcka som fastställs i punkterna 2.6.1–2.6.3.

2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 med avseende på att ändra följande element i bilaga IV:
- a) De krav på uppgifter som anges i delarna A och [...] B för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen, nödvändiga justeringar på grundval av tillämpningen av denna förordning och ändringar av den underliggande lagstiftningen om typgodkännande, särskilt förordningarna (EU) 2018/858 och [...] (EG) nr 595/2009.
 - b) Uppdatera eller anpassa de intervall för luftmotståndsvärde som anges i del C för att beakta ändringar i konstruktionen av tunga fordon [...] och för att säkerställa att [...] dessa intervall förblir relevanta i informations- och jämförelsesyfte.
3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 med avseende på att ändra följande element i bilaga V:
- a) Anpassa det [...] rapporteringsförfarande som anges i bilaga V, så att hänsyn tas till de erfarenheter som gjorts vid tillämpningen av denna förordning.
 - b) Ändra punkt 3.2 genom att lägga till uppgifter som nyligen lagts till i det centrala registret.”.

18. Artikel 15 ska ersättas med följande:

”Artikel 15
Översyn

Under [...] 2027 [...] ska kommissionen [...] göra en översyn av denna förordnings ändamålsenlighet och påverkan och överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med resultaten av [...] översynen.

Kommissionen ska särskilt rapportera om framstegen med utbyggnaden av offentlig och privat infrastruktur för laddning och tankning av alternativa bränslen för fordon som omfattas av denna förordning.

I rapporten ska kommissionen också beakta följande:

- Alla potentiella ändringar av tillämpningsområdet för kommissionens förordning (EU) 2017/2400 av den 12 december 2017 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG och kommissionens förordning (EU) nr 582/2011.
- Inbegripandet av arbetsfordon i målen för minskade koldioxidutsläpp.
- Eventuella specifika hinder för att följa artikel 3b.1, av samhällsekonomiska skäl med tanke på specifika topografiska och meteorologiska förhållanden samt nyligen gjorda investeringar i biometan som redan gjorts av offentliga myndigheter.

[...] Rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av denna förordning.”.

19. Artikel 17 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska första meningen ersättas med följande:

”Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i [...] [...] artikel 13.4 andra stycket, [...] artikel 13d.2, [...], artikel 13f.2 och artikel 14.1 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den [*Publikationsbyrån: för in datum för denna förordnings ikraftträdande*].”.

b) I punkt 3 ska första meningen ersättas med följande:

”Den delegering av befogenhet som avses i [...] artikel 13.4 andra stycket, [...] artikel 13d.2, [...], artikel 13f.2 och artikel 14.1 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet.”.

c) I punkt 6 ska ”artikel 11.2, artikel 13.4 andra stycket och artikel 14.1” ersättas med följande: ”artikel 13.4 andra stycket, artikel 13d.2, artikel 13f.2 och artikel 14.1”.

20. Bilagorna I och II till förordning (EU) 2019/1242 ska ersättas med texten i bilaga I till den här förordningen.
21. Texten i bilaga II till den här förordningen ska läggas till som bilagorna III, IV, V och VI till förordning (EU) 2019/1242.

Artikel 2

Upphävande av förordning (EU) 2018/956

Förordning (EU) 2018/956 ska upphöra att gälla med verkan från och med den *[Publikations[...]byrå: för in tillämpningsdatum för denna ändringsförordning]*.

Hänvisningar till förordning (EU) 2018/956 ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga VI inkluderad i bilaga II till den här förordningen.

Artikel 2a

Ändringar av förordning (EU) 2018/858

Förordning (EU) 2018/858 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) (Berör inte den svenska versionen)

b) Följande punkt 59 ska läggas till:

”59: eldrivet släpfordon: varje typ av släpfordon som kan bidra till framdrivningen av fordonskombinationen genom att använda sin egen elektriska framdrivning och som inte kan användas på allmän väg utan att aktivt dras av ett motorfordon.”

2. I bilaga I, del B, punkt 6.1.1 d ska följande led iii läggas till:

”iii) Konstruktion och tillverkning av de centrala delar som bildar framdrivningen och energilagringssystemet i eldrivna släpfordon.”

Artikel 3

Övergångsbestämmelser

[...] Trots vad som sägs i artikel 2 ska, när det gäller rapporteringsperioder före den [Publikations[...]/byrå: för in tillämpningsdatum för denna ändringsförordning], förordning (EU) 2019/1242 i dess lydelse den 30 juni ... [Publikationsbyrå: för in det [...] år då [...] juli [...]] infaller första gången efter dagen för ikraftträdandet av denna ändringsförordning [...] och förordning (EU) 2018/956 i dess lydelse den 30 juni ... [Publikations[...]/byrå: för in det [...] år då [...] juli [...]] infaller första gången efter dagen för ikraftträdandet av denna ändringsförordning [...] fortsätta att gälla.

Artikel 4

Ikraftträdande

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

Den ska tillämpas från och med den 1 juli ... [Publikations[...]]byrå: för in det [...] år då [...] juli [...] infaller första gången efter dagen för ikraftträdandet av denna ändringsförordning [...].

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

Utfärdad i Strasbourg den

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

BILAGA I¹⁹

”BILAGA I

Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp, genomsnittliga specifika utsläppsmål och överskridande utsläpp

1. UNDERGRUPPER AV FORDON, ANVÄNDNINGSPROFILER OCH RELATERADE PARAMETRAR

1.1. I denna förordning definieras en undergrupp *sg* (*sub-group*) för varje nytt tungt fordon.

1.1.1. För fordon i kategori N definieras undergruppen *sg* enligt följande:

Fordonsgrupp enligt bilaga I till förordning (EU) 2017/2400	Arbetsfordon enligt artikel 3.9 i denna förordning	Typ av hytt	Maskinstyrka:	Räckvidd (OR, Operational Range)	Undergrupp av fordon (sg) för tillämpningen av denna förordning
<u>53 och utsläppsfria fordon i 51</u>	Nej		Alla		53
<u>54 och utsläppsfria fordon i 52</u>	Nej		Alla		54
1s	Nej		Alla		1s
1	Nej		Alla		1
2	Nej		Alla		2
3	Nej		Alla		3

¹⁹ Befintliga bilagor ersätts i bilaga I, nya bilagor läggs till i bilaga II.

4	Nej	Alla	< 170 kW	Alla	4-UD
	Nej	Daghytt	≥ 170 kW	Alla	4-RD
	Nej	Sovhytt	≥ 170 kW och < 265 kW		
	Nej	Sovhytt	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nej	Sovhytt	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Nej	Daghytt	Alla	Alla	9-RD
	Nej	Sovhytt	Alla	< 350 km	
	Nej	Sovhytt	Alla	≥ 350 km	9-LH
5	Nej	Daghytt	Alla	Alla	5-RD
	Nej	Sovhytt	< 265 kW		
	Nej	Sovhytt	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nej	Sovhytt	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Nej	Daghytt	Alla	Alla	10-RD
	Nej	Sovhytt	Alla	< 350 km	
	Nej	Sovhytt	Alla	≥ 350 km	10-LH

11	Nej	Alla	11
12	Nej	Alla	12
16	Nej	Alla	16

Med sovhytt avses en typ av hytt som har ett utrymme bakom förarsätet som är avsett för vila och som rapporteras i enlighet med artiklarna 13a och 13b.

Med daghytt avses en typ av hytt som inte är en sovhytt.

Om ett nytt tungt fordon kopplas till undergrupp 4-UD, men uppgifter om koldioxidutsläpp i g/km inte är tillgängliga för användningsprofilerna UDL eller UDR som definieras i punkt [...] 1.4 ska det nya tunga fordonet kopplas till undergrupp 4-RD.

Med räckvidd avses den sträcka som ett fordon kan färdas under långa transportförhållanden utan att laddas eller tankas, i enlighet med punkt 1.3.

1.1.2. För fordon i kategori M definieras undergruppen sg enligt följande:

Fordonsgrupp enligt bilaga I till förordning (EU) 2017/2400	Undergrupp av fordon (sg) för tillämpningen av denna förordning
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. För fordon i kategori O definieras undergruppen *sg* enligt följande:

Fordonsgrupp enligt bilaga I till förordning (EU) 2022/1362	Undergrupp av fordon (sg) för tillämpningen av denna förordning
Alla grupper i tabell 1 med 1, 2 eller 3 axlar	Samma som anges i kolumnen ”Fordonsgrupp” i tabellerna i bilaga I till förordning (EU) 2022/1362
Alla grupper i tabell 4 med [...] 2 <u>eller</u> 3 axlar	
Alla grupper i tabell 6	

1.2. Arbetsfordon definieras enligt följande kriterier:

Fordonskategori	Chassikonfiguration	Kriterier för arbetsfordon
N	Påbyggnadsbil	En av följande siffror, som anges i tillägg 2 till bilaga I till förordning (EU) 2018/858, används för att komplettera den kod för karosseri som anges i post 38 i intyget om överensstämmelse: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28 och 31
	Dragbil	Högsta hastighet ej över 79 km/h

1.3. För tillämpningen av denna förordning fastställs räckvidderna enligt följande:

Framdrivningsteknik	Räckvidd (OR, Operational Range)
Fordon som drar energi för mekanisk framdrivning uteslutande från en anordning för lagring av elektrisk energi eller effekt	OR = faktisk laddningstömmande räckvidd enligt punkt 2.4.1 i del I i bilaga IV till förordning (EU) 2017/2400 för användningsprofilen LHR
Annan teknik	OR > 350 km

1.4. Definitioner av användningsprofiler

RDL	Regionaltrafik, låg nyttolast (Regional delivery payload low)
RDR	Regionaltrafik, representativ nyttolast (Regional delivery payload representative)
LHL	Fjärrtrafik, liten nyttolast (Long haul payload low)
LHR	Fjärrtrafik, representativ nyttolast (Long haul payload representative)
UDL	Närtrafik, låg nyttolast (Urban Delivery payload Low)
UDR	Närtrafik, representativ nyttolast (Urban delivery payload representative)

REL	Regionaltrafik (EMS), låg nyttolast (Regional delivery (EMS) payload low)
RER	Regionaltrafik (EMS), representativ nyttolast (Regional delivery (EMS) payload representative)
LEL	Fjärrtrafik (EMS), låg nyttolast (Long Haul (EMS) payload low)
LER	Fjärrtrafik (EMS), representativ nyttolast (Long Haul (EMS) payload representative)
MUL	Kommunala tjänster, låg nyttolast (Municipal utility payload low)
MUR	Kommunala tjänster, representativ nyttolast (Municipal utility payload representative)
COL	Bygg, låg nyttolast (Construction payload low)
COR	Bygg, representativ nyttolast (Construction payload representative)
HPL	Tung stadsbuss, [...]persontransport, liten last (Heavy urban, passenger transport, low load)
HPR	Tung stadsbuss, [...]persontransport, representativ last (Heavy urban, passenger transport, representative load)
UPL	Stadsbuss, [...]persontransport, liten last (Urban, passenger transport, low load)
UPR	Stadsbuss, [...]persontransport, representativ last (Urban, passenger transport, representative load)
SPL	Förortsbuss, [...]persontransport, liten last (Sub-urban, passenger transport, low load)
SPR	Förortsbuss, [...]persontransport, representativ last (Sub-urban, passenger transport, representative load)
IPL	Långfärdsbuss, [...]persontransport, liten last (Inter-urban, passenger transport, low load)
IPR	Långfärdsbuss, [...]persontransport, representativ last (Inter-urban, passenger transport, representative load)
CPL	Turistbuss, [...]persontransport, liten last (Coach, passenger transport, low load)
CPR	Turistbuss, [...]persontransport, representativ last (Coach, passenger transport, representative load)

2. BERÄKNING AV EN TILLVERKARES GENOMSNITTLIGA SPECIFIKA UTSLÄPP

2.1. Beräkning av specifika koldioxidutsläpp från ett nytt tungt fordon

De specifika utsläppen i g/km från ett nytt tungt fordon v , kopplat till en undergrupp sg , eller från dess primärfordon ska beräknas i enlighet med följande formel:

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

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

där

\sum_{mp} är summan för alla användningsprofiler mp som förtecknas i [...] [punkt 1.4](#),

sg är den undergrupp av fordon till vilken det nya tunga fordonet v har kopplats enligt punkt 1 i denna bilaga,

$W_{sg,mp}$ är användningsprofilens viktningsvärde som anges i punkterna 2.1.1–2.1.3,

$CO2_{v,mp}$ är koldioxidutsläppen i g/km från det nya tunga fordonet v , fastställda för en användningsprofil mp , rapporterade i enlighet med artiklarna 13a och 13b och normaliserade enligt bilaga III,

$CO2_{p,mp}$ är koldioxidutsläppen i g/km från primärfordonet för det nya tunga fordonet v, fastställda för en användningsprofil *mp*, och för chassikonfigurationen (lågt/högt golv, antal våningar) tillämplig på dess undergrupp sg, rapporterade i enlighet med artiklarna 13a och 13b och normaliserade enligt bilaga III.

För utsläppsfria fordon ska värdena för $CO2_{v,mp}$ och $CO2_{p,mp}$ fastställas till 0.

2.1.1. Viktningsvärden för användningsprofiler ($W_{sg,mp}$) för fordon i kategori N

Undergrupp av fordon (sg)*	Användningsprofil (<i>mp, mission profile</i>)**										
	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 definitioner i punkt 1.1.

** Se definitioner i punkt 1.4.

2.1.2. Viktningsvärden för användningsprofiler (Wsg,mp) för fordon i kategori M

Undergrupp av fordon (sg)*	Användningsprofil (mp, mission profile)**									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	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 definitioner i punkt 1.1.

** Se definitioner i punkt 1.4.

2.1.3. Viktningsvärden för användningsprofiler (W_{sg,mp}) för fordon i kategori O

Undergrupp av fordon (sg)*	Användningsprofil (mp, mission profile)**						
	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 definitioner i punkt 1.1.

** Se definitioner i punkt 1.4.

2.2. Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från en tillverkares alla nya tunga fordon i en undergrupp

De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen $avgCO2_{sg}$ från alla nya tunga fordon i en undergrupp sg eller dessas primärfordon ska för varje tillverkare och varje *rapporteringsperiod*, i tillämpliga fall, beräknas enligt följande:

2.2.1. För fordon i kategorierna N och O:

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

2.2.2. För färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordon i kategori M:

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

2.2.3. För primärfordon i tunga fordon i kategori M:

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

där

\sum_v är summan för alla nya tunga fordon från tillverkaren i undergruppen sg , om inte annat följer av bestämmelserna i artikel 7b,

$CO2_v$ är de specifika koldioxidutsläppen från det nya tunga fordonet v , fastställda i enlighet med punkt 2.1,

$CO2p_v$ är de specifika koldioxidutsläppen från primärfordonet för det nya tunga fordonet v , fastställda i enlighet med punkt 2.1,

V_{sg} är antalet nya tunga fordon från tillverkaren i undergrupp sg ,

$V_{pv_{sg}}$ är antalet nya tunga fordon inom undergruppen sg , som i enlighet med artikel 7b ska räknas in i koldioxidutsläppen från deras primärfordon vid beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen i punkt 2.2.3,

PL_{sg} är den genomsnittliga nyttolasten för fordon i undergruppen sg , fastställd enligt punkt 2.5,

PN_{sg} är det genomsnittliga antalet passagerare för fordon i undergruppen sg , fastställt enligt punkt 2.5.

2.3. Beräkning av den faktor för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som avses i artikel 5

2.3.1 Rapporteringsperioderna 2019–2024

Den faktor för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon (ZLEV, Zero- and Low-Emission Vehicles) som avses i artikel 5 ska för varje tillverkare och varje rapporteringsperiod från och med 2019 till och med 2024 beräknas enligt följande:

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

där

V_{all} är antalet nya tunga fordon från tillverkaren i undergrupperna $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$,

V_{conv} är antalet nya tunga fordon från tillverkaren i undergrupperna $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$, med undantag av utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon,

V_{zlev} är summan av V_{in} och V_{out} ,

där

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

där \sum_v är summan för alla nya utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon i undergrupperna $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$,

$CO2_v$ är de specifika koldioxidutsläppen i g/km från ett utsläppsfritt eller utsläppssnålt tungt fordon v , fastställda i enlighet med punkt 2.1,

LET_{sg} är tröskelvärdet för att ett fordon v i den undergrupp sg som fordonet enligt definitionen i punkt 2.3.4 tillhör ska betecknas som utsläppssnålt,

V_{out} är det totala antalet utsläppsfria tunga fordon som inte ingår i de undergrupper som omfattas av definitionen av V_{in} , och med maximivärdet 1,5 % av V_{conv} .

2.3.2 Rapporteringsperioderna 2025–2029

Den faktor för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon (ZLEV, Zero- and Low-Emission Vehicles) som avses i artikel 5 ska för varje tillverkare och varje **rapporteringsperiod** beräknas enligt följande:

$$ZLEV = 1 - (y - x) \quad \text{såvida inte denna summa är större än 1 eller mindre än 0,97, i vilket fall ZLEV-faktorn ska fastställas till 1 respektive 0,97}$$

där

x är 0,02

y är summan av V_{in} och V_{out} , dividerad med V_{total} , där

V_{in} är det totala antalet nyregistrerade utsläppssnåla och utsläppsfria tunga fordon i undergrupperna $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$, där vart och ett av dem räknas som $ZLEV_{specific}$ i enlighet med nedanstående formel:

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

där

$CO2_v$ är de specifika koldioxidutsläppen i g/km från ett utsläppsfritt eller utsläppssnålt tungt fordon v , fastställda i enlighet med punkt 2.1,

LET_{sg} är tröskelvärdet för att ett fordon v i den undergrupp sg som fordonet enligt definitionen i punkt 2.3.4 tillhör ska betecknas som utsläppssnålt,

V_{out} är det totala antalet nyregistrerade utsläppsfria tunga fordon som inte ingår i de undergrupper som omfattas av definitionen av V_{in} , och med maximivärdet 0,035 av V_{total} ,

V_{total} är det sammanlagda antalet nyregistrerade tunga fordon från tillverkaren under ifrågavarande rapporteringsperiod.

Om V_{in}/V_{total} är lägre än 0,0075 ska ZLEV-faktorn fastställas till 1.

2.3.3 Rapporteringsperioder från och med 2030

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Beräkning av tröskelvärdet för ett utsläppsnålt fordon

Tröskelvärdet LET_{sg} för undergruppen sg definieras enligt följande:

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

där

$rCO2_{sg}$ är referensvärdet för koldioxidutsläpp från undergruppen sg , fastställt enligt definitionen i punkt 3,

PL_{sg} är den genomsnittliga nyttolasten för fordon i undergruppen sg , fastställd enligt punkt 2.5.

2.4. Beräkning av andelen fordon

Andelen nya tunga fordon i undergruppen $share_{sg}$ ska för varje tillverkare och varje *rapporteringsperiod* beräknas enligt följande:

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

Andelen nya utsläppsfria tunga fordon i undergruppen zev_{sg} ska för varje tillverkare och varje *rapporteringsperiod* beräknas enligt följande:

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

Andelen nya tunga fordon inom undergruppen sg , som i enlighet med artikel 7b ska räknas in i koldioxidutsläppen från deras primärfordon vid beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen i punkt 2.2, ska för varje tillverkare och varje *rapporteringsperiod* beräknas enligt följande:

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

där

$Vzev_{sg}$ är antalet nya utsläppsfria tunga fordon från tillverkaren i en undergrupp sg ,

Vpv_{sg} är antalet nya tunga fordon inom undergruppen sg , som i enlighet med artikel 7b ska räknas in i koldioxidutsläppen från deras primärfordon vid beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen i punkt 2.2,

V_{sg} är antalet nya tunga fordon från tillverkaren i en undergrupp sg ,

V är antalet nya tunga fordon från tillverkaren.

2.5. Värden för nyttolast, passagerarantal och godsolymer

Värdet för genomsnittlig nyttolast PL_{sg} för ett fordon i kategori N eller O i en undergrupp sg ska beräknas enligt följande:

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

Värdet för genomsnittligt passagerarantal PN_{sg} för ett fordon i kategori M i en undergrupp sg ska beräknas enligt följande:

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

där

\sum_{mp} är summan för alla användningsprofiler mp ,

$W_{sg,mp}$ är användningsprofilens viktningsvärde som anges i punkterna 2.1.1–2.1.3,

$PL_{sg,mp}$ är det värde för nyttolast som kopplas till fordonen i kategori N och O i undergruppen sg för användningsprofilen mp , som anges i punkterna 2.5.1 och 2.5.3,

$PN_{sg,mp}$ är det passagerarantal som kopplas till fordonen i kategori M i undergruppen sg för användningsprofilen mp , som anges i punkt 2.5.2.

2.5.1. Fordon i kategori N

Värden för nyttolast $PL_{sg, mp}$ (i ton) fastställs enligt följande:

Undergrupp av fordon sg^*	Användningsprofil mp^{**}													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
53	Ej tillämpligt													
54														
1s														
1														
2														
3	Ej tillämpligt													
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	ej tillämpligt	ej tillämpligt	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	ej tillämpligt	ej tillämpligt	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	ej tillämpligt	ej tillämpligt	2,6	12,9
16	Ej tillämpligt												2,6	12,9

* Se definitioner i punkt 1.1.

** Se definitioner i punkt 1.4.

Värden för högsta tekniskt tillåtna nyttolast $maxPL_{sg}$ och lastvolym CV_{sg} fastställs i punkt 3.1.1.

2.5.2. Fordon i kategori M

Passagerarantal $PN_{sg,mp}$, passagerarvikter $PM_{sg,mp}$ och högsta tekniskt tillåtna passagerarantal $maxPN_{sg}$ för undergrupp sg och användningsprofil mp fastställs i punkt 3.1.1.

2.5.3. Fordon i kategori O

Värden för nyttolast $PL_{sg,mp}$ (i ton) fastställs enligt följande:

Undergrupp av fordon (<i>sg</i>)*	Användningsprofil (<i>mp, mission profile</i>)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	ej tillämpligt	ej tillämpligt	ej tillämpligt
121, 121V, 123, 123V, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	ej tillämpligt	ej tillämpligt	ej tillämpligt
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	ej tillämpligt	ej tillämpligt	ej tillämpligt
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	ej tillämpligt	ej tillämpligt	ej tillämpligt
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	ej tillämpligt	ej tillämpligt	ej tillämpligt
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	ej tillämpligt	ej tillämpligt	ej tillämpligt

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

* Se definitioner i punkt 1.1.

** Se definitioner i punkt 1.4.

Värden för högsta tekniskt tillåtna nyttolast $maxPL_{sg}$ och lastvolym CV_{sg} fastställs i punkt 3.1.1.

2.6. Beräkning av viktningsfaktor för körsträcka och nyttolast eller passagerarantal

Viktningsfaktorn för körsträcka och nyttolast (passagerare) (MPW_{sg} , Mileage and Payload Weighting factor) för en undergrupp sg definieras som produkten av den årliga körsträcka som anges i punkt 2.6.1 och värdena för nyttolast och passagerarantal för den undergrupp som anges i punkterna 2.5.1, 2.5.2 och 2.5.3 för fordon i kategorierna N, M respektive O, normaliserad mot respektive värde för undergrupp 5-LH, och ska beräknas enligt följande:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \text{ (för fordon i kategorierna N och O)}$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \text{ (för fordon i kategori M)}$$

där

AM_{sg} är den årliga körsträckan som anges i punkterna 2.6.1, 2.6.2 och 2.6.3 för fordonen i respektive undergrupp,

AM_{5-LH} är den årliga körsträckan som anges för undergruppen 5-LH i punkt 2.6.1,

PL_{sg} är det som fastställs i punkterna 2.5.1 och 2.5.3,

PN_{sg} är det som fastställs i punkt 2.5.2,

PL_{5-LH} är det genomsnittliga värde för nyttolast för undergruppen 5-LH som fastställs i punkt 2.5.1.

2.6.1. Årliga körsträckor för fordon i kategori N

Undergrupp av fordon (sg)*	Årlig körsträcka AM_{sg} (Annual Mileage) (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 definitioner i punkt 1.1.

2.6.2. Årliga körsträckor för fordon i kategori M

Undergrupp av fordon (sg)*	Årlig körsträcka AM _{sg} (Annual Mileage) (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 definitioner i punkt 1.1.

2.6.3. Årliga körsträckor för fordon i kategori O

Undergrupp av fordon (sg)*	Årlig körsträcka AM _{sg} (Annual Mileage) (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 definitioner i punkt 1.1.

2.7. Tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp, enligt vad som avses i artikel 4

För varje tillverkare ska följande genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp beräknas:

2.7.1. För rapporteringsperioderna 2019–2029:

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

2.7.2. För rapporteringsperioderna från och med 2025:

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

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

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

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

där

\sum_{sg} är summan av de undergrupper som är inkluderade i beräkningen av de berörda genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen enligt punkt 4.2,

$ZLEV$ är det som fastställs i punkt 2.3,

$share_{sg}$ är det som fastställs i punkt 2.4,

zev_{sg} är det som fastställs i punkt 2.4,

pv_{sg} är det som fastställs i punkt 2.4,

MPW_{sg} är det som fastställs i punkt 2.6,

$avgCO2_{sg}$ är det som fastställs i punkt 2.2,

$avgCO2p_{sg}$ är det som fastställs i punkt 2.2,

$rCO2_{sg}$ är det som fastställs i punkt 3.1.2.

3. BERÄKNING AV REFERENSVÄRDENA

3.1. Referensvärden

Följande referensvärden ska beräknas på grundval av alla nya tunga fordon från alla tillverkare för den referensperiod som är tillämplig på undergruppen sg i enlighet med punkt 3.2.

3.1.1. Värden för varje undergrupp av fordon sg , nyttolast $PL_{sg,mp}$, passagerarantal $PN_{sg,mp}$, passagerarvikt $PM_{sg,mp}$, högsta tekniskt tillåtna nyttolast $maxPL_{sg}$, högsta tekniskt tillåtna passagerarantal $maxPN_{sg}$ och lastvolym CV_{sg} ska beräknas enligt följande:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (för fordon i kategori N)*}$$

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (för fordon i kategori M)*}$$

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (för fordon i kategori M)*}$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} \text{ (för fordon i kategori N)}$$

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}} \text{ (för fordon i kategori M)}$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \text{ (för fordon i kategori O)}$$

(*endast för undergrupper av fordon för vilka det inte anges något explicit värde för $PL_{sg,mp}$ eller $PN_{sg,mp}$ i punkt 2.5)

3.1.2. Referensvärde för koldioxidutsläpp $rCO2_{sg}$ som avses i artikel 3 ska beräknas enligt följande:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (för fordon i kategorierna N och O),}$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (för fordon i kategori M)}$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (för fordon i kategori M)}$$

där

Σ_v är summan för alla nya tunga fordon i undergruppen sg som registrerats under referensperioden för sg enligt punkt 3.2,

$CO2_v$ är de specifika koldioxidutsläppen från det nya tunga fordonet v , fastställda i enlighet med punkt 2.1, och i tillämpliga fall justerade i enlighet med bilaga II,

$CO2p_v$ är de specifika koldioxidutsläppen från primärfordonet i det nya tunga fordonet v , fastställda i enlighet med punkt 2.1, och i tillämpliga fall justerade i enlighet med bilaga II,

rV_{sg} är det totala antalet nya tunga fordon i undergruppen sg som registrerats under referensperioden för sg enligt punkt 3.2,

PL_{sg} är den genomsnittliga nyttolasten för fordon i undergruppen sg , fastställd enligt punkt 2.5,

PN_{sg} är det genomsnittliga passagerarantalet för fordon i undergruppen sg , fastställt enligt punkt 2.5,

$PL_{v,mp}$ är nyttolasten för fordon v i användningsprofilen mp , fastställd utifrån de uppgifter som rapporterats enligt artiklarna 13a och 13b,

$PN_{v,mp}$ är passagerarantalet för fordon v i användningsprofilen mp , fastställt utifrån de uppgifter som rapporterats enligt artiklarna 13a och 13b,

$PM_{v,mp}$ är passagerarvikt för fordon v i användningsprofilen mp , fastställd utifrån de uppgifter som rapporterats enligt artiklarna 13a och 13b,

$maxPL_v$ är den högsta tekniskt tillåtna nyttolasten för fordon v , fastställd utifrån de uppgifter som rapporterats i enlighet med artiklarna 13a och 13b,

$maxPN_v$ är det högsta tekniskt tillåtna passagerarantalet för fordon v , fastställt utifrån de uppgifter som rapporterats i enlighet med artiklarna 13a och 13b,

CV_v är godsvolymen för fordon v , fastställd utifrån de uppgifter som rapporterats i enlighet med artiklarna 13a och 13b.

3.2. Referensperioder för undergrupper

Följande rapporteringsperioder ska tillämpas som referensperioder för undergrupper av fordon:

Undergrupp av fordon sg	Rapporteringsperiod för det år som gäller som referensperiod
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>
Alla övriga	2025

3.2.1. Om antalet nya tunga fordon från alla tillverkare i en undergrupp sg är färre än 50 under den referensperiod som anges i punkt 3.2 ska följande regler gälla:

De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen $avgCO2_{sg}$ och $avgCO2p_{sg}$ i enlighet med punkt 2.2 och referensvärdena för koldioxidutsläpp $rCO2_{sg}$ och $rCO2p_{sg}$ i enlighet med punkt 3.1.2 ska fastställas till ”0” för alla tillverkare i undergruppen sg vid beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen enligt punkt 2.7 och de specifika koldioxidutsläppen enligt punkt 4.1 för rapporteringsperioderna för åren $< Y + 5$. Här motsvarar Y året för den första rapporteringsperioden då antalet nya tunga fordon för alla tillverkare i undergruppen sg är minst 50.

För att få fram referensvärdena för koldioxidutsläpp $rCO2_{sg}$ och $rCO2p_{sg}$ till beräkningen av de specifika utsläppsmålen enligt punkt 4, beräknas först de motsvarande [...] värden som avses i punkt 3.1.2 för rapporteringsperioden för året Y i stället för att de beräknas för referensperioden för undergruppen sg enligt punkt 3.2.

De resulterande värdena ska sedan divideras med

- målfaktorn $RET_{sg,Y}$, enligt definitionen i punkt 5.1.1, för att få fram referensvärden för koldioxidutsläpp $rCO2_{sg}$,
- målfaktorn $RETp_{sg,Y}$, enligt definitionen i punkt 5.1.1, för att få fram referensvärden för koldioxidutsläpp $rCO2p_{sg}$.

4. BERÄKNING AV EN TILLVERKARES SPECIFIKA UTSLÄPPSMÅL SOM AVSES I ARTIKEL 6

4.1. Specifika utsläppsmål

För varje tillverkare ska följande specifika utsläppsmål T beräknas enligt följande:

4.1.1. När det gäller rapporteringsperioderna för åren 2025–2029:

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

4.1.2. För rapporteringsperioderna för åren från och med 2030:

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

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

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

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

där

\sum_{sg}	är summan för de undergrupper som är inkluderade i beräkningen av det berörda specifika utsläppsmålet enligt punkt 4.2,
$share_{sg}$	är det som fastställs i punkt 2.4,
MPW_{sg}	är det som fastställs i punkt 2.6,
rf_{sg}	är det mål för koldioxidutsläppsminskning som gäller för den specifika rapporteringsperioden för nya tunga fordon i undergrupp sg enligt punkt 4.3,
rfp_{sg}	är det mål för koldioxidutsläppsminskning som gäller för den specifika rapporteringsperioden för primärfordon i nya tunga fordon i undergrupp sg enligt punkt 4.3,
$zevM_{sg}$	är den obligatoriska andel utsläppsfria fordon som gäller för den specifika rapporteringsperioden för fordon i undergrupp sg enligt punkt 4.3,
$rCO2_{sg}$	är det som fastställs i punkt 3.1.2,
$rCO2p_{sg}$	är det som fastställs i punkt 3.1.2,
pV_{sg}	är det som fastställs i punkt 2.4.

4.2. Undergrupper av fordon som ingår i beräkningen av tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläppsmål och specifika koldioxidutsläppsmål

Följande undergrupper *sg* ska ingå i beräkningen av de specifika koldioxidutsläppen $CO_2(X)$, de specifika utsläppsmålen $T(X)$ och kurvan för minskade koldioxidutsläpp $ET(X)_Y$.

X = 2025	X = NO	X = MCO2	X = MZE
undergrupper av fordon som omfattas av koldioxidutsläppsmålet enligt artikel 3a.1 a	undergrupper av fordon för godstransport, som omfattas av koldioxidutsläppsmålet enligt artikel 3a.1 b, c och d och artikel 3a.3	undergrupper av fordon för [...] <u>persontransport</u>, som omfattas av koldioxidutsläppsmålet enligt artikel 3a.1 b, c och d (turistbussar och bussar med låg ingång av klass II)	undergrupper av fordon för [...] <u>persontransport</u>, som omfattas av målet för utsläppsfria fordon i enlighet med artikel 3b (stadsbussar)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Alla undergrupper av fordon som avses i punkterna 1.1.1 och 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. Mål för minskade koldioxidutsläpp och obligatorisk andel utsläppsfria fordon

4.3.1. Följande mål för minskade koldioxidutsläpp rf_{sg} och rfp_{sg} enligt artikel 3a ska tillämpas på fordon i undergrupp sg för olika rapporteringsperioder:

Mål för minskade koldioxidutsläpp rf_{sg} och rfp_{sg}					
Undergrupp per sg		Rapporteringsperiod för åren			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	fr.o.m. 2040
Medeltunga lastbilar	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Tunga lastbilar > 7,4 ton	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Tunga lastbilar > 16 ton med axelkonfigurationer 4x2 och [...] <u>6x2</u>	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Tunga lastbilar > 16 ton med specialaxelkonfigurationer	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Turistbussar <u>och</u> bussar i drift mellan städer (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD₂, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Primärfordon för turistbussar <u>och</u> bussar i drift mellan städer (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD₂, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Släpvagnar		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Påhängsvagnar		0	<u>7,5</u>[...]%	<u>7,5</u>[...]%	<u>7,5</u>[...]%

För rapporteringsperioder för åren före 2025 ska alla mål för minskade koldioxidutsläpp rf_{sg} och rfp_{sg} fastställas till 0.

4.3.2. Följande mål för utsläppsfria fordon $zevM_{sg}$ i enlighet med artikel 3b är tillämpliga på fordon i undergruppen sg för olika rapporteringsperioder:

Obligatorisk andel utsläppsfria fordon $zevM_{sg}$					
Undergrup per sg		Rapporteringsperiod för åren			
		före 2030	2030–2034	2035–2039	fr.o.m. 2040
Stadsbussar	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, [...]	0	100 %	100 %	100 %

5. UTSLÄPPSKREDITER OCH UTSLÄPPSSKULDER SOM AVSES I ARTIKEL 7

5.1. Kurvor för minskade koldioxidutsläpp

5.1.1. Målfaktorer

För varje undergrupp av fordon sg och rapporteringsperiod för ett år Y ska målfaktorer definieras enligt följande:

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

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

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

där

lY, uY är värdena för det nedre året och det övre året

- i värdemängden $\{rY, 2025, 2030, 2035, 2040\}$ för de undergrupper som anges i kolumn X = 2025 i tabellen i punkt 4.2,
- i värdemängden $\{rY, 2030, 2035, 2040\}$ för alla andra undergrupper sg .

som definierar det minsta intervall för vilket villkoret $lY \leq Y < uY$ gäller,

rY	är det år i referensperioden som är tillämpligt på undergruppen av fordon sg enligt punkt 3.2,
$rf_{sg,lY}, rf_{sg,uY}$	är målen för minskade koldioxidutsläpp för undergruppen sg för nya tunga fordon för åren lY och uY enligt punkt 4.3,
$rfp_{sg,lY}, rfp_{sg,uY}$	är målen för minskade koldioxidutsläpp för undergruppen sg för primärfordon för nya tunga fordon för åren lY och uY enligt punkt 4.3,
$zevM_{sg,lY}, zevM_{sg,uY}$	är den obligatoriska andelen utsläppsfria fordon för nya tunga fordon för åren lY och uY enligt punkt 4.3.

För rapporteringsåren $Y < rY$ ska värdena för $RET_{sg,Y}$, $RETP_{sg,Y}$ och $ZET_{sg,Y}$ fastställas till 1 så att undergruppen sg inte bidrar till kurvan för minskade koldioxidutsläpp.

5.1.2. Kurvor för minskade koldioxidutsläpp

5.1.2.1. För varje undergrupp av fordon sg och rapporteringsperiod för ett år Y ska följande kurvor för minskade koldioxidutsläpp fastställas:

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

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

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

5.1.2.2. För varje tillverkare och rapporteringsperiod för ett år Y mellan 2019 och 2024 ska följande kurvor för minskade koldioxidutsläpp fastställas:

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

5.1.2.3. För varje tillverkare och rapporteringsperiod för ett år Y mellan 2025 och 2040 ska följande kurvor för minskade koldioxidutsläpp fastställas:

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

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

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

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

där

\sum_{sg} är summan för de undergrupper som är inkluderade i beräkningen av kurvan för de berörda koldioxidutsläppen enligt punkt 4.2,

$share_{sg}$ är andelen nya tunga fordon från tillverkaren i undergruppen sg som fastställs i enlighet med punkt 2.4,

MPW_{sg} är det som fastställs i punkt 2.6,

$rCO2_{sg}$ är det som fastställs i punkt 3.1.2,

$rCO2p_{sg}$ är det som fastställs i punkt 3.1.2,

pV_{sg} är andelen nya tunga fordon från tillverkaren inom undergruppen sg , som i enlighet med artikel 7b ska räknas in i koldioxidutsläppen från deras primärfordon vid beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen i punkt 2.2.

5.2. Beräkning av utsläppskrediter och utsläppsskulder för varje rapporteringsperiod

För varje tillverkare och varje rapporteringsperiod för åren Y från och med 2019 till och med 2040 ska utsläppskrediterna $cCO2(X)_Y$ och utsläppsskuldena $dCO2(X)_Y$, ($X = NO, M$) vara det högsta av följande värden och 0 (dvs. utsläppskrediter och utsläppsskulder får inte vara negativa):

	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	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

där

$ET(X)_Y$ är tillverkarens utsläppskurva under *rapporteringsperioden för* år Y , fastställd i enlighet med punkt 5.1 ($X = 2025, NO, M$),

$CO2(X)_Y$ är tillverkarens genomsnittliga specifika utsläpp under *rapporteringsperioden för* år Y , fastställda i enlighet med punkt 2.7 ($X = 2025, NO, M$),

$T(X)_Y$ är tillverkarens specifika utsläppsmål under *rapporteringsperioden för* år Y , fastställt i enlighet med punkt 4 ($X = 2025, NO, M$),

V_Y är antalet nya tunga fordon från tillverkaren under *rapporteringsperioden för* år Y .

5.3. Gräns för utsläppsskuld

För varje tillverkare ska gränserna för utsläppsskuld $limCO2(X)_Y$ under en rapporteringsperiod för år Y definieras enligt följande:

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

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

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$ för rapporteringsperioderna för år $Y \geq 2030$

där

$T(X)_Y$ är tillverkarens specifika utsläppsmål under *rapporteringsperioden för* år Y , fastställt i enlighet med punkt 4 ($X = 2025, NO, M$),

$V(X)_Y$ är antalet nya tunga fordon från tillverkaren under *rapporteringsperioden för* år Y i undergrupperna av fordon, som är inbegripet i beräkningen av de specifika koldioxidutsläppen $CO2(X)$ enligt punkt 4.2 ($X = 2025, NO, M$).

5.4. Tidiga utsläppskrediter

Utsläppsskulder som räknas in *för rapporteringsperioden för 2025* ska minskas med ett belopp som motsvarar de utsläppskrediter som räknats in före *den rapporteringsperioden*, vilket fastställs för varje tillverkare enligt följande:

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

där

\min är minimivärdet av de två värdena inom parentes,

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ är summan för *rapporteringsperioderna för åren Y från och med 2019 till och med 2024*,

$dCO2(NO)_Y$ är utsläppsskulderna för *rapporteringsperioden för år Y*, fastställda i enlighet med punkt 5.2,

$cCO2(NO)_Y$ är utsläppskrediterna för *rapporteringsperioden för år Y*, fastställda i enlighet med punkt 5.2.

6. FASTSTÄLLANDE AV EN TILLVERKARES ÖVERSKRIDANDE KOLDIOXIDUTSLÄPP SOM AVSES I ARTIKEL 8.2

Värdet för fordonskategorins specifika överskridande koldioxidutsläpp $exeCO2(X)_Y$ ska för varje tillverkare och varje *rapporteringsperiod* för år Y från och med *år 2025* och framåt fastställas enligt följande, om värdet är positivt (X = NO, M). Om följande beräkningar resulterar i ett negativt värde för $exeCO2(X)_Y$ ska det senare värdet fastställas till 0.

För *rapporteringsperioden för 2025*:

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

För rapporteringsperioderna för åren Y från och med 2026 till och med 2028, från och med 2030 till och med 2033 och från och med 2035 till och med 2038:

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

För rapporteringsperioderna för åren Y från och med 2030 till och med 2033 och från och med 2035 till och med 2038:

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

För rapporteringsperioderna för åren Y = 2029, 2034 och 2039:

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

För rapporteringsperioderna för åren Y = 2034 och 2039:

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

För rapporteringsperioden för 2040:

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

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

För rapporteringsperioderna för åren $Y > 2040$:

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

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

där

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ är summan för *rapporteringsperioderna för åren Y från och med 2019 till och med 2024*,

$\sum_{I=2025}^Y$ är summan för *rapporteringsperioderna för åren I från och med 2025 till och med år Y*,

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ är summan för *rapporteringsperioderna för åren J från och med 2025 till och med år (Y-1)*,

$\sum_{I=2025}^{2039}$ är summan för *rapporteringsperioderna för åren I från och med 2025 till och med 2039*,

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$ är summan för *rapporteringsperioderna för åren J från och med 2030 till och med år (Y-1)*,

$dCO2(X)_Y$ är utsläppsskulden för *rapporteringsperioden för år Y*, fastställda i enlighet med punkt 5.2 (X = NO, M),

$cCO2(X)_Y$ är utsläppskrediterna för *rapporteringsperioden för år Y*, fastställda i enlighet med punkt 5.2 (X = NO, M),

$limCO2(X)_Y$ är gränsen för utsläppsskuld, fastställd i enlighet med punkt 5.3 ($X = NO, M$),

$redCO2(X)$ är minskningen av utsläppsskulder för *rapporteringsperioden* för 2025, fastställd i enlighet med punkt 5.4. ($X = NO, M$).

I alla andra fall ska värdet för överskridande koldioxidutsläpp $exeCO2(X)_Y$ fastställas till 0 ($X = NO, M$).

De överskridande koldioxidutsläppen för rapporteringsperioden för år Y enligt artikel 8.2 ska vara

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

Justeringsförfaranden som avses i artikel 11

1. JUSTERING AV REFERENSVÄRDEN FÖR KOLDIOXIDUTSLÄPP TILL FÖLJD AV EN ÄNDRING AV DE TYPGODKÄNNANDEFÖRFARANDEN SOM AVSES I ARTIKEL 11.2

Efter en ändring av de typgodkännandeförfaranden som avses i artikel 11.2 ska de referensvärden för koldioxidutsläpp som avses i punkt 3.1.2 i bilaga I beräknas på nytt.

För detta ändamål ska koldioxidutsläppen i g/km från nya tunga fordon v under referensperioden och från deras primärfordon, fastställda för en användningsprofil mp , enligt punkt 2.1 i bilaga I, justeras enligt följande:

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

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

där

\sum_r är summan för alla representativa fordon r för undergruppen sg ,

sg är den undergrupp som fordonet v tillhör,

$s_{r,sg}$ är den statistiska viktningen för det representativa fordonet r i undergrupp sg ,

$CO2(RP)_{v,mp}$ är de specifika koldioxidutsläppen från fordon v i g/km, fastställda i användningsprofil mp och baserade på övervakningsuppgifterna för referensperioden,

$CO_2(RP)_{r,mp}$	är de specifika koldioxidutsläppen från det representativa fordonet r i g/km, fastställda i användningsprofil mp i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder såsom den tillämpades under referensperioden,
$CO_{2r,mp}$	är de specifika koldioxidutsläppen från det representativa fordonet r , fastställda i användningsprofil mp i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder enligt ändringarna i artikel 11.3 a,
$CO_{2p}(RP)_{v,mp}$	är de specifika koldioxidutsläppen från primärfordonet för det tunga fordonet v i g/km, fastställda i användningsprofil mp och baserade på övervakningsuppgifterna för referensperioden,
$CO_{2p}(RP)_{r,mp}$	är de specifika koldioxidutsläppen från primärfordonet för det representativa fordonet r i g/km, fastställda i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder såsom den tillämpades under referensperioden,
$CO_{2pr,mp}$	är de specifika koldioxidutsläppen från primärfordonet för det representativa fordonet r , fastställda i användningsprofil mp i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder enligt ändringarna i artikel 11.3 a.

De specifika koldioxidutsläppen ska normaliseras i enlighet med bilaga III med användning av värdena för de parametrar som avses i artikel 14.1 f som är tillämpliga under den rapporteringsperiod som avses i artikel 11.2 a.

Det representativa fordonen ska definieras i enlighet med den metod som avses i artikel 11.3.

2. TILLÄMPNING AV DET JUSTERADE REFERENSVÄRDET FÖR KOLDIOXIDUTSLÄPP ENLIGT ARTIKEL 11.2

Om de specifika koldioxidutsläppen från vissa nya tunga fordon från en tillverkare under rapporteringsperioden för år Y har fastställts med de ändringar som avses i artikel 11.2 ska referensvärdena för koldioxidutsläpp rCO_{2sg} för den undergrupp av fordon sg som används i punkterna 4 och 5.1 i bilaga I beräknas enligt följande:

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

där

\sum_i är summan av

- för $i = [\dots]0$: det icke-ändrade förfarandet för fastställande av koldioxidutsläpp, för vilka de ursprungliga referensvärdena för koldioxidutsläpp utan justeringar är tillämpliga, och
- för $i \geq 1$: alla efterföljande ändringar som avses i artikel 11.2,

V_{sg} är antalet nya tunga fordon från tillverkaren under rapporteringsperioden för år Y och undergruppen av fordon sg ,

$V_{sg,i}$ är antalet nya tunga fordon från tillverkaren under rapporteringsperioden för år Y och undergruppen av fordon sg , för vilka de specifika koldioxidutsläppen har fastställts med ändringen i ,

$rCO_{2sg,i}$ är

- för $i = 0$: de icke-justerade referensvärdena för koldioxidutsläpp,
- för $i \geq 1$: det referensvärde för koldioxidutsläpp som har fastställts för undergruppen av fordon sg med ändring i .

BILAGA II²⁰

”BILAGA III

Normalisering av specifika koldioxidutsläpp från nya tunga fordon som avses i artikel 4

1. NORMALISERING AV SPECIFIKA KOLDIOXIDUTSLÄPP

För beräkningen i punkt 2.1 i bilaga I ska koldioxidutsläppsvärdena $CO_{2v,mp}$ från fordon normaliseras enligt följande:

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

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{för fordon i kategorierna N och O})$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{för fordon i kategori M})$$

Värdena för koldioxidutsläpp $[[CO_2p]]_{(v,mp)}$ från primärfordon normaliseras enligt samma metod, med hjälp av parametrarna för primärfordon.

där

$CO_{2v,mp}$ är de normaliserade koldioxidutsläppen från fordonet v , fastställda för en användningsprofil mp , som ska beaktas vid beräkningen i punkt 2.1 i bilaga I,

$reportCO_{2v,mp}$ är koldioxidutsläppen i g/km [...] från ett nytt tungt fordon v , fastställda för en användningsprofil mp och rapporterade i enlighet med artiklarna 13a och 13b,

$\Delta CO_{2v,mp}(m)$ ska fastställas i enlighet med punkt 3,

²⁰ Se fotnot 20.

$\Delta CO_2cv_{v,mp}$	ska fastställas i enlighet med punkt 4,
$PL_{v,mp}$	är nyttolasten för fordon v i användningsprofilen mp , fastställd utifrån de uppgifter som rapporterats enligt artiklarna 13a och 13b,
$PL_{sg,mp}$	är nyttolasten för undergrupp sg och användningsprofil mp enligt punkt 2.5 i bilaga I,
$PM_{v,mp}$	är passagerarvikt för fordon v i användningsprofilen mp , fastställd utifrån de uppgifter som rapporterats enligt artiklarna 13a och 13b,
$PM_{sg,mp}$	är passagerarvikt för undergrupp sg och användningsprofil mp enligt punkt 2.5 i bilaga I,
cCW_v	är korrigeringen av fordonets tjänstevikt v enligt punkt 2.

2. NORMALISERING AV TJÄNSTEVIKT

Ett fordons transportnytta ökar med dess högsta tekniskt tillåtna nyttolast eller passagerarantal, men av tekniska skäl är högre värden för dessa parametrar korrelerade med högre tjänstevikter och därmed högre koldioxidutsläpp, och därför ska följande korrigering av tjänstevikten för ett fordon v i undergrupp sg göras för att normalisera dess specifika koldioxidutsläpp enligt punkt 1:

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (\max PL_{sg} - \max PL_v) \text{ för fordon i kategori N [...]},$$

$$\underline{cCW_v = 0} \quad \underline{\text{för fordon i kategori O}},$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (\max PN_{sg} - \max PN_v) \text{ för fordon i kategori M},$$

där

a_{sg} är en linjär koefficient som fastställs i enlighet med punkt 2.1 för rapporteringsperioden för fordonet v ,

$maxPL_v$ är den högsta tekniskt tillåtna nyttolasten för fordon v , fastställd utifrån de uppgifter som rapporterats i enlighet med artiklarna 13a och 13b,

$maxPN_v$ är det högsta tekniskt tillåtna passagerarantalet för fordon v , fastställt utifrån de uppgifter som rapporterats i enlighet med artiklarna 13a och 13b,

$maxPL_{sg}$ är den högsta tekniskt tillåtna nyttolasten för undergruppen av fordon sg , fastställd enligt punkt 2.5 i bilaga I,

$maxPN_{sg}$ är det högsta tekniskt tillåtna passagerarantalet för undergruppen av fordon sg , fastställt enligt punkt 2.5 i bilaga I.

2.1. Fastställande av normaliseringsparametrar

För varje rapporteringsperiod ska parametrarna a_{sg} och b_{sg} bestämmas med en linjär regressionsanalys av sambandet mellan värdena för CW_v med värdena för $maxPL_v$ (fordon i kategori N och O) och $maxPN_v$ (fordon i kategori M), med beaktande av alla nyregistrerade fordon v i undergrupp sg :

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPL_v + b_{sg} \text{ för fordon i kategori N [...]},$$

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPN_v + b_{sg} \text{ för fordon i kategori M},$$

där

CW_v är tjänstevikten för fordon v , fastställd utifrån de uppgifter som rapporterats i enlighet med artiklarna 13a och 13b; om inget exakt värde finns tillgängligt får det approximeras med fordonets v korrigerade faktiska vikt,

$maxPL_v$ är den högsta tekniskt tillåtna nyttolasten för fordon v , fastställd utifrån de uppgifter som rapporterats i enlighet med artiklarna 13a och 13b,

$maxPN_v$ är det högsta tekniskt tillåtna passagerarantalet för fordon v , fastställt utifrån de uppgifter som rapporterats i enlighet med artiklarna 13a och 13b.

3. ÄNDRING AV KOLDIOXIDUTSLÄPP FÖR ÄNDRING AV FORDONS TOTALVIKT

En ändring gjord i efterhand av koldioxidutsläpp från fordon v , som ska fastställas för en användningsprofil mp med anledning av en ändring gjord i efterhand av den totalvikt som ska kopplas till fordonet för att fastställa koldioxidutsläpp, bestäms genom följande linjära approximering:

$$\Delta CO2_{v,mp}(m) = m \cdot (CO2_{v,r} - CO2_{v,l}) / (Mr - Ml)$$

där

m är ändringen av den totalvikt som kopplas till fordonet v för att fastställa dess koldioxidutsläpp,

$CO2_{v,r}$ är koldioxidutsläppen från fordon v i g/km, utan ändring av vikt, fastställda för samma användningsprofil mp , förhållanden med representativ last,

$CO2_{v,l}$	är koldioxidutsläppen från fordon v i g/km, utan ändring av vikt, fastställda för samma användningsprofil mp , förhållanden med lätt last,
Mr	är den totala fordonsvikten vid simulering, utan ändring av vikt för samma användningsprofil mp , förhållanden med representativ last,
MI	är den totala fordonsvikten vid simulering, utan ändring av vikt, för samma användningsprofil mp , förhållanden med lätt last.

4. NORMALISERING FÖR OLIKA GODSVOLYMER

Fordon i kategori O inom samma undergrupp har olika godsvolymer. Ett fordons transportnytta ökar med dess godsvolym, men av tekniska skäl är en sådan ökning också korrelerad med högre koldioxidutsläpp, och därför ska följande korrigering av koldioxidutsläppen från ett fordon v i undergrupp sg göras:

$$\Delta CO2cv_{v,mp} = a_{sg,mp} \cdot (CV_{sg} - CV_v)$$

där

$a_{sg,mp}$ är en linjär koefficient som fastställs i enlighet med punkt 4.1 för rapporteringsperioden för fordonet v ,

CV_v är godsvolymen för fordon v , fastställd utifrån de uppgifter som rapporterats i enlighet med artiklarna 13a och 13b,

CV_{sg} är godsvolymen för undergruppen av fordon sg , fastställd enligt punkt 2.5 i bilaga I.

För fordon i kategori N och M ska korrigeringen av koldioxidutsläpp $\Delta CO2cv_{v,mp}$ fastställas till 0.

4.1. Fastställande av normaliseringsparametrar

För varje rapporteringsperiod och användningsprofil ska parametrarna $a_{sg,mp}$ och $b_{sg,mp}$ bestämmas med en linjär regressionsanalys av sambandet mellan värdena för $[reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}m]$ och värdena för CV_v , med beaktande av det totala antalet nyregistrerade fordon v i undergruppen sg :

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

där

CV_v är godsvolymen för fordon v , fastställd utifrån de uppgifter som rapporterats i enlighet med artiklarna 13a och 13b,

$reportCO2_{v,mp} , \Delta CO2_{v,mp}m)$ har ett värde enligt vad som anges i punkt 1.”.

Regler om uppgifter som ska övervakas och rapporteras i enlighet med artiklarna 13a och 13b

DEL A: UPPGIFTER SOM SKA ÖVERVAKAS OCH RAPPORTERAS AV
MEDLEMSSTATERNA

- a) Fordonsidentifieringsnummer för alla nya tunga fordon enligt artikel 2 som är registrerade inom medlemsstatens territorium.
- b) Tillverkarens namn.
- c) Fabrikat (tillverkarens handelsnamn).
- d) Kod för karosseri enligt vad som anges i post 38 i intyget om överensstämmelse, inklusive, i tillämpliga fall, de kompletterande siffror som avses i tillägg 2 till bilaga I till förordning (EU) 2018/858.
- e) För tunga fordon som avses i artikel 2 första stycket a eller b: den information om motoranläggningen som anges i posterna 23, 23.1 och 26 i intyget om överensstämmelse.
- f) Fordonets högsta hastighet som anges i post 29 i intyget om överensstämmelse.
- g) Den färdigställandegrad som anges i den valda mallen för intyget om överensstämmelse i enlighet med punkt 2 i bilaga VIII till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683.
- h) Fordonskategori som anges i post 0.4 i intyget om överensstämmelse.
- i) Antal axlar som anges i post 1 i intyget om överensstämmelse.
- j) Högsta tekniskt tillåtna lastade vikt som anges i post 16.1 i intyget om överensstämmelse.
- k) Avtryck av kryptografiskt hashvärde i tillverkarens dokumentationsfil som anges i post 49.1 i intyget om överensstämmelse. För fordon som registreras till och med den 30 juni 2025 räcker det att medlemsstaterna rapporterar endast de första åtta tecknen i det kryptografiska hashvärdet.
- l) Specifika koldioxidutsläpp som anges i post 49.5 i intyget om överensstämmelse.
- m) Genomsnittligt nyttolastvärde som anges i post 49.6 i intyget om överensstämmelse.

²¹ Se fotnoterna 20 och 21.

- n) Registreringsdatum.
- o) Kombinationens högsta tekniskt tillåtna vikt för en lastbil i kategori N3 i extra tung kombination som avses i artikel 3.24 enligt vad som anges i post 16.4 i intyget om överensstämmelse eller intyget om enskilt fordonsgodkännande.
- [...]p) För fordon avsedda för särskilda ändamål, det som anges i post 51 i intyget om överensstämmelse.
- q) Antal drivaxlar som anges i post 3 i intyget om överensstämmelse.
- [...]r) För fordon som godkänts enligt artikel 2.3 b i förordning (EU) 2018/858, uppgift om att fordonet är konstruerat och tillverkat eller anpassat för att användas inom civilskyddet, brandförsvaret och ordningsmakten.
- [...]s) För fordon som är registrerade för att användas inom civilskyddet, brandförsvaret och ordningsmakten eller för användning av försvarsmakten, en bekräftelse på att fordonet är registrerat för användning inom civilskyddet, brandförsvaret och ordningsmakten eller för användning av försvarsmakten och att det uppfyller villkoren i artikel 2.5 i denna förordning. För alla fordon, inbegripet enskilt godkända fordon, ska motsvarande information vara den information som ska lämnas i EU-intyget om överensstämmelse eller EU-intyget om enskilt fordonsgodkännande eller det nationella intyget om enskilt godkännande i enlighet med mallarna i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683²², oberoende av eventuella nationella undantag som är tillämpliga enligt artikel 45.1 i förordning (EU) 2018/858.

²² Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 av den 15 april 2020 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 vad gäller de administrativa kraven för godkännande och marknads kontroll av motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, EUT L 163, 26.5.2020, s. 1.

DEL B: UPPGIFTER SOM SKA RAPPORTERAS AV TILLVERKARE OCH ANDRA ENHETER

I enlighet med artikel 13b ska varje uppgiftslämnare rapportera följande uppgifter för de fordon för vilka den är skyldig att ta fram en dokumentationsfil för tillverkaren (MRF, Manufacturer's Records File) eller en fordonsinformationsfil (VIF, Vehicle Information File) i enlighet med bestämmelserna i förordning (EU) 2017/2400 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362²³.

För fordon som avses i del A leden p och q i bilaga IV ska den tillverkare som avses i artikel 7a också, i enlighet med artiklarna 2.4 och 2.5, underrätta kommissionen om det fordon som annars skulle undantas från skyldigheterna i artikel 3a inte ska undantas från de skyldigheterna.

Fordonskategorier/undergrupper av fordon	Uppgiftslämnare			
	Tillverkare av primärfordon ⁽¹⁾	Tillverkare av interimfordon ⁽²⁾	Fordonstillverkare ⁽³⁾	Utsedd teknisk tjänst ⁽⁸⁾
N / samtliga	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt	– MRF ⁽⁴⁾ – Ytterligare information*	Ej tillämpligt
M / samtliga	– VIF ^{(4) (5)} – MRF ^{(4) (6)} – Ytterligare information* för primärfordonet	Ej tillämpligt	– VIF ^{(4) (7)} – MRF ^{(4) (7)} – Ytterligare information* för det färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordonet	Ej tillämpligt
O / samtliga	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt	– MRF ⁽⁹⁾ – Ytterligare information*	– MRF ⁽⁹⁾ – Ytterligare information*

²³ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362 av den 1 augusti 2022 om genomförande av Europaparlamentets och rådets genomförandeförordning (EG) nr 595/2009 vad gäller tunga släpfordons prestanda med avseende på deras påverkan på motorfordons koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, energiförbrukning och körsträcka med nollutsläpp och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2020/683 (EUT L 205, 5.8.2022, s. 145).

- (1) Artikel 3.29 i kommissionens förordning (EU) 2017/2400.
- (2) Artikel 3.31 i kommissionens förordning (EU) 2017/2400.
- (3) Artikel 3.4a i kommissionens förordning (EU) 2017/2400.
- (4) Artikel 9.2 i kommissionens förordning (EU) 2017/2400.
- (5) Punkt 2.3 i bilaga I till kommissionens förordning (EU) 2017/2400.
- (6) Punkt 2.4 i bilaga I till kommissionens förordning (EU) 2017/2400.
- (7) Punkt 2.7.5 i bilaga I till kommissionens förordning (EU) 2017/2400.
- (8) Artikel 8.6 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362.
- (9) Artikel 8.7 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362.

***Ytterligare information:**

Nej	Övervakningsparameter	Källa	Tillämplig på fordon
15	Fabrikat (tillverkarens handelsnamn)		Alla
24	Transmissionstillverkarens namn och adress	Punkt 0.4 i mallen till ett intyg om en komponent, en separat teknisk enhet eller ett system i tillägg 1 till bilaga VI till förordning (EU) 2017/2400	Kategori N: Kategori M: endast primärfordon
25	Fabrikat (transmissionstillverkarens handelsnamn)	Punkt 0.1 i mallen till ett intyg om en komponent, en separat teknisk enhet eller ett system i tillägg 1 till bilaga VI till förordning (EU) 2017/2400	Kategori N: Kategori M: endast primärfordon
32	Axeltillverkarens namn och adress	Punkt 0.4 i mallen till ett intyg om en komponent, en separat teknisk enhet eller ett system i tillägg 1 till bilaga VII till förordning (EU) 2017/2400	Kategori N: Kategori M: endast primärfordon Kategori O:

33	Fabrikat (axeltillverkarens handelsnamn)	Punkt 0.1 i mallen till ett intyg om en komponent, en separat teknisk enhet eller ett system i tillägg 1 till bilaga VII till förordning (EU) 2017/2400	Kategori N: Kategori M: endast primärfordon Kategori O:
39	Däcktillverkarens namn och adress	Punkt 1 i mallen till ett intyg om en komponent, en separat teknisk enhet eller ett system i tillägg 1 till bilaga X till förordning (EU) 2017/2400	Kategori N: Kategori M: endast primärfordon Kategori O:
40	Fabrikat (däcktillverkarens handelsnamn)	Punkt 3 i mallen till ett intyg om en komponent, en separat teknisk enhet eller ett system i tillägg 1 till bilaga X till förordning (EU) 2017/2400	Kategori N: Kategori M: endast primärfordon Kategori O:
72	Nummer på licens för drift av simuleringsverktyget		Alla
75	Motorns koldioxidmassutsläpp under WHTC-provningen (8) (g/kWh)	Punkt 1.4.2 i addendumet till tillägg 5 eller punkt 1.4.2 i addendumet till tillägg 7 till bilaga I till förordning (EU) nr 582/2011, beroende på vad som är tillämpligt	Kategori N: Kategori M: endast primärfordon
76	Motorns bränsleförbrukning under WHTC-provningen (g/kWh)	Punkt 1.4.2 i addendumet till tillägg 5 eller punkt 1.4.2 i addendumet till tillägg 7 till bilaga I till förordning (EU) nr 582/2011, beroende på vad som är tillämpligt	Kategori N: Kategori M: endast primärfordon
77	Motorns koldioxidmassutsläpp under WHSC-provningen (9) (g/kWh)	Punkt 1.4.1 i addendumet till tillägg 5 eller punkt 1.4.1 i addendumet till tillägg 7 till bilaga I till förordning (EU) nr 582/2011, beroende på vad som är tillämpligt	Kategori N: Kategori M: endast primärfordon
78	Motorns bränsleförbrukning under WHSC-provningen (g/kWh)	Punkt 1.4.1 i addendumet till tillägg 5 eller punkt 1.4.1 i addendumet till tillägg 7 till bilaga I till förordning (EU) nr 582/2011, beroende på vad som är tillämpligt	Kategori N: Kategori M: endast primärfordon

101	För fordon med ett simuleringsdatum från och med den 1 juli 2020: motorns typgodkännandenummer	Punkt 1.2.1 i addendumet till tillägg 5, 6 eller 7 till bilaga I till förordning (EU) nr 582/2011, beroende på vad som är tillämpligt	Kategori N: Kategori M: endast primärfordon
102	För fordon med simuleringsdatum från och med den 1 juli 2021, fil med kommaseparerade värden som har samma namn som arbetsfilen och har filnamnsändelsen .vsum och som innehåller de aggregerade resultaten per simulerad användningsprofil och nyttolast	Fil som genereras av det simuleringsverktyg som avses i artikel 5.1 a i förordning (EU) 2017/2400 i dess grafiska användargränssnittsversion	[...] Alla

DEL C: INTERVALL FÖR LUFTMOTSTÅNDSVÄRDE (CDXA) FÖR OFFENTLIGGÖRANDE
I ENLIGHET MED ARTIKEL 13c

I syfte att göra det CdxA-värde som anges i post 23 tillgängligt för allmänheten i enlighet med artikel 13c ska kommissionen använda de intervall som fastställs i följande tabell, vilken innehåller de intervall som svarar mot respektive CdxA-värde:

Intervall	CdxA-värde [m2]	
	Min CdxA (CdxA \geq min CdxA)	Max CdxA (CdxA < max CdxA)
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

Rapportering och hantering av uppgifter som avses i artiklarna 13a–13c

1. MEDLEMSSTATERNAS RAPPORTERING

- 1.1 De uppgifter som anges i del A i bilaga IV ska överföras i enlighet med artikel 13a av de behöriga myndigheternas kontaktpunkt genom elektronisk dataöverföring till byrån.

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

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

och

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. TILLVERKARNAS RAPPORTERING

- 2.1 Tillverkarna ska utan dröjsmål underrätta kommissionen om följande:

- a) Tillverkarens namn enligt vad som anges i intyget om överensstämmelse eller intyget om enskilt godkännande.
- b) Kod för identifiering av världens tillverkare (WMI-kod) enligt definitionen i kommissionens förordning (EU) nr 19/2011²⁴, vilken ska användas i fordonsidentifieringsnumret för nya tunga fordon som ska släppas ut på marknaden.
- c) Kontaktpunkt som ansvarar för att föra in uppgifterna till byrån.

De ska utan dröjsmål underrätta kommissionen om den informationen ändras.

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

²⁴ Kommissionens förordning (EU) nr 19/2011 av den 11 januari 2011 om krav för typgodkännande av tillverkarens föreskrivna skylt och för fordonsidentifieringsnummer till motorfordon och deras släpvagnar samt om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 8, 12.1.2011, s. 1).

- 2.2 De uppgifter som anges i punkt 2 i del B i bilaga I ska överföras i enlighet med artikel 13b av tillverkarens kontaktpunkt genom elektronisk dataöverföring till byrån.

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

3 BEHANDLING AV UPPGIFTER

- 3.1 Byrån ska behandla de uppgifter som överförs i enlighet med punkterna 1.1 och 2.2, och registrera de behandlade uppgifterna i registret.
- 3.2 Uppgifter som rör tunga fordon som registrerats under föregående rapporteringsperiod och som har lagts in i registret ska offentliggöras senast den 30 april varje år, med undantag av följande uppgifter:
- 3.2.1 Fordonets identifieringsnummer
 - 3.2.2 Transmissionstillverkarens namn och adress
 - 3.2.3 Fabrikat (transmissionstillverkarens handelsnamn)
 - 3.2.4 Axeltillverkarens namn och adress
 - 3.2.5 Fabrikat (axeltillverkarens handelsnamn)
 - 3.2.6 Däcktillverkarens namn och adress
 - 3.2.7 Fabrikat (däcktillverkarens handelsnamn)
 - 3.2.8 Motorns modell
 - 3.2.9 Transmissionsmodell
 - 3.2.10 Retarderns modell
 - 3.2.11 Momentomvandlarens modell
 - 3.2.12 Vinkelväxelns modell
 - 3.2.13 Axelmodell
 - 3.2.14 Luftmotståndsmodel
 - 3.2.15 Fil med kommaseparerade värden som har samma namn som arbetsfilen och har filnamnsändelsen .vsum och som innehåller de aggregerade resultaten per simulerad användningsprofil och nyttolast

- 3.3 Om en behörig myndighet eller tillverkare upptäcker fel i de inlämnade uppgifterna ska de utan dröjsmål underrätta kommissionen och byrån om detta genom att skicka en felanmälan till byrån och genom att skicka e-post till de adresser som avses i punkt 1.1.
- 3.4 Kommissionen ska med hjälp av byrån verifiera de anmälda felen och vid behov korrigera uppgifterna i registret.
- 3.5 Kommissionen ska med hjälp av byrån tillhandahålla elektroniska format för sådan dataöverföring som avses i punkterna 1.1 och 2.2 i god tid före tidsfristerna för överföring av uppgifterna.

BILAGA VI

JÄMFÖRELSETABELL

Förordning (EU) 2018/956

Förordning (EU) 2018/956	Denna förordning
Artikel 1	Artikel 1.2
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	–
Bilaga I	Bilaga IV
Bilaga II	Bilaga V”