



Bryssel den 14 december 2018
(OR. en)

15615/18

**Interinstitutionellt ärende:
2018/0143(COD)**

**CLIMA 259
ENV 910
TRANS 653
MI 1002
CODEC 2353**

NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Rådet
Föreg. dok. nr:	14874/18
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon — Allmän riktlinje

I. INLEDNING

1. Kommissionen antog sitt förslag den 17 maj 2018. Syftet med den föreslagna förordningen är att fastställa utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon och därmed hjälpa medlemsstaterna att uppnå sina minskningsmål för koldioxidutsläpp i enlighet med förordning (EU) 2018/842 (nedan kallad *förordningen om ansvarsfördelning*), som avser utsläpp från de sektorer som inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem.

2. I den föreslagna förordningen fastställs ett övergripande mål för minskningen av koldioxidutsläpp från de nya tunga fordonen i EU:s fordonspark på 15 % från och med 2025 jämfört med utsläppsnivåerna 2019 och ett vägledande minskningsmål på minst 30 % från och med 2030. Enligt förslaget kommer det slutgiltiga målet från och med 2030 att bekräftas i enlighet med en översyn som ska genomföras 2022. Dessutom föreslås att tillämpningsområdet för normerna, efter översynen, ska utvidgas till att omfatta även mindre lastbilar, bussar, långfärdsbussar och släpvagnar. Arbetsfordon, t.ex. anläggningsbilar, sopbilar och betongblandare, är undantagna från koldioxidmålen.
3. För att skapa incitament för utveckling och spridning på EU-marknaden av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som ännu inte skulle omfattas av koldioxidutsläppsmålen enligt den föreslagna förordningen, föreslås ett system med ”superkrediter” där sådana fordon skulle räknas som mer än ett fordon vid beräkningen av en tillverkares specifika utsläpp. Det skulle finnas ett förhandsdefinierat tak för superkrediterna för att undvika att förordningens miljömål försvagas.
4. För att främja ett kostnadseffektivt genomförande innehåller förslaget bestämmelser om sparande och lån av koldioxidkrediter. En straffavgift för extra utsläpp föreskrivs för de fall där koldioxidmålen inte uppfylls. Dessutom innehåller förslaget åtgärder för att säkerställa att tillförlitliga och representativa data från tillverkare om koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning finns tillgängliga.
5. Den 9 oktober 2018 höll rådet (miljö) en riktlinjedebatt om två huvudfrågor i förslaget, nämligen de föreslagna målen och det föreslagna incitamentssystemet för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon.
6. Europaparlamentet röstade igenom sina ändringsförslag till kommissionens förslag vid plenarsammanträdet den 14 november 2018 (med 373 röster för, 285 röster mot och 16 nedlagda röster).
7. Efter en detaljerad diskussion om förslaget på teknisk nivå behandlade Ständiga representanternas kommitté (Coreper) den 7 december 2018 förslaget på grundval av ordförandeskapets kompromissförslag¹.

¹ Dok. 14874/18

8. På grundval av diskussionen i Coreper har ordförandeskapet utarbetat en något justerad kompromisstext som grund för diskussionen i rådet (miljö) den 20 december, som syftar till att nå fram till en allmän riktlinje om förslaget. Ordförandeskapets reviderade kompromissförslag återges i bilagan till denna not.

II. LÄGESRAPPORT

9. De huvudsakliga kvarstående frågorna i förslaget gäller målen för 2025 och 2030 och incitamenten för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon.
- Angående målen skiljer sig delegationernas ståndpunkter åt mellan dem som stöder de mål som ordförandeskapet har föreslagit, som är i enlighet med strategin i kommissionens ursprungliga förslag, och dem som efterlyser mer ambitiösa mål. Mer specifikt föreslår några delegationer att målet för 2030 bör fastställas till en nivå på 30 % eller högre, och att det bör vara bindande och endast bör kunna justeras uppåt under översynen 2022. Ett fåtal delegationer förespråkar också att höja det föreslagna målet för 2025 till 20 %.
 - Vad gäller valet av incitamentsystem för utveckling och användning av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon hade ordförandeskapet, på begäran av ett stort antal delegationer, beslutat att bussar och långfärdsbussar inte skulle omfattas av incitamentssystemet i den kompromisstext som lades fram för Coreper. Ett fåtal delegationer motsätter sig detta. Dessutom föreslår en del delegationer att superkreditsystemet från och med 2025 ersätts av ett system som baseras på riktmärken för årlig försäljning av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som begränsas till 3 %. En del andra delegationer har uttryckt stöd till ordförandeskapets nuvarande kompromissförslag som innebär att införandet av ett system med riktmärken från och med 2025 skulle ses som en del av översynen.
10. I Coreper förordade ett antal andra delegationer ett återinförande av hänvisningen till längre och tyngre fordonskombinationer, dvs. modulsystem (det europeiska modulsystemet). Andra förslag, som har erhållit visst stöd i Coreper, inbegriper minskning av nivån på straffavgifter som ska tillämpas under perioden fram till och med 2025, beaktande av syntetiska och alternativa bränslen inom ramen för incitamentsystemet och ersättning av den föreliggande föreslagna definitionen av utsläppssnåla fordon med en tröskel som är specifik för undergrupper och som tar hänsyn till gruppsspecifika utsläpp.

Efter diskussionen i Coreper har ordförandeskapet behållit de ändringar som har föreslagits i tidigare kompromissförslag men föreslår ett tillägg till skäl 34 om översynen avseende modulsystem och intermodala system².

III. SLUTSATSER

Rådet (miljö) uppmanas att lösa de kvarstående frågorna och anta en allmän riktlinje på grundval av texten i bilagan till denna not.

Den allmänna riktlinjen kommer att utgöra rådets mandat för förhandlingarna med Europaparlamentet inom ramen för det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

² Dessutom har en del tekniska ändringar gjorts.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om fastställande av utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon och om ändring av förordning (EG) nr 595/2009

(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 yttrande³,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁴,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens meddelande ”En europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet” fastställs en tydlig ambitionsnivå: år 2050 måste utsläppen av växthusgaser från transportsektorn vara minst 60 procent lägre än 1990 och stadigt på väg mot noll. Transportsektorns luftföroreningar som skadar vår hälsa måste också minskas kraftigt utan dröjsmål.

³ EUT C , , s. .

⁴ EUT C , , s. .

- (2) Efter meddelandet antog kommissionen två mobilitetspaket i maj⁵ och november 2017⁶. Dessa båda paket innehåller en positiv agenda som även syftar till att garantera en friktionsfri övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet åt alla.
- (3) Föreliggande förordning är en del av kommissionens tredje paket om rörlighet, ”Europa på väg”, som är en uppföljning av kommissionens meddelande *Invester i en smart, innovativ och hållbar industri – En förnyad strategi för EU:s industripolitik*⁷, och är utformat för att fullfölja processen för att unionen ska kunna dra full nytta av en moderniserad rörlighet med lägre koldioxidutsläpp. Målet för det tredje paketet för rörlighet är att göra rörligheten i Europa säkrare och mer tillgänglig, den europeiska industrin mer konkurrenskraftig och jobben tryggare, och rörlighetssystemet renare och bättre anpassat till de nödvändiga insatserna mot klimatförändringarna. Detta kommer att kräva ett fullständigt engagemang från unionen, medlemsstaterna och berörda parter, inte minst för att öka ansträngningarna för att minska koldioxidutsläpp och luftföroreningar.
- (4) Föreskrifterna i denna förordning innebär, tillsammans med utsläppsnormer för koldioxid från personbilar och lätta nyttofordon⁸, en tydlig väg mot minskade koldioxidutsläpp från vägtransportsektorn, och bidrar till det bindande målet att senast 2030 minska växthusgasutsläppen från hela EU:s ekonomi med minst 40 procent jämfört med 1990, vilket fick stöd i slutsatserna från Europeiska rådets möte den 23–24 oktober 2014 och godkändes av rådet den 6 mars 2015 i form av unionens planerade nationellt fastställda bidrag enligt Parisavtalet [...].

⁵ *Europa på väg: En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla*, COM(2017) 283 final.

⁶ *Resultat för utsläppssnål rörlighet: Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare*, COM(2017) 675 final.

⁷ *Invester i en smart, innovativ och hållbar industri – En förnyad strategi för EU:s industripolitik* COM(2017) 0479 final.

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) .../... om fastställande av utsläppsnormer för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon och om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 (EUT L ..., ..., s.).

- (5) I Europeiska rådets slutsatser från oktober 2014 finns stöd för en minskning av växthusgasutsläppen på 30 procent senast 2030, jämfört med 2005, för de sektorer som inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem. Vägtransporter står för en stor del av utsläppen i dessa sektorer, och utsläppen är fortfarande på en betydligt högre nivå än de var 1990. Om utsläppen från vägtransporter fortsätter att öka kommer de att motverka de minskningar som åstadkoms i andra sektorer för att bekämpa klimatförändringen.
- (6) I Europeiska rådets slutsatser från oktober 2014 betonades vikten av att minska utsläppen av växthusgaser och riskerna med beroendet av fossila bränslen i transportsektorn genom ett heltäckande och teknikneutralt tillvägagångssätt för främjande av utsläppsminskning och energieffektivitet i transportsektorn, för eldrivna transporter och förnybara energikällor i transportsektorn även efter 2020.
- (7) Energieffektivitet som ett sätt att bidra till dämpad efterfrågan är en av de fem ömsesidigt förstärkande och nära sammanhörande aspekterna som anges i kommissionens meddelande om strategin för energiunionen⁹ som syftar till att ge unionens konsumenter säker, hållbar och konkurrenskraftig energi till ett överkomligt pris. I meddelandet framhålls att samtidigt som alla sektorer i ekonomin måste vidta åtgärder för öka effektiviteten i sin energianvändning så finns det en stor potential för energieffektivitet i transportsektorn.
- (8) Koldioxidutsläpp från tunga fordon, inbegripet lastbilar, bussar och långfärdsbussar, står för ungefär sex procent av unionens totala koldioxidutsläpp och för ungefär 25 procent de totala koldioxidutsläppen från vägtransporterna. Om inga vidare åtgärder vidtas förväntas andelen utsläpp från tunga fordon växa till cirka nio procent under perioden 2010–2030. I unionslagstiftningen finns för närvarande inga krav på koldioxidminskningar för tunga fordon.

⁹ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén, Regionkommittén och Europeiska investeringsbanken: En ramstrategi för en motståndskraftig energiunion med en framåtblickande klimatpolitik (COM(2015) 80 final).

- (9) För att helt förverkliga den potentiella energieffektiviteten och säkerställa att vägtransportsektorn som helhet bidrar till överenskomna minskningar av växthusgaser är det lämpligt att komplettera de utsläppsnormer som redan finns för koldioxid från nya personbilar och lätta nyttofordon genom att fastställa utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon. Dessa normer kommer att utgöra en drivkraft för innovation inom teknik för bränsleeffektivitet och bidra till att stärka positionen som teknikledare för unionens tillverkare och leverantörer.
- (10) Med tanke på att klimatförändring är ett gränsöverskridande problem och att en väl fungerande gemensam marknad behöver säkerställas för både vägtransporttjänster och tunga fordon är det lämpligt att fastställa utsläppsnormer för koldioxid från tunga fordon på unionsnivå. Dessa normer bör [...] inte påverka konkurrenslagstiftningen.
- (11) Vid fastställandet av de minskningsnivåer som bör uppnås av unionens fordonspark av tunga fordon, bör hänsyn tas till dessa nivåers ändamålsenlighet för att ge ett kostnadseffektivt bidrag till minskade utsläpp senast 2030 från de sektorer som omfattas av [...] förordning [...] (EU) 2018/842¹⁰, till kostnader och besparingar för samhället, tillverkare, transportörer och konsumenter samt till deras direkta eller indirekta följder för sysselsättning, innovation och sidovinster i form av minskade luftföroreningar och förbättrad energitrygghet.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 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) nr 525/2013, EUT L 156, 19.6.2018, s. 26.

- (12) Ett nytt förfarande för att fastställa koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen för enskilda tunga fordon har införts som en del av genomförandet av förordning (EG) nr 525/2009¹¹. I kommissionens förordning (EU) 2017/2400¹² föreskrivs en metod, baserad på verktyget Vecto, med vars hjälp koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen för kompletta tunga fordon kan simuleras. Metoden ger möjlighet att ta hänsyn till variationen inom sektorn för tunga fordon och den höga graden av kundanpassning av enskilda fordon. I ett första steg, från och med den 1 juli 2019, fastställs koldioxidutsläppen för fyra grupper av tunga fordon som står för cirka 65–70 procent av de totala koldioxidutsläppen från unionens fordonspark av tunga fordon.
- (13) Med tanke på innovation, och för att beakta införandet av ny teknik som förbättrar tunga fordons bränsleeffektivitet, kommer både simuleringsverktyget Vecto och förordning (EU) 2017/2400 att uppdateras vid flera lämpligt valda tidpunkter.
- (14) De uppgifter om koldioxidutsläpp som fastställs i enlighet med förordning (EU) 2017/2400 ska övervakas inom ramen för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956¹³. Dessa uppgifter bör utgöra grunden för att fastställa de minskningsmål som ska uppnås av de fyra grupperna med de tunga fordon i unionen som står för de största utsläppen, samt för att fastställa en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp för en given rapporteringsperiod.

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG.

¹² 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).

¹³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning, EUT L 173, 9.7.2018, s.1.

- (15) Ett minskningsmål för 2025 bör fastställas som en relativ minskning, baserad på de genomsnittliga koldioxidutsläppen från de tunga fordon som nyregistreras mellan den 1 juli 2019 och den 30 juni 2020, för att återspegla den utökade användningen av redan tillgänglig kostnadseffektiv teknik för konventionella fordon. Minskningsmålet på 30 % för 2030 [...] bör ses som vägledande och det slutgiltiga målet för 2030 och framåt bör bekräftas i enlighet med en översyn som ska utföras 2022 eftersom det råder oklarhet om en bredare användning av mer avancerad teknik som ännu inte finns direkt tillgänglig. Om inte ett högre mål för 2030 och framåt bekräftas bör det minskningsmål som fastställts för 2025 och framåt fortsätta att tillämpas.
- (15a) För att säkerställa att referensvärdet för koldioxidutsläpp är stabilt gentemot fordonsutsläpp som ökar på grund av oegentligt förfarande och som inte skulle vara representativa för en situation där koldioxidutsläppen redan har reglerats, bör vid behov en metod för korrigering av referensutsläppen tillhandahållas.
- (16) LNG (flytande naturgas) är ett tillgängligt alternativbränsle i stället för diesel för tunga fordon. Utbyggnaden av nuvarande och kommande mer innovativ LNG-baserad teknik kommer att bidra till att målen för koldioxidutsläpp uppnås på kort och medellång sikt eftersom användningen av LNG-teknik leder lägre koldioxidutsläpp i jämförelse med dieselfordon. LNG-fordonens potential till minskade koldioxidutsläpp återspeglas redan helt och hållet i Vecto. Nuvarande LNG-teknik säkerställer också en låg nivå av luftförorenande utsläpp i form av t.ex. NO_x och partiklar. En tillräckligt stor tankningsinfrastruktur finns också, och den utvidgas ytterligare som en del av nationella handlingsprogram för infrastruktur för alternativa bränslen.
- (17) Vid beräkningen av [...] den referensnivå för koldioxidutsläpp som ska ligga till grund för fastställandet av minskningsmålen för 2025 och 2030 bör hänsyn tas till den tunga fordonsparkens förväntade minskningspotential [...]. Det är därför lämpligt att utesluta arbetsfordon för t.ex. sophämtning eller anläggningsarbeten från beräkningen. Dessa fordon har en relativt kort körsträcka, och på grund av deras särskilda körmönster förefaller tekniska åtgärder för minskade koldioxidutsläpp och lägre bränsleförbrukning inte vara kostnadseffektiva på samma sätt som för tunga fordon som används för transport av varor.

- (18) Kraven på koldioxidminskning bör uttryckas i gram koldioxid per tonkilometer för att återspegla de tunga fordonens nyttograd.
- (19) En rättvis fördelning av kraven på totala minskningar bland tillverkarna behöver säkerställas, med beaktande av den variation som finns i de tunga fordonens konstruktion, körmönster, årliga körsträcka, nyttolast och släpvagnskonfiguration. Det är därför lämpligt att särskilja mellan olika tunga fordon enligt olika åtskilda undergrupper av fordon som återspeglar fordonens typiska användningsmönster och särskilda tekniska egenskaper. Genom att årliga tillverkarspecifika mål fastställs som ett viktat medelvärde av målen för varje sådan undergrupp har tillverkarna också möjlighet att i praktiken balansera en underprestation från fordon i vissa undergrupper med en överprestation i andra undergrupper av fordon, med beaktande av koldioxidutsläppen från fordon i de olika undergrupperna under fordonens hela livstid.
- (20) En tillverkares uppfyllelse av sina årliga specifika mål bör bedömas på grundval av tillverkarens genomsnittliga koldioxidutsläpp. Vid fastställandet av de genomsnittliga specifika utsläppen bör också de särdrag som återspeglas i målen för de olika undergrupperna av fordon beaktas. En tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp bör därför baseras på de genomsnittliga utsläpp som fastställs för varje undergrupp, inbegripet en viktning på grundval av fordonens antagna årliga körsträcka och genomsnittliga nyttolast som återspeglar de totala koldioxidutsläppen under fordonens hela livstid. På grund av den begränsade minskningspotentialen hos arbetsfordon bör dessa fordon inte beaktas vid beräkningen av de genomsnittliga specifika utsläppen.

- (21) I motsats till personbilar och lätta lastbilar finns det ännu inte några utsläppsfria eller utsläppssnåla tunga fordon på marknaden, med undantag för bussar. En särskild mekanism i form av superkrediter bör därför införas för att underlätta en smidig övergång i riktning mot utsläppsfri mobilitet. Detta kommer att ge incitament till utveckling och genomslag på unionsmarknaden avseende utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon som kan komplettera instrument på efterfrågesidan, t.ex. Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG om rena fordon¹⁴.
- (22) Vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp bör därför alla utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon räknas in flera gånger, vilket medför att tillverkarens genomsnittliga specifika utsläpp minskar. Incitamentsnivån bör variera i enlighet med fordonets faktiska koldioxidutsläpp. Den resulterande minskningen bör ha ett tak för att undvika att miljömålen försvagas.
- (23) Utsläppssnåla tunga fordon bör ha ett incitament endast om deras koldioxidutsläpp är lägre än i runda tal hälften av de genomsnittliga koldioxidutsläppen från unionens hela fordonspark 2025. Detta är i enlighet med den inriktning som valts för lätta fordon och kan ge incitament till innovation inom detta område.
- (24) Vid utformningen av incitamentsmekanismen för ökad användning av utsläppsfria tunga fordon bör även mindre lastbilar [...] ingå, trots att de inte omfattas av målen för koldioxidutsläpp inom ramen för denna förordning. Dessa fordon erbjuder också väsentliga fördelar när det gäller att ta itu med luftföroreningsproblem i städer. [...] För att säkerställa att incitamenten är välbalanserade mellan de olika fordonstyperna bör därför även den minskning i en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp som kommer från utsläppsfria mindre lastbilar [...] ha ett tak.

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, ändrat genom direktiv (EU) .../... [COM(2017) 653 final] (EUT L 120, 15.5.2009, s. 5).

- (25) För att främja ett kostnadseffektivt införande av kraven på koldioxidminskningar, samtidigt som hänsyn tas till fordonsparkens sammansättning och dess utsläpp under perioden, bör tillverkare ha möjlighet att balansera sin överprestation avseende sitt specifika utsläppsmål för ett år med en underprestation för ett annat år.
- (26) För att skapa incitament för snabba minskningar bör en tillverkare, vars genomsnittliga specifika utsläpp ligger under den kurva för utsläppsminskningar som definieras av referensnivån [...] och målet för 2025, kunna spara dessa utsläppskrediter för att uppfylla målet för 2025. På liknande sätt bör en tillverkare, vars genomsnittliga specifika utsläpp ligger under kurvan för utsläppsminskningar mellan målet för 2025 och det mål som ska tillämpas från och med 2030, kunna spara dessa utsläppskrediter för att uppfylla ett mål under perioden 1 juli 2025–30 juni 2030.
- (27) En tillverkare som inte uppfyller sina specifika utsläppsmål under någon av de tolv månadersperioder som inleds 1 juli 2025–30 juni 2030 bör också ha möjlighet att bygga en begränsad utsläppsskuld. Senast den 30 juni 2030 bör dock tillverkare reglera eventuella återstående utsläppsskulder.
- (28) Utsläppskrediter och utsläppsskulder bör beaktas enbart för att fastställa om en tillverkare uppfyller sina specifika utsläppsmål, och bör inte betraktas som tillgångar som kan överlåtas eller beskattas.
- (29) Kommissionen bör utfärda en straffavgift om extra utsläpp konstateras för en tillverkare, med hänsyn tagen till utsläppskrediter och utsläppsskulder. För att ge tillverkare tillräckligt med incitament för att vidta åtgärder som minskar de specifika koldioxidutsläppen från tunga fordon bör avgiften överstiga de genomsnittliga marginalkostnaderna för den teknik som behövs för att uppfylla målen. Avgiften bör anses vara en intäkt i unionens allmänna budget. Metoden för att samla in avgifterna bör fastställas genom en genomförandeakt, med beaktande av den metod som antagits i enlighet med förordning (EG) nr 443/2009.

- (30) En robust efterlevandemekanism är nödvändig för att säkerställa att målen i denna förordning uppnås. Tillverkarnas skyldigheter att tillhandahålla precisa uppgifter i enlighet med förordning (EU) 2018/956, och de administrativa straffavgifter som kan utfärdas om denna skyldighet inte uppfylls, bidrar till att säkerställa att robusta uppgifter används för kontroll av efterlevnad enligt denna förordning.
- (31) För att uppnå koldioxidminskningarna enligt den här förordningen är det viktigt att koldioxidutsläppen från tunga fordon i drift överensstämmer med de värden som fastställs i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder. Vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp bör det därför vara möjligt för kommissionen att beakta en eventuell bristande överensstämmelse som konstateras av typgodkännandemyndigheter i fråga om koldioxidutsläpp från tunga fordon i drift.
- (32) För att kunna vidta sådana åtgärder bör kommissionen ha befogenheter att utarbeta och genomföra ett förfarande för kontroll av överensstämmelsen i fråga om koldioxidutsläppen från tunga fordon i drift som finns på marknaden. Förordning (EG) nr 595/2009 bör därför ändras.
- (33) Ändamålsenligheten för de mål för minskade koldioxidutsläpp som fastställs i denna förordning är starkt beroende av hur väl den metod som används för att fastställa koldioxidutsläppen återspeglar verkligheten. I enlighet med yttrandet från mekanismen för vetenskaplig rådgivning (SAM, *Scientific Advice Mechanism*)¹⁵ i fråga om lätta fordon är det lämpligt att införa en mekanism för bedömning av hur väl de värden för koldioxidutsläpp och energianvändning som fastställs i enlighet med förordning (EU) 2017/2400 återspeglar verklig körning även för tunga fordon. Kommissionen bör ha befogenheter att säkerställa att sådana uppgifter är offentligt tillgängliga och, om så behövs, utarbeta de förfaranden som behövs för att kartlägga och samla in de uppgifter som krävs för sådana bedömningar.

¹⁵ *High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion 1/2016: "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO2 emissions and laboratory testing."*

- (34) År 2022 bör kommissionen bedöma ändamålsenligheten för de utsläppsnormer för koldioxid som fastställs i denna förordning, och särskilt den minskningsnivå som ska uppnås senast 2030, de genomförandeformer som bör vara tillgängliga för att uppnå det målet och senare mål, samt fastställandet av mål för koldioxidminskning för andra typer av tunga fordon, t.ex. mindre lastbilar, bussar, långfärdsbussar och släpvagnar. Den bedömningen bör också, enbart för denna förordnings syfte, omfatta överväganden avseende tunga fordon och fordonskombinationer, med beaktande av de [...] vikter och [...] dimensioner som gäller för nationella transporter, till exempel modulsystem och intermodala system, samtidigt som en bedömning även görs av möjliga transportsäkerhets- och transporteffektivitetsaspekter, intermodala effekter, miljöpåverkan, effekter på infrastruktur och bieffekter samt av medlemsstaternas geografiska läge.
- (35) För att säkerställa att de specifika koldioxidutsläppen från tunga fordon förblir representativa och helt aktuella behöver ändringar av förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder som påverkar dessa värden återspeglas i den här förordningen. Kommissionen bör därför ha befogenheter att fastställa en metod för att definiera ett representativt tungt fordon för varje undergrupp av fordon, vilket bör ligga till grund för bedömning av ändringar av de specifika koldioxidutsläppen.
- (36) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning, bör kommissionen tilldelas de genomförandebefogenheter som fastställs i artiklarna 8.3, 9.3, 11.3 och 12.2. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹⁶.

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

- (37) För ändringar eller kompletteringar av icke väsentliga delar av bestämmelserna i denna förordning bör kommissionen delegeras befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, när det gäller justering av referensvärden för koldioxidutsläpp [...] och när det gäller ändringar av bilagorna [...] till denna förordning i fråga om vissa tekniska parametrar, inbegripet viktningarna av användningsprofiler, nyttolaster och årliga körsträckor samt justeringsfaktorerna för nyttolast. 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 om bättre lagstiftning av den 13 april 2016¹⁷. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter bör Europaparlamentet och rådet erhålla alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter bör systematiskt ges tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (38) Eftersom målen för denna förordning, nämligen fastställande av utsläppsnormer för koldioxid från tunga fordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning och verkan, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

¹⁷ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1 *Syfte och mål*

I syfte att bidra till uppfyllandet av unionens mål att senast 2030 minska sina utsläpp av växthusgaser med 30 procent jämfört med 2005 års nivåer i de sektorer som omfattas av artikel 2 i förordning (EU) 2018/842, uppnå målen i Parisavtalet och säkerställa en väl fungerande inre marknad fastställs i denna förordning utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon, genom vilka de specifika koldioxidutsläppen från unionens fordonspark av nya tunga fordon ska minskas i jämförelse med referensvärdena på följande sätt:

- a) För rapporteringsperioderna för 2025 och framåt med 15 procent.
- b) För rapporteringsperioderna för 2030 och därefter med minst 30 procent, vid bekräftelse i enlighet med den översyn som föreskrivs i artikel 13.

Referensvärdena för koldioxidutsläpp ska baseras på de övervakningsuppgifter för [...] som rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2018/956 för perioden från och med den 1 juli 2019 till och med den 30 juni 2020, nedan kallad referensperioden, med undantag av arbetsfordon, och ska beräknas i enlighet med punkt 3 i bilaga I.

Artikel 2 *Tillämpningsområde*

1. Denna förordning ska tillämpas på nya fordon i kategorierna N2 och N3 som uppfyller följande kriterier:
 - a) Påbyggnadsbilar med axelkonfiguration 4x2 och en högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last som överskrider 16 ton.
 - b) Påbyggnadsbilar med axelkonfiguration 6x2.

- c) Dragbilar med axelkonfiguration 4x2 och en högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last som överskrider 16 ton.
- d) Dragbilar med axelkonfiguration 6x2.

Den ska också tillämpas, i fråga om artikel 5 och punkt 2.3 i bilaga I, [...] på fordon i kategori N som inte omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EU) nr 510/2011 och inte uppfyller de kriterier som fastställs i leden a–d.

De fordonskategorier som anges ovan avser fordonskategorier såsom de definieras i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG¹⁸.

- 2. De fordon som avses i punkt 1 ska, för tillämpningen av denna förordning, betraktas som nya tunga fordon för en viss tolv månaders period som inleds den 1 juli om de registreras för första gången i unionen under den perioden och inte tidigare har registrerats utanför unionen.

En tidigare registrering utanför unionen som gjorts mindre än tre månader före registrering i unionen ska inte beaktas.

- 3. Kommissionen ska, genom genomförandeakter, anta ett specifikt förfarande för identifiering av fordon som är certifierade som arbetsfordon enligt förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder men som inte är registrerade som sådana, och korrigera de årliga genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för en tillverkare så att dessa fordon tas med i beräkningen, från och med rapporteringsperioden för 2021 och för varje efterföljande rapporteringsperiod. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.

¹⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("Ramdirektiv") (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

Artikel 3
Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *referensvärde för koldioxidutsläpp*: de genomsnittliga specifika utsläppen under den referensperiod som avses i artikel 1 för alla nya tunga fordon i var och en av undergrupperna, med undantag av arbetsfordon, fastställda i enlighet med punkt 3 i bilaga I.
- b) *specifika utsläpp*: koldioxidutsläppen från ett enskilt tungt fordon, fastställda i enlighet med punkt 2.1 i bilaga I.
- ba) *rapporteringsperiod för år Y*: perioden från och med den 1 juli år Y till och med den 30 juni år Y + 1.
- c) *genomsnittliga specifika utsläpp*: de genomsnittliga specifika utsläppen från en tillverkares tunga fordon under en viss rapporteringsperiod, fastställda i enlighet med punkt 2.7 i bilaga I.
- d) *specifikt utsläppsmål*: målet för en enskild tillverkare, uttryckt som g/tkm och fastställt en gång per år, för den föregående rapporteringsperioden, i enlighet med punkt 4 i bilaga I.
- e) *påbyggnadsbil*: en lastbil som inte är utformad eller konstruerad för att dra en påhängsvagn.
- f) *dragbil*: en lastbil som är utformad och konstruerad endast eller i huvudsak för att dra påhängsvagnar.
- g) *undergrupp av fordon*: en gruppering av fordon, enligt vad som definieras i punkt 1 i bilaga I, som kännetecknas av vissa gemensamma och särskiljande tekniska kriterier som är relevanta för att fastställa dessa fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

- h) *arbetsfordon*: ett tungt fordon [...] för vilket koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning har fastställts, i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder, endast för andra användningsprofiler än de som definieras i punkt 2.1 i bilaga I till denna förordning.
- i) *tillverkare*: den person eller organisation som ansvarar för inlämnande av data om nya tunga fordon i enlighet med artikel 5 i förordning (EU) 2018/956 eller, när det gäller utsläppsfria tunga fordon, den person eller organisation som inför godkännandemyndigheten ansvarar för samtliga led i EG-typgodkännandeförfarandet för helfordon eller det enskilda godkännandet i enlighet med direktiv 2007/46/EG, samt för produktionsöverensstämmelsen.
- j) *utsläppsfritt tungt fordon*: ett tungt fordon utan förbränningsmotor, eller med en förbränningsmotor som släpper ut mindre än 1 g CO₂/kWh, fastställt i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder, eller som släpper ut mindre än 1 g CO₂/km, fastställt i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och dess genomförandeåtgärder.
- k) *utsläppssnålt tungt fordon*: ett tungt fordon som inte är ett utsläppsfritt tungt fordon, med specifika koldioxidutsläpp som är mindre än 350 g CO₂/km, fastställt i enlighet med punkt 2.1 i bilaga I.
- l) *användningsprofil*: en kombination av målhastighetscykel, nyttolast, konfiguration för påbyggnad eller släpvagn och andra parametrar, i tillämpliga fall, som återspeglar ett fordons specifika användning och som ligger till grund för fastställandet av officiella värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning för ett tungt fordon.
- m) *målhastighetscykel*: beskrivning av den fordons hastighet som föraren vill uppnå eller som begränsas av trafikförhållandena, som en funktion av körsträckan.
- n) *nyttolast*: vikten av de varor eller personer som ett fordon transporterar under olika förhållanden.

Artikel 4
Genomsnittliga specifika utsläpp från en tillverkare

Från och med den 1 juli 2020 och för varje efterföljande rapporteringsperiod ska kommissionen med hjälp av sådana genomförandeakter som avses i artikel 10.1 för varje tillverkare fastställa de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen i g/tkm för den föregående rapporteringsperioden, med beaktande av följande:

- a) De uppgifter som rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2018/956 för tillverkarens nya tunga fordon som registrerats under den föregående rapporteringsperioden, med undantag av arbetsfordon.
- b) Faktorn för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, fastställd i enlighet med artikel 5.

De genomsnittliga specifika utsläppen ska beräknas i enlighet med punkt 2.7 i bilaga I.

Artikel 5
Utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon

1. Från och med den 1 juli 2020 och för varje efterföljande rapporteringsperiod ska kommissionen med hjälp av sådana genomförandeakter som avses i artikel 10.1 för varje tillverkare fastställa den faktor för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som avses i artikel 4 b för den föregående rapporteringsperioden.

Faktorn för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ska ta hänsyn till antalet utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon i tillverkarens fordonspark under en rapporteringsperiod, och till deras koldioxidutsläpp, inbegripet utsläppsfria fordon i de kategorier som avses i artikel 2.1 andra stycket samt utsläppsfria och utsläppssnåla arbetsfordon.

Faktorn för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ska beräknas i enlighet med punkt 2.3 i bilaga I.

2. När det gäller punkt 1 ska antalet utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordonen räknas enligt följande:
 - a) Ett utsläppsfritt tungt fordon ska räknas som två (2) fordon.
 - b) Ett utsläppssnålt tungt fordon ska räknas som upp till två (2) fordon, som en funktion av dess specifika koldioxidutsläpp och tröskelvärdet för utsläpp på 350 g CO₂/km.
3. Faktorn för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ska minska en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp med högst 3 procent. Bidraget från utsläppsfria tunga fordon i de kategorier som avses i artikel 2.1 andra stycket till denna faktor ska minska en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp med högst 1,5 procent.

Artikel 6
[...] En tillverkares specifika utsläppsmål

Från och med den 1 juli 2026 och för varje efterföljande rapporteringsperiod ska kommissionen med hjälp av sådana genomförandeakter som avses i artikel 10.1 för varje tillverkare fastställa ett specifikt utsläppsmål för den föregående rapporteringsperioden. Det specifika utsläppsmålet ska vara produkten av följande värden, summerad för samtliga undergrupper av fordon:

- a) Det mål för koldioxidminskning som avses i artikel 1 a eller 1 b, beroende på vad som är tillämpligt.
- b) Referensnivån för koldioxidutsläpp.
- c) Tillverkarens andel av fordonen i varje undergrupp av fordon.
- d) De viktningsfaktorer för årlig körsträcka och nyttolast som tillämpas på varje undergrupp.

Det specifika utsläppsmålet ska beräknas i enlighet med punkt 4 i bilaga I.

Artikel 7
Utsläppskrediter och utsläppsskulder

1. Vid fastställandet av huruvida en tillverkare uppfyller sitt specifika utsläppsmål under rapporteringsperioderna för åren 2025–2029 ska hänsyn tas till tillverkarens utsläppskrediter eller utsläppsskulder, vilka motsvarar tillverkarens antal nya tunga fordon, med undantag av arbetsfordon, för en rapporteringsperiod, multiplicerat med skillnaden mellan
 - (a) den kurva för koldioxidminskning som avses i punkt 2 och en tillverkarens genomsnittliga specifika utsläpp, om skillnaden är positiv (nedan kallat *utsläppskrediter*),
 - b) en tillverkarens genomsnittliga specifika utsläpp och specifika utsläppsmål, om skillnaden är positiv (nedan kallat *utsläppsskulder*).

Utsläppskrediter ska räknas in under rapporteringsperioderna för åren 2019–2029. De krediter som räknas in under rapporteringsperioderna för åren 2019–2024 ska dock beaktas endast för att fastställa om tillverkaren uppfyller det specifika utsläppsmålet för [...] rapporteringsperioden för år 2025.

Utsläppsskulder ska räknas in under rapporteringsperioderna för åren 2025–2029, men den totala skulden får inte överskrida 5 procent av tillverkarens specifika utsläppsmål för rapporteringsperioden för år 2025, multiplicerat med antalet tunga fordon från tillverkaren under den perioden (nedan kallat *gräns för utsläppsskuld*).

Eventuella utsläppskrediter och utsläppsskulder som räknas in under rapporteringsperioderna för åren 2025–2028 ska överföras från en rapporteringsperiod till nästa fram till och med rapporteringsperioden för år 2029 då eventuella resterande utsläppsskulder ska regleras.

2. Kurvan för koldioxidminskning [...] ska fastställas för varje tillverkare i enlighet med punkt 5.1 i bilaga I, på grundval av en linjär kurva mellan det referensvärde för koldioxidutsläpp som avses i artikel 1 andra stycket och det mål [...] som anges för rapporteringsperioden för år 2025 i led a i första stycket i den artikeln, och mellan målet [...] för rapporteringsperioden för år 2025 och det mål som gäller från och med rapporteringsperioden för år 2030.

Artikel 8
Uppfyllande av de specifika utsläppsmålen

1. Om det konstateras att en tillverkare står för extra utsläpp i enlighet med punkt 2 för en viss rapporteringsperiod från och med 2025 ska kommissionen utfärda en avgift för extra utsläpp, beräknad enligt följande formel:
- (avgift för extra utsläpp) = (extra utsläpp x 6 800 EUR per g CO₂/tkm)
2. En tillverkare ska anses stå för extra utsläpp i något av följande fall:
- (a) För någon av rapporteringsperioderna för åren 2025–2028: Summan av utsläppsskulderna, minskad med summan av utsläppskrediterna, överskrider den gräns för utsläppsskuld som avses i artikel 7.1.
 - b) För rapporteringsperioden för år 2029: Summan av utsläppsskulderna, minskad med summan av utsläppskrediterna, är större än noll.
 - c) Från och med rapporteringsperioden för år 2030: Tillverkarens genomsnittliga specifika utsläpp överskrider tillverkarens specifika utsläppsmål.

De extra utsläppen under en viss rapporteringsperiod ska beräknas i enlighet med punkt 6 i bilaga I.

3. Kommissionen ska, med hjälp av genomförandeakter, fastställa medlen för uttag av avgifter för extra utsläpp enligt punkt 1 [...]. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.

4. Avgifterna för extra utsläpp ska anses vara intäkter i unionens allmänna budget.

Artikel 9
Kontroll av övervakningsuppgifter

1. Typgodkännandemyndigheter ska utan dröjsmål rapportera till kommissionen om konstaterade avvikelser mellan koldioxidutsläpp från tunga fordon i trafik i jämförelse med de värden som anges i intyg om överensstämmelse eller i den kundfil som är ett resultat av de kontroller som utförts i enlighet med det förfarande som avses i [artikel 5.4 l] i förordning (EG) nr 595/2009.
2. Kommissionen ska beakta dessa avvikelser vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp.
3. Kommissionen ska, med hjälp av genomförandeakter, anta detaljerade regler om förfarandena för att rapportera sådana avvikelser och för att beakta dem vid beräkningen av de genomsnittliga specifika utsläppen. Dessa [...] genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.

Artikel 9a
Bedömning av referensvärden för koldioxidutsläpp

Kommissionen ska, med hjälp av genomförandeakter, anta ett förfarande för bedömning och, i tillämpliga fall, korrigering av referensvärden för koldioxidutsläpp för att säkerställa att de återspeglar verkligheten så att de kan ligga till grund för beräkningen av utsläppsmålen för EU:s hela fordonspark. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.

Artikel 10

Offentliggörande av uppgifter och tillverkarnas resultat

1. Kommissionen ska, genom genomförandeakter som ska antas senast den 30 april varje år, offentliggöra en förteckning som visar följande:
 - a) Från och med den 1 juli 2020: Varje tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp för den föregående rapporteringsperioden som avses i artikel 4.
 - b) Från och med den 1 juli 2020: Varje tillverkares faktor för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon för den föregående rapporteringsperioden som avses i artikel 5.
 - c) Från och med den 1 juli 2026: Varje tillverkares specifika utsläppsmål för den föregående rapporteringsperioden som avses i artikel 6.
 - d) Från och med den 1 juli 2020 till och med den 30 juni 2031: Varje tillverkares kurva för koldioxidminskning, utsläppskrediter och, från och med den 1 juli 2026, utsläppsskulder för den föregående rapporteringsperioden som avses i artikel 7.
 - e) Från och med den 1 juli 2026: Varje tillverkares extra utsläpp för den föregående rapporteringsperioden som avses i artikel 8.
 - f) Från och med den 1 juli 2020: De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från alla nya tunga fordon som registrerats i unionen under den föregående rapporteringsperioden.

Förteckningen ska, när den offentliggörs senast den 30 april 2021, inbegripa de referensvärden för koldioxidutsläpp som avses i artikel 1.

2. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 15 för att justera de referensvärden för koldioxidutsläpp som avses i punkt 1 i denna artikel i enlighet med följande:

- a) Om viktningvärdena för användningsprofiler eller värdena för nyttolast har justerats i enlighet med artikel 12.1 b eller c: I enlighet med det förfarande som fastställs i punkt 1 i bilaga II.
- b) Om [...] justeringsfaktorer har fastställts i enlighet med artikel 12.2: Genom att tillämpa dessa justeringsfaktorer på referensvärdet för koldioxidutsläpp.

Kommissionen ska offentliggöra de justerade referensvärdena för koldioxidutsläpp och använda dessa värden för beräkning av tillverkarnas specifika utsläppsmål som ska tillämpas för rapporteringsperioderna från och med den dag då den delegerade akt där värdena justeras börjar tillämpas.

Artikel 11

Koldioxidutsläpp och energianvändning vid verklig körning

1. Kommissionen ska övervaka och bedöma om de värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som fastställs inom ramen för förordning (EG) nr 595/2009 är representativa för verklig körning. Den ska säkerställa att allmänheten informeras om huruvida värdena blir mer eller mindre representativa med tiden.
2. För detta ändamål ska kommissionen säkerställa att den regelbundet, från och med den 1 januari 2021, får tillgång till åtminstone följande parametrar för koldioxidutsläpp och energianvändning vid verklig körning av tunga fordon från tillverkare eller nationella myndigheter eller via direktöverföring av uppgifter från fordon, beroende på vad som är tillämpligt:
 - a) Fordonets identifieringsnummer.
 - b) Förbrukning av bränsle och/eller elektrisk energi.
 - c) Total tillryggalagd sträcka.

d) Nyttolast.

e) När det gäller externt laddbara hybridfordon, förbrukningen av bränsle och elektrisk energi samt tillryggalagd sträcka, fördelad på de olika körningslägena.

Kommissionen ska behandla de uppgifter den erhåller i syfte att skapa ett anonymiserat och aggregerat dataset för tillämpningen av punkt 1. Fordonens identifieringsnummer ska endast användas för databehandlingen och får inte behållas längre än de behövs för det syftet.

3. Kommissionen ska, genom genomförandeakter, anta detaljerade regler om förfarandena för att samla in och behandla de uppgifter som avses i punkt [...] 2 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.

Artikel 12 *Justeringar av bilagorna I och II*

1. För att säkerställa att de tekniska parametrar som används för att beräkna en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp i enlighet med artikel 4 och de specifika utsläppsmålen i enlighet med artikel 6 tar hänsyn till den tekniska utvecklingen och de logistiska framstegen inom godstransporter ska kommissionen ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 15 för att ändra följande bestämmelser som fastställs i bilagorna I och II:
- (a) De alternativ för typ av hytt och motoreffekt som fastställs i tabell 1 i bilaga I och de definitioner av ”sovhytt” och ”daghytt” som avses i den tabellen.
 - (b) De viktningsvärden för användningsprofiler som fastställs i tabell 2 i bilaga I.
 - (c) De värden för nyttolast som fastställs i tabell 3 i bilaga I och de justeringsfaktorer för nyttolast som fastställs i tabell 1 i bilaga II.
 - (d) De värden för årlig körsträcka som fastställs i tabell 4 i bilaga I.

2. Om de förfaranden för typgodkännande som fastställs i förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder ändras genom andra justeringar än dem som föreskrivs i punkt 1 b och c, så att nivåerna för koldioxidutsläppen från de representativa fordon som definieras i enlighet med denna punkt ökar eller minskar med mer än 5 g CO₂/km ska kommissionen, i enlighet med artikel 10.2 b, tillämpa en justering, beräknad i enlighet med den formel som fastställs i punkt 2 i bilaga II, av det referensvärde för koldioxidutsläpp som avses i artikel 10.1.
3. Kommissionen ska, genom genomförandeakter [...], fastställa en metod för att definiera ett eller flera representativa fordon för en undergrupp av fordon, inbegripet deras statistiska viktningar, baserat på vilka den justering som avses i punkt 2 i denna artikel ska fastställas, med beaktande av de övervakningsuppgifter som rapporteras i enlighet med förordning (EU) 2018/956 och de tekniska egenskaper hos fordonen som förtecknas i artikel 12.1 i förordning (EU) 2017/2400. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som fastställs i artikel 14.2

Artikel 13 *Översyn och rapportering*

Kommissionen ska senast den 31 december 2022 till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport om denna förordnings ändamålsenlighet, om det mål för koldioxidminskning som ska tillämpas från och med 2030 [...], om fastställande av mål för koldioxidminskning för andra typer av tunga fordon, inbegripet släpvagnar, och om införandet av bindande utsläppsminskningsmål för 2035 och de påföljande åren och för 2040 och de påföljande åren för tunga fordon. Denna rapport ska också innehålla en bedömning av ändamålsenligheten för de genomförandeformer som särskilt gäller kreditsystemet för koldioxid och lämpligheten i att fortsätta tillämpa dessa genomförandeformer 2030 och därefter. Dessutom ska rapporten innehålla en bedömning av de genomförandeformer som gäller utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, [...] med beaktande av de mål som fastställs i direktiv 2009/33/EG¹⁹, [...] i syfte att från 2025 och framåt ersätta det superkreditsystem som föreskrivs i artikel 5 med en incitamentsmekanism som bygger på fastställandet av lämpliga riktmärken för den årliga försäljningen av utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon. Om så är lämpligt ska bedömningen åtföljas av ett förslag till ändring av denna förordning.

¹⁹ Direktiv 2009/33/EG om rena fordon, ändrat genom direktiv (EU) .../...

Artikel 14
Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för klimatförändringar, som inrättats genom förordning (EU) 2018/... [Styrning]. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 15
Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 10.2 och 12.1 ska ges till kommissionen för en [...] period på [...] fem år från och med den dag då denna förordning träder i kraft. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 10.2 och 12.1 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016 [...].
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 10.2 och 12.1 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 16
Ändringar av förordning (EG) nr 595/2009

[...] Artikel 5.4 i förordning (EG) nr 595/2009 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt e ska ersättas med följande:

”e) Koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, elförbrukning och elkörsträckor.”

b) Följande led ska läggas till som led l och m:

”l) ett förfarande för att, på grundval av lämpliga och representativa urval, kontrollera om fordon som registrerats och tagits i bruk är i överensstämmelse med de värden för koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, elförbrukning och elkörsträckor som fastställts i enlighet med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

m) ombordmätning och registrering ombord av motorfordons bränsleförbrukning och elförbrukning samt av motorfordons och släpvagnars nyttolast och körsträckor.”

Artikel 16a

Ändring av förordning (EU) 2018/956 (övervakning och rapportering avseende tunga fordon)

Förordning (EU) 2018/956 ska ändras på följande sätt:

(a) Artikel 3 ska ersättas med följande:

”Artikel 3

Definitioner

Vid tillämpningen av denna förordning gäller definitionerna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, förordning (EG) nr 595/2009 och [förordningen om normer för koldioxid från tunga fordon].”

b) Artikel 4.1 ska ersättas med följande:

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

Senast den 30 september varje år, med början 2020, ska de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna rapportera dessa uppgifter från den föregående rapporteringsperioden, 1 juli–30 juni, till kommissionen i enlighet med det rapporteringsförfarande som anges i bilaga II.

När det gäller 2019 ska de uppgifter som rapporteras den 30 september 2020 inbegripa uppgifter som övervakats från och med den 1 januari 2019 till och med den 30 juni 2020.

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

c) Artikel 5.1 ska ersättas med följande:

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

Senast den 30 september varje år, från och med de startår som anges i punkt 1 i del B i bilaga I, ska tillverkare av tunga fordon för varje nytt tungt fordon med ett simuleringsdatum som infaller under den föregående rapporteringsperioden, 1 juli–30 juni, rapportera dessa uppgifter till kommissionen i enlighet med det rapporteringsförfarande som anges i bilaga II.

När det gäller 2019 ska tillverkarna rapportera uppgifterna för varje nytt tungt fordon med ett simuleringsdatum som infaller under perioden 1 januari 2019–30 juni 2020.

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

d) Artikel 10.1 ska ersättas med följande:

”1. Senast den 30 april varje år ska kommissionen offentliggöra en årlig rapport med sin analys av de uppgifter för föregående rapporteringsperiod som lämnats av medlemsstater och tillverkare.”

e) Punkt 3.2 i bilaga II ska ersättas med följande:

”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 från och med år 2021, med undantag av de uppgifter som anges i artikel 6.1.”

Artikel 16b

Ändring av förordning (EG) nr 661/2009

Förordning (EG) nr 661/2009 ska ändras på följande sätt:

a) I artikel 1 ska följande punkt läggas till som punkt 4:

”4. för typgodkännande av nya fordon i kategori O avseende deras miljöprestanda.”

b) I artikel 14.3 ska följande led läggas till som leden c och d:

”c) Åtgärder för bedömning av prestandan hos fordon i kategori O vad gäller deras påverkan på koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, elförbrukning och elkörsträckor hos motorfordon.

d) **tekniska krav för ombordmätning och registrering ombord av nyttolast för fordon i kategori O.**”

Artikel 17
Ikraftträdande

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

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I**Beräkning av genomsnittliga specifika utsläpp, genomsnittliga specifika utsläppsmål och extra utsläpp****1. UNDERGRUPPER AV FORDON**

Varje nytt tungt fordon ska kopplas till en av de undergrupper som definieras i tabell 1, i enlighet med de villkor som fastställs där.

Tabell 1 – Undergrupper av fordon (sg, sub-groups)

Tunga fordon	Typ av hytt	Motoreffekt	Undergrupp av fordon (sg)
Påbygggnadsbilar med axelkonfiguration 4x2 och högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last > 16 ton	Alla	<170 kW	4-UD
	Daghytt	≥170 kW	4-RD
	Sovhytt	≥170 kW och <265 kW	
	Sovhytt	≥265 kW	4-LH
Påbygggnadsbilar med axelkonfiguration 6x2	Daghytt	Alla	9-RD
	Sovhytt		9-LH
Dragbilar med axelkonfiguration 4x2 och högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last > 16 ton	Daghytt	Alla	5-RD
	Sovhytt	< 265 kW	
	Sovhytt	≥ 265 kW	5-LH
Dragbilar med axelkonfiguration 6x2	Daghytt	Alla	10-RD
	Sovhytt		10-LH

Med ”sovhytt” menas en typ av hytt som har ett utrymme bakom förarstolen som är avsett för vila och som rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2018/956.

Med ”daghytt” menas en typ av hytt som inte är en sovhytt.

Om ett nytt tungt fordon inte kan kopplas till en undergrupp av fordon eftersom information om typ av hytt eller motoreffekt inte är tillgänglig ska det kopplas till den undergrupp för fjärrtrafik (LH, long-haul) som motsvarar fordonets chassityp (påbyggnadsbil eller dragbil) och axelkonfiguration (4x2 eller 6x2).

Om ett nytt tungt fordon kopplas till undergrupp 4-UD, men uppgifter om koldioxidutsläpp i g/km inte är tillgängliga för användningsprofilen UDL eller UDR som definieras i tabell 2 i punkt 2.1 ska det nya tunga fordonet kopplas till undergrupp 4-RD.

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 (CO_{2v}) från ett nytt tungt fordon v , kopplat till en undergrupp sg ska beräknas i enlighet med följande formel:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

där

$\sum mp$ är summan för alla användningsprofiler mp som förtecknas i tabell 2,

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

$W_{sg,mp}$ är användningsprofilens viktningsvärde som anges i tabell 2,

$CO_{2v,mp}$ är koldioxidutsläppen i g/km från ett nytt tungt fordon v , fastställda för en användningsprofil mp och rapporterade i enlighet med förordning (EU) 2018/956.

De specifika koldioxidutsläppen från ett utsläppsfritt tungt fordon ska räknas som 0 g CO_2 /km.

De specifika koldioxidutsläppen från ett arbetsfordon ska vara genomsnittet av de koldioxidutsläpp i g/km som rapporteras i enlighet med förordning (EU) 2018/956.

Tabell 2 — Viktningsvärden för användningsprofiler ($W_{sg,mp}$)

Undergrupp av fordon (<i>sg, sub-group</i>)	Användningsprofil ¹ (<i>mp, mission profile</i>)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

¹Definitioner av användningsprofiler

RDL	Regionaltrafik, låg nyttolast (<i>Regional Delivery payload Low</i>)
RDR	Regionaltrafik, representativ nyttolast (<i>Regional Delivery payload Representative</i>)
LHL	Fjärrtrafik, låg nyttolast (<i>Long Haul payload Low</i>)
LHR	Fjärrtrafik, representativ nyttolast (<i>Long Haul payload Representative</i>)
UDL	Närtrafik, låg nyttolast (<i>Urban Delivery payload Low</i>)
UDR	Närtrafik, representativ nyttolast (<i>Urban Delivery payload Representative</i>)
REL	Regionaltrafik (EMS), låg nyttolast (<i>Regional Delivery (EMS) payload Low</i>)
RER	Regionaltrafik (EMS), representativ nyttolast (<i>Regional Delivery (EMS) payload Representative</i>)
LEL	Fjärrtrafik (EMS), låg nyttolast (<i>Long Haul (EMS) payload Low</i>)
LER	Fjärrtrafik (EMS), representativ nyttolast (<i>Long Haul (EMS) payload Representative</i>)

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

De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen i g/tkm ($avgCO2_{sg}$) för alla nya tunga fordon i en undergrupp sg ska för varje tillverkare och varje rapporteringsperiod beräknas enligt följande:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

där

- $\sum_v$ är summan för alla nya tunga fordon från tillverkaren i undergruppen sg , med undantag av alla arbetsfordon, i enlighet med artikel 4 a,
- $CO2_v$ är de specifika koldioxidutsläppen från ett nytt tungt fordon v , fastställda i enlighet med punkt 2.1,
- V_{sg} är antalet nya tunga fordon från tillverkaren i undergruppen sg , med undantag av alla arbetsfordon, i enlighet med artikel 4 a,
- PL_{sg} är den genomsnittliga nyttolasten för fordon i undergruppen sg , fastställd enligt punkt 2.5.

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

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:

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

där

- V är antalet nya tunga fordon från tillverkaren, med undantag av alla arbetsfordon, i enlighet med artikel 4 a,
- V_{conv} är antalet nya tunga fordon från tillverkaren, med undantag av alla arbetsfordon, i enlighet med artikel 4 a, och med undantag av utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon,
- V_{zlev} är summan av V_{in} och V_{out} ,

där

$$V_{in} = \sum_v \square (1 + (1 - CO2_v / 350))$$

med $\sum_v \square$ är lika med summan av alla nya utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon som uppfyller de kriterier som fastställs i artikel 2.1 a–d,

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

V_{out} är det totala antalet utsläppsfria tunga fordon i de kategorier som avses i artikel 2.1 andra stycket, multiplicerat med 2, och med maximivärdet 1,5 procent av V_{conv} .

2.4. Beräkning av tillverkarens andel av fordonen i en undergrupp

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

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

där

V_{sg} är antalet nya tunga fordon från tillverkaren i undergruppen sg , med undantag av alla arbetsfordon, i enlighet med artikel 4 a,

V är antalet nya tunga fordon från tillverkaren, med undantag av alla arbetsfordon, i enlighet med artikel 4 a,

2.5. Beräkning av värden för genomsnittlig nyttolast för alla fordon i en undergrupp

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

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

där

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

$W_{sg,mp}$ är det viktningsvärde för användningsprofilen som anges i tabell 2 i punkt 2.1,

$PL_{sg,mp}$ är det värde för nyttolast som kopplas till fordonen i undergruppen sg för den användningsprofil mp , som anges i tabell 3.

Tabell 3 – Värden för nyttolast $PL_{sg, mp}$ (ton)

Undergrupp av fordon (<i>sg, sub-group</i>)	Användningsprofil ¹ (<i>mp, mission profile</i>)									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

¹ Se definitioner av användningsprofiler under tabell 2 i punkt 2.1.

2.6. Beräkning av viktningsfaktor för körsträcka och nyttolast

Viktningsfaktorn för körsträcka och nyttolast (MPW_{sg} , *Mileage and Payload Weighting factor*) för en undergrupp *sg* definieras som produkten av den årliga körsträcka som anges i tabell 4 och det värde för nyttolast per undergrupp som anges i tabell 3 i punkt 2.5, normaliserad mot respektive värde för undergrupp 5-LH, och ska beräknas enligt följande:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

där

AM_{sg} är den årliga körsträckan som anges i tabell 4 för fordonen i respektive undergrupp,

AM_{5-LH} är den årliga körsträckan som anges för undergruppen 5-LH i tabell 4,

PL_{sg} är det värde som fastställs i enlighet med punkt 2.5,

PL_{5-LH} är det genomsnittliga värde för nyttolast för undergruppen 5-LH som fastställs i enlighet med punkt 2.5.

Tabell 4 – Årliga körsträckor

Undergrupp av fordon <i>sg</i>	Årlig körsträcka AM_{sg} (Annual Mileage) (km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Beräkning av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp i g/tkm som avses i artikel 4

De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen i g/tkm (CO_2) ska för varje tillverkare och varje rapporteringsperiod beräknas enligt följande:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

där

$\sum_{sg}$ är summan för alla undergrupper,

$ZLEV$ är det värde som fastställs i enlighet med punkt 2.3,

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

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

$avgCO_{2sg}$ är det värde som fastställs i enlighet med punkt 2.2,

3. BERÄKNING AV DE REFERENSVÄRDEN FÖR KOLDIOXIDUTSLÄPP SOM AVSES I ARTIKEL 1

Referensvärdet för koldioxidutsläpp (rCO_{2sg}) ska beräknas för varje undergrupp *sg*, på grundval av alla nya tunga fordon från alla tillverkare under referensperioden, enligt följande:

$$rCO_{2sg} = \frac{\sum_v (CO_{2v} / PL_{sg})}{rV_{sg}}$$

där

$\sum_v$ är summan för alla nya tunga fordon, registrerade under referensperioden, i undergruppen *sg*, med undantag av alla arbetsfordon, i enlighet med artikel 1 andra stycket,

$CO2_v$	är de specifika koldioxidutsläppen från 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, registrerade under <u>referensperioden</u> , i undergruppen sg , med undantag av alla arbetsfordon, i enlighet med artikel 1 andra stycket,
PL_{sg}	är den genomsnittliga nyttolasten för fordon i undergruppen sg , fastställd enligt punkt 2.5.

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

Det specifika utsläppsmålet T ska för varje tillverkare och varje rapporteringsperiod från och med den 1 juli 2025 beräknas enligt följande:

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

där

$\sum_{sg}$ är summan för alla undergrupper,

$share_{sg}$ är det värde som fastställs i enlighet med punkt 4 i avsnitt 2,

MPW_{sg} är det värde som fastställs i enlighet med punkt 6 i avsnitt 2,

rf är det mål för koldioxidminskning (i procent) som är tillämpligt under den specifika rapporteringsperioden,

$rCO2_{sg}$ är det värde som fastställs i enlighet med avsnitt 3.

5. UTSLÄPPSKREDITER OCH UTSLÄPPSSKULDER SOM AVSES I ARTIKEL 7

5.1. Beräkning av kurvan för koldioxidminskning, som grund för utsläppskrediter

En kurva för koldioxidutsläpp (ET_Y , *Emission Trajectory*) ska definieras enligt följande, för varje tillverkare och varje rapporteringsperiod för åren Y under perioden 2019–2030:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO2_{sg}$$

där

$\sum_{sg} (...)$ är summan för alla undergrupper,

$share_{sg}$ är det värde som fastställs i enlighet med punkt 4 i avsnitt 2,

MPW_{sg} är det värde som fastställs i enlighet med punkt 6 i avsnitt 2,

$rCO2_{sg}$ är det värde som fastställs i enlighet med avsnitt 3,

där

när det gäller rapporteringsperioderna för åren Y från och med 2019 till och med 2025:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

och när det gäller rapporteringsperioderna för åren Y från och med 2026 till och med 2030:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} och rf_{2030} är de mål för koldioxidminskning (i procent) [...] som är tillämpliga för rapporteringsperioderna för åren 2025 respektive 2030.

5.2. Beräkning av utsläppskrediter och utsläppsskulder för varje rapporteringsperiod

Utsläppskrediterna ($cCO2_Y$) och utsläppsskulden ($dCO2_Y$) ska för varje tillverkare och varje rapporteringsperiod för åren Y under perioden 2019–2029 beräknas enligt följande:

If $CO2_Y < ET_Y$:

$$cCO2_Y = (ET_Y - CO2_Y) \times V_Y \quad \text{och}$$

$$dCO2_Y = 0$$

If $CO2_Y > T_Y$ för åren 2025–2029:

$$dCO2_Y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y \quad \text{och}$$

$$cCO2_Y = 0$$

I alla andra fall ska $dCO2_Y$ och $cCO2_Y$ räknas som 0.

där

ET_Y är tillverkarens utsläppskurva för rapporteringsperioden för året Y, fastställd i enlighet med punkt 5.1,

$CO2_Y$ är de genomsnittliga specifika utsläppen för rapporteringsperioden för året Y, fastställda i enlighet med punkt 2.7,

T_Y är tillverkarens specifika utsläppsmål för rapporteringsperioden för året Y, fastställt i enlighet med avsnitt 4,

V_Y är antalet nya tunga fordon från tillverkaren under rapporteringsperioden för året Y, med undantag av alla arbetsfordon, i enlighet med artikel 4 a.

5.3. Gräns för utsläppsskuld

Gränsen för utsläppsskuld ($limCO_2$) definieras för varje tillverkare enligt följande:

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

där

T_{2025} är tillverkarens specifika utsläppsmål under rapporteringsperioden för året 2025, fastställt i enlighet med avsnitt 4,

V_{2025} är antalet nya tunga fordon från tillverkaren under rapporteringsperioden för året 2025, med undantag av alla arbetsfordon, i enlighet med artikel 4 a.

5.4. Utsläppskrediter som räknats in före 2025

Utsläppsskulder som räknas in för rapporteringsperioden för året 2025 ska minskas med ett belopp ($redCO_2$) som motsvarar de utsläppskrediter som räknats in före den rapporteringsperioden, vilket fastställs för varje tillverkare enligt följande:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_{2Y})$$

där

$\min$ är det minsta 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:

dCO_{2025} är utsläppsskulderna för rapporteringsperioden för året 2025, fastställda i enlighet med punkt 5.2,

cCO_{2Y} är utsläppskrediterna för rapporteringsperioden för året Y, fastställda i enlighet med punkt 5.2,

6. FASTSTÄLLANDE AV EN TILLVERKARES EXTRA UTSLÄPP SOM AVSES I ARTIKEL 8.2

Värdet för extra utsläpp ($exeCO_{2Y}$) ska för varje tillverkare och varje rapporteringsperiod från och med året 2025 fastställas enligt följande, om värdet är positivt:

För rapporteringsperioden för 2025

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_{2Y} - limCO_2$$

För rapporteringsperioderna för åren Y från och med 2026 till och med 2028

$$exeCO_{2Y} = \sum_{I=2025}^Y (dCO_{2I} - cCO_{2I}) - \sum_{I=2025}^{Y-1} exeCO_{2I} - redCO_2 - limCO_2$$

För rapporteringsperioden för 2029

$$exeCO_{2Y} = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO_{2I} - cCO_{2I}) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO_{2J} - redCO_2$$

För rapporteringsperioderna för åren Y från och med 2030

$$exeCO2_y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

där

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ är summan för rapporteringsperioderna för åren Y från och med 2019 till och med 2025

$\sum_{I=2025}^Y$ 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)

$\sum_{J=2025}^{2028}$ är summan för rapporteringsperioderna för åren J från och med 2025 till och med 2028

$\sum_{I=2025}^{2029}$ är summan för rapporteringsperioderna för åren I från och med 2025 till och med 2029

$dCO2_Y$ är utsläppsskulderna för rapporteringsperioden för året Y, fastställda i enlighet med punkt 5.2,

$cCO2_Y$ är utsläppskrediterna för rapporteringsperioden för året Y, fastställda i enlighet med punkt 5.2,

$limCO2$ är gränsen för utsläppsskuld, fastställd i enlighet med punkt 5.3,

$redCO2$ är minskningen av utsläppsskulder för rapporteringsperioden för året 2025, fastställd i enlighet med punkt 5.4.

I alla andra fall ska värdet för extra utsläpp $exeCO2Y$ räknas som 0.

BILAGA II

Justeringsförfaranden

1. JUSTERINGSFAKTORER FÖR NYTTOLAST SOM AVSES I ARTIKEL 12.1 C

Vid beräkning av det referensvärde för koldioxidutsläpp som avses i artikel 1 ska, enligt bestämmelserna i artikel 10.2 a, de viktningssvärden för användningsprofiler och värden för nyttolast som är tillämpliga under den rapporteringsperiod då de ändringar som avses i artikel 12.1 c får verkan för alla nya tunga fordon användas och de koldioxidutsläpp i g/km från ett tungt fordon v , fastställda för en användningsprofil mp , som avses i tabell 2 i punkt 2.1 i bilaga I, justeras enligt följande:

$$CO2_{v,mp} = CO2(\underline{RP})_{v,mp} \times (1 + PL_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(\underline{RP})_{sg,mp}))$$

där

sg är den undergrupp som fordonet v tillhör,

$CO2(\underline{RP})_{v,mp}$ är de specifika koldioxidutsläppen från fordon v i g/km, fastställda för användningsprofil mp och baserade på de övervakningsuppgifter för [...] referensperioden som rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2018/956,

$PL(\underline{RP})_{sg,mp}$ är det värde för nyttolast som kopplades till fordon v i undergruppen sg för användningsprofilen mp och referensperioden, i enlighet med tabell 3 i punkt 2.5 i bilaga I, i syfte att fastställa de övervakningsuppgifter för [...] referensperioden som rapporterades i enlighet med förordning (EU) 2018/956,

$PL_{sg,mp}$ är det värde för nyttolast som kopplades till fordon v i undergruppen sg för användningsprofilen mp under rapporteringsperioden när de ändringar som avses i artikel 12.1 c får verkan för alla nya tunga fordon, i enlighet med tabell 3 i punkt 2.5 i bilaga I,

$PL_{sg,mp}$ är den justeringsfaktor för nyttolast som definieras i tabell 5.

Tabell 5 – Justeringsfaktorer för nyttolast $PLa_{sg, mp}$

$PLa_{sg, mp}$ (1/ton)		Användningsprofil¹ (mp, mission profile)				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Undergrupp av fordon sg	4-UD	0,026	Ej tillämpligt	0,015	Ej tillämpligt	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
	10-LH					

¹ Se definitioner av användningsprofiler i punkt 1 i avsnitt 2 i bilaga I.

2. JUSTERINGSFAKTORER SOM AVSES I ARTIKEL 10.2 B

Vid beräkning av det referensvärde för koldioxidutsläpp som avses i artikel 1 ska, enligt bestämmelserna i artikel 10.2 b, de viktningsvärden för användningsprofiler och värden för nyttolast som är tillämpliga under den rapporteringsperiod då de ändringar som avses i artikel 12.1 c får verkan för alla nya tunga fordon användas och de koldioxidutsläpp i g/km från ett tungt fordon v , fastställda för en användningsprofil mp , som avses i punkt 2.1 i bilaga I, justeras enligt följande:

$$CO2_{v, mp} = CO2(\underline{RP})_{v, mp} \times (\sum_r s_{r, sg} \times CO2[\dots]_{r, mp}) / (\sum_r s_{r, sg} \times CO2(\underline{RP})_{r, mp})$$

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 undergruppen sg ,

$CO2(\underline{RP})_{v, mp}$ är de specifika koldioxidutsläppen från fordon v i g/km, fastställda för användningsprofil mp och baserade på de övervakningsuppgifter för [...] referensperioden som rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2018/956,

$CO2(\underline{RP})_{r, mp}$ är de specifika koldioxidutsläppen från fordon r i g/km, fastställda för användningsprofil mp i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder under den referensperiod då $CO2(\underline{RP})_{v, mp}$ fastställdes,

$CO_{2r,mp}$

är de specifika koldioxidutsläppen från det representativa fordonet r , fastställda för användningsprofil mp i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder under den rapporteringsperiod när de ändringar som avses i artikel 12.2 får verkan för alla nya tunga fordon.

Det representativa fordonet ska definieras i enlighet med den metod som avses i artikel 12.3.
