



Bruxelles, den 20. december 2018
(OR. en)

15828/18

**Interinstitutionel sag:
2018/0143(COD)**

**CLIMA 273
ENV 940
TRANS 672
MI 1034
CODEC 2432**

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	delegationerne
Tidl. dok. nr.:	15615/18
Komm. dok. nr.:	8922/1/18 REV 1
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO ₂ -emissioner - Generel indstilling

Hermed følger til delegationerne til orientering den tekst, på grundlag af hvilken Rådet (miljø) nåede frem til en generel indstilling til ovennævnte forslag på samlingen den 20. december 2018.

Ændringer i forhold til den tidligere udgave af teksten (dok. 15615/18), som er resultatet af drøftelserne i Rådet, er angivet med **fed skrift og understregning**. Tidligere ændringer i forhold til Kommissionens forslag er angivet med understregning. Udgået tekst er angivet med [...].

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om
ændring af forordning (EF) nr. 595/2009**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionens meddelelse: "En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet" fastlægger en klar ambition: Inden midten af århundredet skal drivhusgasemissionerne fra transport være mindst 60 % lavere end i 1990 og være godt på vej mod nul. Emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, som skader vores helbred, skal ligeledes reduceres drastisk så hurtigt som muligt.

¹ EUT C af , s. .

² EUT C af , s. .

- (2) Efter denne meddelelse vedtog Kommissionen to mobilitetspakker i maj³ og november 2017⁴. Disse to pakker opstiller en positiv dagsorden, der også sigter mod at sikre en problemfri omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle.
- (3) Denne forordning er en del af Kommissionens tredje mobilitetspakke med titlen "Et mobilt Europa", som er en opfølgning af Kommissionens meddelelse: "Investering i en intelligent, innovativ og bæredygtig industri - En ny strategi for Unionens industripolitik"⁵, og den sigter mod at færdiggøre processen til at sikre, at Unionen høster det fulde udbytte ved modernisering og dekarbonisering af mobilitetssektorerne. Målet med denne tredje mobilitetspakke er at skabe mere sikker og tilgængelig mobilitet i Europa, gøre den europæiske industri mere konkurrencedygtig, gøre europæiske jobs mere sikre og skabe mobilitetssystemer, der er renere og bedre tilpasset til kravene om bekæmpelse af klimaforandringerne. Det kræver et fuldt engagement fra både Unionen, medlemsstaterne og interessenterne, ikke mindst for at styrke indsatsen for at reducere CO₂-emissionerne og luftforureningen.
- (4) Denne forordning udgør sammen med CO₂-emissionsstandarderne for personbiler og lette erhvervskøretøjer⁶ en klar køreplan for CO₂-emissionsreduktioner fra vejtransportsektoren og bidrager til at opnå det bindende mål om en nedbringelse af drivhusgasemissionerne fra EU's samlede økonomi med mindst 40 % i 2030 i forhold til 1990-niveauerne, som blev godkendt i Det Europæiske Råds konklusioner af 23.-24. oktober 2014 og godkendt af Rådet den 6. marts 2015 som Unionens tilsigtede nationalt bestemte bidrag ved indgåelsen af Parisaftalen [...].

³ Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle, COM(2017) 283 final.

⁴ Fremme af lavemissionsmobilitet - En Europæisk Union, der beskytter planeten, styrker forbrugernes rettigheder og forsvare industrien og arbejdstagerne, COM(2017) 675 final.

⁵ Investering i en intelligent, innovativ og bæredygtig industri - En ny strategi for Unionens industripolitik, COM(2017) 0479 final.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../... om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 (EUT L ... af..., s.).

- (5) I Rådets konklusioner af oktober 2014 blev en reduktion af drivhusgasemissionerne på 30 % frem til 2030 i forhold til 2005-niveauerne vedtaget for de sektorer, der ikke er omfattet af Unionens emissionshandelssystem. Vejtransport står for en stor andel af udledningen fra disse sektorer, og udledningen ligger fortsat markant højere end 1990-niveauerne. Hvis udledningen fra vejtransport stiger yderligere, modvirker det effekten af de reduktioner, der er opnået som følge af andre sektorer klimainsats.
- (6) I Rådets konklusioner af oktober 2014 understreges vigtigheden af at nedbringe drivhusgasemissioner samt de risici, der er forbundet med transportsektorens afhængighed af fossile brændstoffer, gennem en omfattende og teknologineutral indsats for at fremme emissionsreduktioner og energieffektivitet i transportsektoren og for at fremme eldreven transport og vedvarende energikilder til transport også efter 2020.
- (7) Energieffektivitet, der bidrager til en begrænsning af efterspørgslen, er en af de fem gensidigt understøttende og tæt forbundne dimensioner, der er fastsat i Kommissionens meddelelse om "energiunionens strategi"⁷, som sigter mod at give Unionens forbrugere sikker, bæredygtig og konkurrencedygtig energi til overkommelige priser. Meddelelsen fastslår, at selv om alle økonomiske sektorer skal træffe foranstaltninger for at øge effektiviteten af deres energiforbrug, har transportsektoren et stort energieffektivitetspotentiale [...].
- (8) CO₂-emissioner fra tunge køretøjer, herunder lastbiler, minibusser og busser, udgør omkring 6 % af de samlede CO₂-emissioner i Unionen og omkring 25 % af de samlede CO₂-emissioner fra vejtransport. Uden yderligere foranstaltninger forventes andelen af emissioner fra tunge køretøjer at stige med omkring 9 % i perioden 2010 til 2030. I øjeblikket fastsætter EU-retten ikke CO₂-reduktionskrav for tunge køretøjer.

⁷ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg, Regionsudvalget og Den Europæiske Investeringsbank: En ramme-strategi for en modstandsdygtig energiunion med en fremadskuende klimapolitik (COM(2015) 80 final).

- (9) Med henblik på at udnytte mulighederne for energieffektiviseringer og sikre, at hele vejtransportsektoren bidrager til den aftalte nedbringelse af drivhusgasemissionerne, er det hensigtsmæssige at supplere de eksisterende CO₂-emissionsstandarder for nye personbiler og lette erhvervskøretøjer ved at fastsætte præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner. Standarderne skal fremme innovation inden for brændstoffeffektive teknologier og bidrage til at styrke den position som teknologisk innovationsleder, som Unionens fabrikanter og leverandører hertil aktuelt har.
- (10) Det skal tages i betragtning, at klimaforandringerne er et grænseoverskridende problem, og at der er behov for at sikre et velfungerende indre marked både for vejtransporttjenester og for tunge køretøjer, og dermed er det hensigtsmæssigt at fastsætte CO₂-emissionsstandarder for tunge køretøjer på EU-plan. Standarderne bør [...] ikke berøre konkurrencelovgivningen.
- (11) Ved fastsættelse af de reduktionsniveauer, som Unionens bilpark af tunge køretøjer skal nå, bør der tages højde for reduktionsniveauernes effekt med hensyn til at yde et omkostningseffektivt bidrag til at nedbringe emissionerne fra de sektorer, der er omfattet af forordning [...] (EU) 2018/842⁸, frem til 2030, for de afledte omkostninger og besparelser for samfundet, fabrikanterne, transportvirksomhederne, forbrugerne samt for direkte og afledte effekter på beskæftigelse, innovation og sidegevinster i form af mindre luftforurening og øget energisikkerhed.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842 af 30. maj 2018 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissioner for medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimaindsatsen med henblik på opfyldelse af forpligtelserne i Parisaftalen og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 156 af 19.6.2018, s. 26).

- (12) En ny procedure for fastsættelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for hvert tungt køretøj er indført som led i gennemførelsen af forordning (EF) nr. 595/2009⁹. Kommissionens forordning (EU) 2017/2400¹⁰ beskriver en metode udviklet med VECTO-værktøjet til simulering af tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug. Metoden giver mulighed for at tage højde for diversiteten i sektoren for tunge køretøjer og den høje tilpasningsgrad for de enkelte køretøjer. Som første trin fastsættes CO₂-emissionerne fra den 1. juli 2019 for fire grupper af tunge køretøjer, der står for 65 % til 70 % af de samlede CO₂-emissioner fra Unionens bilpark af tunge køretøjer.
- (13) VECTO-simuleringsværktøjet samt forordning (EU) 2017/2400 vil løbende og rettidigt blive opdateret på baggrund af innovation og for at tage højde for indførelsen af nye teknologier til forbedring af tunge køretøjers brændstofeffektivitet.
- (14) CO₂-emissionsdata fastlagt i henhold til forordning (EU) 2017/2400 skal overvåges i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956¹¹. Disse data danner grundlag for fastsættelse af reduktionsmålene for de fire grupper af tunge køretøjer, der står for den største udledning i EU, og til at fastsætte fabrikanternes gennemsnitlige, specifikke emissioner i en given rapporteringsperiode.

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF.

¹⁰ Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 af 12. december 2017 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår bestemmelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 (EUT L 349 af 29.12.2017, s. 1).

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug (EUT L 173 af 9.7.2018, s. 1).

- (15) Der bør fastsættes et reduktionsmål for 2025 som en relativ reduktion baseret på de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra disse tunge køretøjer, der blev nyindregistreret i perioden fra den 1. juli 2019 til den 30. juni 2020, idet udbredelsen af tilgængelige omkostningseffektive teknologier til konventionelle køretøjer afspejles. **Der bør også fastsættes et reduktionsmål** for 2030 og frem. **Dette mål bør gælde, medmindre andet besluttet på baggrund af den** revision, der gennemføres i 2022 [...].
- (15a) For at sikre at CO₂-referenceemissionerne kan stå mål med stigende CO₂-emissioner fra køretøjer, som skyldes uretmæssige fremgangsmåder, og som ikke vil være repræsentative for en situation, hvor CO₂-emissionerne allerede reguleres, er det hensigtsmæssigt at fastsætte en metode til korrektion af referenceemissionerne, hvor det er nødvendigt.
- (16) Flydende naturgas (LNG) er et tilgængeligt brændstof som alternativ til diesel til tunge køretøjer. Udbredelsen af eksisterende og fremtidige, mere innovative teknologier baseret på LNG kan bidrage til at opfylde CO₂-emissionsmålene på kort og mellemlang sigt, da anvendelsen af naturgasteknologi har lavere CO₂-emissioner sammenlignet med diesel. De mulige CO₂-emissionsreduktioner ved anvendelse af LNG-køretøjer er indarbejdet i fuldt omfang i VECTO. Derudover sikrer de eksisterende LNG-teknologier et lavt niveau af luftforurenende emissioner såsom NO_x og partikelemission. En tilstrækkelig minimumspåfyldningsinfrastruktur er etableret og bliver udbygget som en del af de nationale politiske rammer for alternativ brændstofinfrastruktur.
- (17) Ved beregning af de referenceemissioner [...], der danner udgangspunkt for fastsættelse af reduktionsmålene for 2025 og 2030, bør det forventede reduktionspotentiale for bilparken af tunge køretøjer [...] indregnes. Derfor er det samtidig passende ikke at medtage erhvervskøretøjer, f.eks. skraldevogne og lastbiler til byggeri, i beregningen. Disse køretøjer kører til sammenligning relativt få kilometer om året, og med de specifikke kørselsmønstre vil tekniske løsninger til reduktion af CO₂-emissioner og brændstofforbrug ikke være omkostningseffektive i samme grad som for tunge køretøjer, der anvendes til godstransport.

- (18) CO₂-reduktionskravene bør udtrykkes i gram CO₂ pr. tonkilometer for at afspejle de tunge køretøjers nytteværdi.
- (19) Der skal sikres en retfærdig fordeling af de samlede reduktionskrav på fabrikkerne, hvor der tages højde for diversiteten af tunge køretøjer med hensyn til design og kørselsmønstre, årligt kilometertal, nyttelast og påhængskøretøjets udformning. Det er derfor hensigtsmæssigt at inddеле tunge køretøjer i forskellige og adskilte undergrupper efter de typiske brugsmønstre og specifikke tekniske egenskaber. Ved at fastsætte årlige vægtede mål for fabrikkerne som et vægtet gennemsnit af de mål, der er defineret for hver af disse undergrupper, får fabrikkerne mulighed for effektivt at opveje en eventuel overskridelse af målene for en bestemt undergruppe af køretøjer med højere præstationsværdier end krævet i andre undergrupper, hvor de gennemsnitlige CO₂-emissioner i hele køretøjets levetid indregnes for de forskellige undergrupper.
- (20) En fabrikants opfyldelse af de årlige specifikke mål bør vurderes på baggrund af fabrikantens gennemsnitlige CO₂-emissioner. Ved fastsættelse af de gennemsnitlige specifikke emissioner, bør de særlige faktorer, der afspejles i målene for de forskellige undergrupper af køretøjer, ligeledes inddrages. Følgelig bør de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for en fabrikant være baseret på de gennemsnitlige emissioner fastlagt for hver undergruppe og vægtet ud fra deres forventede gennemsnitlige årlige kilometertal og gennemsnitlige nyttelast, hvilket afspejler de samlede CO₂-emissioner i køretøjets levetid. På grund af det begrænsede reduktionspotentiale skal erhvervskøretøjer ikke medtages ved beregning af de gennemsnitlige specifikke emissioner.

- (21) I modsætning til personbiler og varevogne er tunge nul- og lavemissionskøretøjer endnu ikke tilgængelige på markedet, undtaget busser. Derfor indføres en specifik mekanisme i form af superkreditter for at fremme en problemfri omstilling til nulemissionsmobilitet. Det skaber incitament til at udvikle tunge nul- og lavemissionskøretøjer og bringe dem på markedet i Unionen som supplement til andre instrumenter på efterspørgselssiden, f.eks. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF om renere køretøjer¹².
- (22) Ved beregning af de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant bør samtlige tunge nul- og lavemissionskøretøjer derfor tælle flere gange, hvilket vil medføre en reduktion af de gennemsnitlige specifikke emissioner for denne fabrikant. Omfanget af incitamenterne bør varieres i forhold til køretøjets faktiske CO₂-emissioner. For at undgå at udvande miljømålsætningerne bør der fastsættes et loft for den afledte reduktion.
- (23) Der bør kun gennemføres incitament vedrørende tunge lavemissionskøretøjer, hvis deres CO₂-emissioner er mindre end cirka halvdelen af de gennemsnitlige CO₂-emissioner for hele Unionens bilpark i 2025. Det er i overensstemmelse med den metode, der anvendes for lette køretøjer, og det vil fremme innovation på området.
- (24) Ved udarbejdelse af incitamentsordningen til udbredelse af tunge nulemissionskøretøjer bør mindre lastbiler [...], der ikke er omfattet af CO₂-emissionsmålene i henhold til denne forordning, medtages. Disse køretøjer har også et stort forbedringspotentiale med hensyn til at begrænse luftforureningen i byerne. [...] For at sikre, at incitamentsordningerne er afstemt på tværs af køretøjstyper, bør der derfor ligeledes fastsættes et loft for reduktion af de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant hidrørende fra nulemissionskøretøjer i gruppen mindre lastbiler [...].

¹² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport som ændret ved direktiv .../.../EU [COM(2017) 653 final] (EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5).

- (25) Med henblik på at fremme en omkostningseffektiv gennemførelse af CO₂-reduktionskravene og samtidig tage højde for ændringer i bilparkens sammensætning og emissionerne over årene, bør fabrikkerne have mulighed for at udligne højere præstationsværdier ved opfyldelse af de specifikke emissionsmål i et givet år med en overskridelse af præstationsværdierne i et andet år.
- (26) For at tilskynde til hurtige reduktioner bør en fabrikant, hvis gennemsnitlige specifikke emissioner ligger under emissionsreduktionskurven, der udregnes på baggrund af referenceemissionerne [...] og 2025-målet, have mulighed for at overføre disse emissionskreditter og medregne dem i målopfyldelsen for 2025. På samme måde bør en fabrikant, hvis gennemsnitlige specifikke emissioner ligger under emissionsreduktionskurven mellem 2025-målet og det mål, der gælder fra 2030 og frem, ligeledes have mulighed for at overføre disse emissionskreditter og medregne dem i målopfyldelsen i perioden fra den 1. juli 2025 til den 30. juni 2030.
- (27) I tilfælde af overskridelse af de specifikke emissionsmål i en af tolvmånedersperioderne fra den 1. juli 2025 til den 30. juni 2030 bør en fabrikant også have mulighed for at blive tildelt en begrænset emissionsoverskridelse. Fabrikkerne bør dog senest den 30. juni 2030 endeligt udligne eventuelle tilbageværende emissionsoverskridelser.
- (28) Emissionskreditter og -overskridelser bør benyttes udelukkende til beregning af fabrikantens opfyldelse af de specifikke emissionsmål og ikke som aktiver og kan ikke omsættes eller beskattes.
- (29) Hvis en fabrikant overskrider emissionsmålene, pålægger Kommissionen fabrikanten en økonomisk sanktion i form af en afgift for emissionsoverskridelse, hvor der tages højde for emissionskreditter og emissionsoverskridelser. For at sikre et tilstrækkeligt incitament for fabrikkerne til at indføre foranstaltninger til reduktion af tunge køretøjers specifikke CO₂-emissioner bør afgiften være højere end de gennemsnitlige marginalomkostninger for de teknologier, der er nødvendige for at opfylde målene. Afgifterne for emissionsoverskridelser bør betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget. Metoden til opkrævning af afgifter fastsættes i en gennemførelsesretsakt, hvor der tages højde for den metode, der er vedtaget i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009.

- (30) Der er behov for en robust overholdelsesmekanisme for at sikre, at målene i denne forordning opfyldes. Fabrikanternes forpligtelse til at tilvejebringe nøjagtige data i henhold til forordning (EU) 2018/956 og de administrative bøder, de kan pålægges i tilfælde af manglende overholdelse af denne forpligtelse, bidrager til at sikre robustheden i data, der i henhold til denne forordning bruges til beregning af målopfyldelse.
- (31) For at opnå de CO₂-reduktioner, der er omhandlet i denne forordning, er det afgørende, at CO₂-emissioner fra tunge køretøjer i drift er i overensstemmelse med de værdier, der er fastsat i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 samt gennemførelsesforanstaltninger hertil. Det bør derfor være muligt for Kommissionen ved beregning af de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant at tage højde for eventuel systematisk manglende overholdelse konstateret af typegodkendelsesmyndighederne vedrørende CO₂-emissioner fra tunge køretøjer i drift.
- (32) For at kunne træffe sådanne foranstaltninger bør Kommissionen have beføjelse til at udarbejde og iværksætte en procedure til verifikation af overensstemmelse i drift for CO₂-emissioner for tunge køretøjer på markedet. Med henblik herpå bør forordning (EF) nr. 595/2009 ændres.
- (33) Effekten af de mål, der fastsættes i denne forordning for nedbringelse af CO₂-emissionerne afhænger i høj grad af, at metoden til beregning af CO₂-emissioner er repræsentativ. I overensstemmelse med udtalelsen fra Kommissionens videnskabelige rådgivningsmekanisme (SAM)¹³ vedrørende lette køretøjer, vil det også være hensigtsmæssigt i forbindelse med tunge køretøjer at etablere en mekanisme til vurdering af, hvorvidt de værdier for CO₂-emissioner og energiforbrug, der fastsættes i henhold til forordning (EU) 2017/2400, er repræsentative i forhold til de faktiske værdier. Kommissionen bør have beføjelse til at sikre, at sådanne data er offentligt tilgængelige, og til at udvikle eventuelle nødvendige procedurer til identifikation og indsamling af de nødvendige data til en sådan vurdering.

¹³ Gruppen af højtstående videnskabelige rådgivere, videnskabelig udtalelse 1/2016 "Forskellen mellem CO₂-emissionerne fra lette køretøjer i virkeligheden og laboratorieundersøgelser (Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing)".

- (34) I 2022 bør Kommissionen evaluere effekten af de CO₂-emissionsstandarder, der fastsættes i denne forordning og specifikt fastsætte det reduktionsniveau, der skal nås frem til 2030, de metoder, der skal være til rådighed for at nå målet og for perioden derefter, samt fastsætte CO₂-reduktionsmål for andre typer af tunge køretøjer såsom små lastbiler, minibusser, busser og påhængskøretøjer. Vurderingen bør, udelukkende med henblik på denne forordning, også indeholde betragtninger vedrørende tunge køretøjer og vogntog under hensyntagen til de [...] vægtklasser og [...] dimensioner, der gælder for national transport, f.eks. modulopbyggede og intermodale koncepter, samtidig med at også de mulige transportsikkerheds- og effektivitetsmæssige aspekter, de intermodale virkninger, miljøvirkningerne, infrastrukturvirkningerne og reboundeffekterne samt medlemsstaternes geografiske situation vurderes.
- (35) For at sikre, at de specifikke CO₂-emissioner for tunge køretøjer fortsat er repræsentative og fuldt opdaterede, skal ændringer af forordning (EF) nr. 595/2009 samt tilhørende gennemførelsesretsakter, der påvirker disse værdier, indarbejdes i denne forordning. Til det formål bør Kommissionen have beføjelse til at udpege en metode til udvælgelse af et tungt køretøj, der er repræsentativt for hver undergruppe af køretøjer, og som bruges som referencekøretøj til vurdering af ændringer i de specifikke CO₂-emissioner.
- (36) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges de gennemførelsesbeføjelser, der er fastsat i artikel 8, stk. 3, artikel 9, stk. 3, artikel 11, stk. 3, og artikel 12, stk. 2. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹⁴.

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (37) Med henblik på at ændre eller supplere ikkecentrale dele af bestemmelserne i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde for så vidt angår tilpasning af CO₂-referenceemissionerne [...] og for så vidt angår ændringer af bilagene [...] til denne forordning vedrørende visse tekniske parametre, herunder vægtning af opgaveprofiler, nyttelast, årlige kilometertal samt faktorer til tilpasning af nyttelast. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning¹⁵. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter. Målet for denne forordning, nemlig fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner, kan ikke opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan;
- (38) Målene for denne forordning, nemlig fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

¹⁵ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1 *Genstand og mål*

Med henblik på at bidrage til opfyldelse af Unionens mål om at reducere drivhusgasemissionerne med 30 % frem til 2030 i forhold til 2005-niveauerne i de sektorer, der er omfattet af artikel 2 i forordning (EU) 2018/842, og nå de målsætninger, der er fastsat i Parisaftalen, samt sikre et velfungerende indre marked, fastsætter denne forordning præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner, således at de specifikke CO₂-emissioner fra Unionens bilpark af nye tunge køretøjer reduceres i forhold til fastlagte CO₂-referenceemissioner på følgende måde:

- a) for rapporteringsperioderne for år 2025 og frem med 15 %
- b) for rapporteringsperioderne for år 2030 og senere med [...] 30 %, **medmindre andet besluttet på baggrund af den revision, der er omhandlet i artikel 13.**

CO₂-referenceemissionerne fastsættes på baggrund af [...] overvågningsdata indberettet i henhold til forordning (EU) 2018/956 for perioden fra den 1. juli 2019 til den 30. juni 2020, i det følgende benævnt "referenceperioden", undtaget erhvervskøretøjer, og beregnes i overensstemmelse med bilag I, punkt 3.

Artikel 2 *Anvendelsesområde*

1. Denne forordning gælder for nye køretøjer i kategorierne N2 og N3 med følgende egenskaber:
 - a) lastbiler med 4x2 akselkonfiguration og en teknisk tilladt totalvægt på over 16 ton
 - b) lastbiler med en 6x2 akselkonfiguration

- c) trakkere med 4x2 akselkonfiguration og en teknisk tilladt totalvægt på over 16 ton
- d) trakkere med en 6x2 akselkonfiguration.

Forordningen finder med henblik på bestemmelserne i artikel 5 og bilag I, punkt 2.3, også anvendelse [...] på køretøjer i kategori N, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 510/2011, og som ikke har de egenskaber, der er omhandlet i litra a) til d).

De køretøjskategorier, der er nævnt ovenfor, henviser til køretøjskategorierne som defineret i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF¹⁶.

- 2. De i stk. 1 nævnte køretøjer betragtes med henblik på denne forordning som nye tunge køretøjer i en given tolvmånedersperiode, der starter den 1. juli, hvis de er indregistreret i Unionen første gang i den pågældende periode og ikke tidligere har været indregistreret uden for Unionen.

En tidligere indregistrering uden for Unionen foretaget mindre end tre måneder før indregistreringen i Unionen tages ikke i betragtning.

- 3. Kommissionen fastsætter ved gennemførelsesretsakter en specifik procedure for identifikation af køretøjer, der er certificeret som erhvervskøretøjer i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, men som ikke er indregistreret som sådanne, og foretager korrektioner af de årlige gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for en fabrikant for at tage højde for disse køretøjer fra og med rapporteringsperioden for år 2021 og for hver efterfølgende rapporteringsperiode. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv) (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

Artikel 3 *Definitioner*

I denne forordning forstås ved:

- a) "CO₂-referenceemissioner": de gennemsnitlige specifikke emissioner i den referenceperiode, der er omhandlet i artikel 1, for alle nye tunge køretøjer i hver undergruppe af køretøjer, undtaget erhvervskøretøjer, som bestemt i henhold til bilag I, punkt 3
- b) "specifikke emissioner": CO₂-emissionerne fra et enkelt tungt køretøj som bestemt i henhold til bilag I, punkt 2.1
- ba) "rapporteringsperiode for år Y": perioden fra den 1. juli i år Y til den 30. juni i år Y+1
- c) "gennemsnitlige specifikke emissioner": gennemsnittet af de specifikke emissioner for en fabrikants nye tunge køretøjer i en given rapporteringsperiode som bestemt i henhold til bilag I, punkt 2.7
- d) "specifikt emissionsmål": det mål, der er fastsat for den enkelte fabrikant udtrykt i g/tkm og bestemt årligt for den foregående rapporteringsperiode i overensstemmelse med bilag I, punkt 4
- e) "lastbil": en lastbil, der ikke er konstrueret og fremstillet til at køre med sættevogn
- f) "trækker": et trækkende køretøj, der er konstrueret og fremstillet til kun eller hovedsageligt at køre med sættevogn
- g) "undergruppe af køretøjer": en gruppe af køretøjer som defineret i bilag I, punkt 1, der er kendetegnet ved en række fælles og specifikke tekniske kriterier, der er relevante med henblik på bestemmelse af disse køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug

- h) "erhvervskøretøj": et tungt køretøj, [...] hvis CO₂-emissioner og brændstofforbrug i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil er bestemt udelukkende for andre opgaveprofiler end dem, der er defineret i bilag I, punkt 2.1, til denne forordning
- i) "fabrikant": den person eller det organ, der er ansvarlig for at indsende data vedrørende nye tunge køretøjer, jf. artikel 5 i forordning (EU) 2018/956, eller, i tilfælde af tunge nulemissionskøretøjer, den person eller det organ, der over for den godkendende myndighed er ansvarlig for alle aspekter af EF-typegodkendelsesproceduren eller for den individuelle godkendelse i henhold til direktiv 2007/46/EF samt for at sikre produktionens overensstemmelse
- j) "tungt nulemissionskøretøj": et tungt køretøj uden forbrændingsmotor eller med en forbrændingsmotor, der udleder under 1 g CO₂/kWh som fastsat i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, eller som udleder under 1 g CO₂/km som bestemt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil
- k) "tungt lavemissionskøretøj": et tungt køretøj, der ikke er et tungt nulemissionskøretøj, og hvis specifikke CO₂-emissioner som bestemt i henhold til bilag I, punkt 2.1, er under 350 g CO₂/km
- l) "opgaveprofil": en kombination af en målhastighedscyklus, en nyttelastværdi, en køretøjs- eller anhængerkonstruktion og eventuelle andre parametre, der er udtryk for et køretøjs specifikke brug og på grundlag af hvilke de officielle CO₂-emissioner og brændstofforbrug for et tungt køretøj bestemmes
- m) "målhastighedscyklus": beskrivelsen af den køretøjshastighed, som føreren ønsker at nå, eller som føreren er begrænset til på grund af trafikforholdene, som funktion af den afstand, der tilbagelægges ved en kørsel
- n) "nyttelast": vægten af det gods eller de personer, som et køretøj transporterer under forskellige forhold.

Artikel 4
Gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant

Fra og med den 1. juli 2020 og for hver efterfølgende rapporteringsperiode bestemmer Kommissionen ved hjælp af de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 10, stk. 1, for hver fabrikant de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i g/tkm for den foregående rapporteringsperiode under hensyntagen til følgende:

- a) data indberettet i henhold til forordning (EU) 2018/956 for fabrikantens nye tunge køretøjer indregistreret i den foregående rapporteringsperiode, undtaget erhvervskøretøjer
- b) den nul- og lavemissionsfaktor, der bestemmes i henhold til artikel 5.

De gennemsnitlige specifikke emissioner beregnes i henhold til bilag I, punkt 2.7.

Artikel 5
Tunge nul- og lavemissionskøretøjer

1. Fra og med den 1. juli 2020 og for hver efterfølgende rapporteringsperiode bestemmer Kommissionen i henhold til de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 10, stk. 1, for hver fabrikant nul- og lavemissionsfaktoren, jf. artikel 4, litra b), for den foregående rapporteringsperiode.

Nul- og lavemissionsfaktoren skal tage højde for antallet af og CO₂-emissionerne fra tunge nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens bilpark i en rapporteringsperiode, inklusive nulemissionskøretøjer i de kategorier, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, andet afsnit, samt nul- og lavemissionserhvervskøretøjer.

Nul- og lavemissionsfaktoren beregnes i overensstemmelse med bilag I, punkt 2.3.

2. Med henblik på stk. 1 optælles tunge nul- og lavemissionskøretøjer på følgende måde:
 - a) et tungt nulemissionskøretøj tælles som 2 køretøjer
 - b) et tungt lavemissionskøretøj tælles som op til 2 køretøjer som funktion af dets specifikke CO₂-emissioner og tærskelniveauet på 350 g CO₂/km.
3. Nul- og lavemissionsfaktoren må nedbringe fabrikantens gennemsnitlige specifikke emissioner med højst 3 %. Bidraget til faktoren fra tunge nulemissionskøretøjer i de kategorier, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, andet afsnit, må nedbringe fabrikantens gennemsnitlige specifikke emissioner med højst 1,5 %.

Artikel 6

[...] *Specifikt emissionsmål for en fabrikant*

Fra og med den 1. juli 2026 og for hver efterfølgende rapporteringsperiode bestemmer Kommissionen ved hjælp af de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 10, stk. 1, for hver fabrikant et specifikt emissionsmål for den foregående rapporteringsperiode. Det specifikke emissionsmål er summen for alle køretøjsundergrupper af produkterne af følgende værdier:

- a) CO₂-reduktionsmålet som omhandlet i artikel 1, litra a) eller litra b), alt efter hvad der er relevant
- b) CO₂-referenceemissionerne
- c) fabrikantens andel af køretøjer i hver undergruppe af køretøjer
- d) det årlige kilometertal og vægtningsfaktorer for nyttelast for hver undergruppe.

Det specifikke emissionsmål beregnes i overensstemmelse med bilag I, punkt 4.

Artikel 7
Emissionskreditter og emissionsoverskridelser

1. Ved bestemmelsen af om en fabrikant overholder de specifikke emissionsmål i rapporteringsperioderne for år 2025 til 2029, tages der hensyn til fabrikantens emissionskreditter eller emissionsoverskridelser, som svarer til fabrikantens antal nye tunge køretøjer, undtaget erhvervskøretøjer, i en rapporteringsperiode, ganget med differencen mellem:
- a) CO₂-reduktionskurven som omhandlet i stk. 2 og de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant, hvis differencen er positiv ("emissionskreditter")
 - b) de gennemsnitlige specifikke emissioner og de specifikke emissionsmål for en fabrikant, hvis differencen er positiv ("emissionsoverskridelser").

Emissionskreditter erhverves i rapporteringsperioderne for år 2019 til 2029. Kreditter erhvervet i rapporteringsperioderne for år 2019 til 2024 tages dog kun i betragtning for at bestemme fabrikantens opfyldelse af det [...] specifikke emissionsmål for rapporteringsperioden for år 2025.

Emissionsoverskridelser erhverves i rapporteringsperioderne for år 2025 til 2029, men de samlede emissionsoverskridelser må ikke overstige 5 % af fabrikantens specifikke emissionsmål i rapporteringsperioden for år 2025 ganget med fabrikantens antal tunge køretøjer i den pågældende periode ("grænse for emissionsoverskridelser").

Emissionskreditter og emissionsoverskridelser erhvervet i rapporteringsperioderne for år 2025 til 2028 skal i givet fald overføres fra én rapporteringsperiode til den efterfølgende indtil rapporteringsperioden for år 2029, hvor eventuelle resterende emissionsoverskridelser skal udlignes.

2. CO₂-reduktionskurven fastsættes for den enkelte fabrikant i overensstemmelse med bilag I, punkt 5.1 som en lineær kurve mellem CO₂-referenceemissionerne som omhandlet i artikel 1, stk. 1, og det mål, [...] der er angivet for rapporteringsperioden for år 2025 i stk. 1, litra a), i nævnte artikel, og mellem målet for [...] rapporteringsperioden for år 2025 og det mål, der gælder fra rapporteringsperioden for år 2030 og frem.

Artikel 8

Overholdelse af de specifikke emissionsmål

1. Hvis det konstateres, at en fabrikant har emissionsoverskridelser som omhandlet i stykke 2, i en given rapportingsperiode fra 2025 og frem, pålægger Kommissionen fabrikanten en afgift for emissionsoverskridelse, der beregnes efter følgende formel:

a) for perioden 2025-2029

$$\text{(afgift for emissionsoverskridelse)} = \text{(emissionsoverskridelse} \times \text{4 000 EUR/g CO}_2\text{/tkm)}$$

b) fra 2030 og frem

$$\text{(afgift for emissionsoverskridelse)} = \text{(emissionsoverskridelse} \times \text{6 800 EUR/g CO}_2\text{/tkm)}$$

2. En fabrikant anses for at have emissionsoverskridelser i følgende tilfælde:
- a) i en af rapportingsperioderne for år 2025 til 2028 overskrider summen af emissionsoverskridelser fratrukket summen af emissionskreditter grænsen for emissionsoverskridelse som omhandlet i artikel 7, stk. 1
 - b) i rapportingsperioden for år 2029 er summen af emissionsoverskridelser fratrukket summen af emissionskreditter større end nul
 - c) fra rapportingsperioden for år 2030 og frem overstiger fabrikantens gennemsnitlige specifikke emissioner fabrikantens specifikke emissionsmål.

Emissionsoverskridelsen i en given rapportingsperiode beregnes i henhold til bilag I, punkt 6.

3. Kommissionen fastsætter ved gennemførelsesretsakter metoderne til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser i henhold til stk. 1 [...]. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.
4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget.

Artikel 9
Verifikation af overvågningsdata

1. Typegodkendelsesmyndighederne skal så hurtigt som muligt foretage indberetning til Kommissionen af afvigelser i CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer, der er i brug, i forhold til de værdier, der er angivet i overensstemmelsescertifikaterne eller i kundearkivet som følge af verifikationer udført i henhold til den procedure, der er omhandlet i [artikel 5, stk. 4, litra l),] i forordning (EF) nr. 595/2009.
2. Kommissionen tager disse afvigelser i betragtning ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant.
3. Kommissionen vedtager ved gennemførelsesretsakter nærmere bestemmelser om procedurene for indberetning af sådanne afvigelser og for, hvordan de tages i betragtning ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke emissioner. Disse [...] gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.

Artikel 9a
Vurdering af CO₂-referenceemissioner

Kommissionen vedtager ved gennemførelsesretsakter en procedure for vurdering og eventuelt korrektion af CO₂-referenceemissionerne for at sikre deres repræsentativitet med hensyn til at danne grundlag for beregning af emissionsmålene for hele EU's bilpark. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.

Artikel 10

Offentliggørelse af data og fabrikanternes præstation

1. Kommissionen offentliggør ved en gennemførelsesretsakt, der vedtages senest den 30. april hvert år, en liste med angivelse af følgende:
 - a) fra den 1. juli 2020 for hver fabrikant dennes gennemsnitlige specifikke CO₂-emission i den foregående rapporteringsperiode, jf. artikel 4
 - b) fra den 1. juli 2020 for hver fabrikant nul- og lavemissionsfaktoren i den foregående rapporteringsperiode, jf. artikel 5
 - c) fra den 1. juli 2026 for hver fabrikant dennes specifikke emissionsmål for den foregående rapporteringsperiode, jf. artikel 6
 - d) fra den 1. juli 2020 til den 30. juni 2031 for hver fabrikant dennes CO₂-reduktionskurve, emissionskreditter og fra den 1. juli 2026 emissionsoverskridelser for den foregående rapporteringsperiode, jf. artikel 7
 - e) fra den 1. juli 2026 for hver fabrikant dennes emissionsoverskridelser i den foregående rapporteringsperiode, jf. artikel 8
 - f) fra den 1. juli 2020 de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for alle nye tunge køretøjer, der er indregistreret i Unionen i den foregående rapporteringsperiode.

Listen skal med henblik på offentliggørelse senest den 30. april 2021 endvidere omfatte de CO₂-referenceemissioner, der er omhandlet i artikel 1.

2. Kommissionen vedtager delegerede retsakter i henhold til artikel 15 for at tilpasse de i denne artikel, stk. 1, omhandlede CO₂-referenceemissioner i overensstemmelse med følgende:

- a) når vægtningen af opgaveprofil eller nyttelastværdierne er blevet justeret i henhold til artikel 12, stk. 1, litra b) eller c), i overensstemmelse med proceduren i bilag II, punkt 1
- b) når [...] tilpasningsfaktorerne er bestemt i henhold til artikel 12, stk. 2, ved at anvende nævnte tilpasningsfaktorer på CO₂-referenceemissionerne.

Kommissionen offentliggør de tilpassede CO₂-referenceemissionsværdier og anvender disse værdier ved beregningen af de specifikke emissionsmål for en fabrikant, der finder anvendelse i rapporteringsperioderne fra og med anvendelsesdatoen for de delegerede retsakter vedrørende tilpasning af værdierne.

Artikel 11

Faktiske CO₂-emissioner og faktisk energiforbrug

1. Kommissionen overvåger og vurderer, hvorvidt værdierne for CO₂-emissioner og brændstofforbrug som bestemt inden for rammerne af forordning (EF) nr. 595/2009 er repræsentative for de faktiske værdier. Den sikrer, at offentligheden informeres om, hvordan repræsentativiteten udvikler sig over tid.
2. Til dette formål sørger Kommissionen for, at mindst følgende parametre vedrørende tunge køretøjs faktiske CO₂-emissioner og faktiske energiforbrug fra og med den 1. januar 2021 med regelmæssige mellemrum stilles til rådighed for Kommissionen af fabrikanterne eller de nationale myndigheder eller ved direkte dataoverførsel fra køretøjerne, alt efter omstændighederne:
 - a) køretøjets identifikationsnummer
 - b) brændstofforbrug og/eller elektrisk energiforbrug
 - c) samlet tilbagelagt distance

- d) nyttelast
- e) for så vidt angår hybride elkøretøjer med ekstern opladning, brændstofforbrug og/eller elektrisk energiforbrug samt tilbagelagt distance fordelt over de forskellige køremåder.

Kommissionen behandler de modtagne data med det formål at oprette et anonymiseret og aggregeret datasæt med henblik på stk. 1. Køretøjets identifikationsnummer anvendes kun med henblik på databehandlingen og opbevares ikke længere end nødvendigt til dette formål.

3. Kommissionen vedtager ved gennemførelsesretsakter de nærmere bestemmelser om procedurerne for indsamling og behandling af de i stk. [...] 2 omhandlede data. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.

Artikel 12
Ændring af bilag I og II

1. For at sikre, at de tekniske parametre, der indgår i beregningen af de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant, jf. artikel 4, og beregningen af de specifikke emissionsmål, jf. artikel 6, tager hensyn til de tekniske fremskridt og udviklingen inden for godstransport og -logistik, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15 med henblik på at ændre følgende bestemmelser i bilag I og II:
- a) oplysninger om førerhus og motoreffekt i Tabel 1 i bilag I samt definitionerne i nævnte tabel af "sovekabine" og "dagkabine"
 - b) vægtning af opgaveprofil i tabel 2 i bilag I
 - c) nyttelastværdier i tabel 3 i bilag I samt tilpasningsfaktorer for nyttelast i tabel 1 i bilag II
 - d) værdier for årligt kilometertal i tabel 4 i bilag I.

2. Når de typegodkendelsesprocedurer, der er fastsat i forordning (EF) nr. 595/2009 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, ændres ved andre ændringer end dem, der er omhandlet i stk. 1, litra b) og c), så CO₂-emissionerne for de repræsentative køretøjer, der defineres i dette afsnit, forhøjes eller nedsættes med over 5 g CO₂/km, tilpasser Kommissionen i henhold til artikel 10, stk. 2, litra b), CO₂-referenceemissionerne, jf. artikel 10, stk. 1, der beregnes efter den formel, der fremgår af bilag II, punkt 2.

3. Kommissionen fastsætter ved gennemførelsesretsakter [...] en metode til at udpege et eller flere repræsentative køretøjer for en undergruppe, herunder den statistiske vægtning, der danner udgangspunkt for fastsættelse af den tilpasning, der er omhandlet i stk. 2, idet der tages hensyn til overvågningsdata indberettet i henhold til forordning (EU) 2018/956 og køretøjernes tekniske egenskaber som opført i artikel 12, stk. 1, i forordning (EU) 2017/2400. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.

Artikel 13
Revision og rapport

Senest den 31. december 2022 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet vedrørende effekten af denne forordning, det CO₂-reduktionsmål, der gælder fra 2030 [...], fastsættelsen af CO₂-reduktionsmål for andre typer af tunge køretøjer, herunder påhængskøretøjer, **minibusser og busser**, samt indførelsen af bindende emissionsreduktionsmål for 2035 og 2040 og frem for tunge køretøjer. Rapporten skal ligeledes indeholde en vurdering af effekten af foranstaltningerne vedrørende især ordningen med CO₂-kreditter samt hensigtsmæssigheden af at forlænge disse foranstaltninger i 2030 og perioden derefter. Rapporten skal desuden vurdere foranstaltningerne vedrørende nul- og lavemissionskøretøjer [...] under hensyntagen til de mål, der er fastsat i direktiv 2009/33/EF¹⁷, [...] **samt relevante parametre og forhold, der påvirker markedsføringen af sådanne køretøjer**, med henblik på fra 2025 og frem at erstatte ordningen med superkreditter som omhandlet i artikel 5 med en incitamentsordning, der er baseret på fastsættelse af hensigtsmæssige benchmarks for årligt salg af tunge nul- og lavemissionskøretøjer, **og samtidig vurdere definitionen af tungt lavemissionskøretøj og en mulig differentiering pr. undergruppe kombineret med kilometertal og vægtningsfaktorer for nyttelast**. Rapporten skal også omfatte en vurdering af det potentielle bidrag til emissionsreduktioner fra **anvendelsen af syntetiske og avancerede alternative flydende og gasformige brændstoffer, herunder e-brændstoffer, der er fremstillet med vedvarende energi, og som opfylder bæredygtigheds- og drivhusgasemissionsbesparelseskriterierne i henhold til direktiv (EU) 2018/xx [RED II]**. Vurderingen skal endvidere evaluere **mulighederne for at indføre en puljemekanisme mellem fabrikanterne**. Denne vurdering ledsages eventuelt af et forslag til ændring af denne forordning.

¹⁷ Direktivet om rene køretøjer 2009/33/EF som ændret ved direktiv .../.../EU.

Artikel 14
Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Klimaændringer nedsat ved forordning (EU) nr. .../2018 [Forvaltning]. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

Artikel 15
Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 10, stk. 2, og artikel 12, stk. 1, tillægges Kommissionen for en [...] periode på [...] fem år fra datoen for denne forordnings ikrafttræden. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 10, stk. 2, og artikel 12, stk. 1, omhandlede tildeling af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer tildeling af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning [...].
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 10, stk. 2, og artikel 12, stk. 1, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 16
Ændring af forordning (EF) nr. 595/2009

[...] I artikel 5, stk. 4, i forordning (EF) nr. 595/2009 foretages følgende ændringer:

a) Litra e) affattes således:

"e) CO₂-emissioner, brændstofforbrug, elektrisk energiforbrug og elektrisk rækkevidde"

b) Følgende tilføjes som litra l) og m):

"l) en procedure til på grundlag af passende og repræsentative stikprøver at verificere, om køretøjer, der er indregistreret og taget i brug, er i overensstemmelse med de CO₂-emissioner, det brændstofforbrug, det elektriske energiforbrug og den elektriske rækkevidde, der er bestemt i henhold til denne forordning og gennemførelsesforanstaltningerne hertil

m) egenmåling og egenregistrering af motorkøretøjers brændstofforbrug og elektriske energiforbrug og af motorkøretøjers og påhængskøretøjers nyttelast og kilometertal."

Artikel 16a

Ændring af forordning (EU) 2018/956 (overvågning og indberetning af tunge køretøjer)

I forordning (EU) 2018/956 foretages følgende ændringer:

a) Artikel 3 affattes således:

"Artikel 3 Definitioner

Med henblik på denne forordning finder definitionerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, forordning (EF) nr. 595/2009 og [forordningen om tunge køretøjers CO₂-standarder] anvendelse."

b) Artikel 4, stk. 1, affattes således:

"1. Fra den 1. januar 2019 overvåger medlemsstaterne de data, der er angivet i bilag I, del A, vedrørende nye tunge køretøjer, der registreres for første gang i Unionen.

Fra 2020 indberetter medlemsstaternes kompetente myndigheder senest den 30. september hvert år disse data for den foregående indberetningsperiode fra den 1. juli til den 30. juni til Kommissionen i overensstemmelse med den indberetningsprocedure, der er fastsat i bilag II. For så vidt angår 2019 omfatter de data, der indberettes den 30. september 2020, data, der overvåges fra den 1. januar 2019 til den 30. juni 2020.

Data vedrørende nye tunge køretøjer, der tidligere har været registreret uden for Unionen, overvåges og indberettes ikke, medmindre den pågældende registrering blev foretaget mindre end tre måneder inden registreringen i Unionen."

c) Artikel 5, stk. 1, affattes således:

"1. Fra de startår, der er fastsat i bilag I, del B, punkt 1, overvåger fabrikanter af tunge køretøjer de data, der er angivet i bilag I, del B, punkt 2, for hvert nyt tungt køretøj.

Senest den 30. september hvert år fra de startår, der er fastsat i bilag I, del B, punkt 1, indberetter fabrikanter af tunge køretøjer disse data for hvert nyt tungt køretøj med en simuleringsdato, der henhører under den foregående indberetningsperiode fra den 1. juli til den 30. juni, til Kommissionen i overensstemmelse med den indberetningsprocedure, der er fastsat i bilag II.

For så vidt angår 2019 indberetter fabrikanter dataene for hvert nyt tungt køretøj med en simuleringsdato, der henhører under perioden fra den 1. januar 2019 til den 30. juni 2020.

Simuleringsdatoen skal være den dato, der indberettes i overensstemmelse med datapost 71 i bilag I, del B, punkt 2."

d) Artikel 10, stk. 1, affattes således:

"1. Senest den 30. april hvert år offentliggør Kommissionen en årlig rapport med sin analyse af de data, som medlemsstaterne og fabrikanterne har indberettet for den foregående indberetningsperiode."

e) Bilag II, punkt 3.2, affattes således:

"3.2. Data om tunge køretøjer, der er indregistreret i den foregående indberetningsperiode og registreret i registret, offentliggøres senest den 30. april hvert år fra 2021, bortset fra de dataposter, der er angivet i artikel 6, stk. 1."

Artikel 16b

Ændring af forordning (EF) nr. 661/2009

I forordning (EF) nr. 661/2009 foretages følgende ændringer:

a) I artikel 1 tilføjes som stk. 4:

"4. typegodkendelse af nye køretøjer i klasse O med hensyn til deres miljøpræstation."

b) I artikel 14, stk. 3, tilføjes som litra c) og d):

"c) vurdering af ydeevnen for køretøjer i klasse O med hensyn til deres indflydelse på motorkøretøjers CO₂-emissioner, brændstofforbrug, elektriske energiforbrug og elektriske rækkevidde

d) tekniske krav til egenmåling og egenregistrering af nyttelast for køretøjer i klasse O."

Artikel 17
Ikrafttræden

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formanden

På Rådets vegne
Formanden

BILAG I

Beregning af de gennemsnitlige specifikke emissioner, det gennemsnitlige specifikke emissionsmål og emissionsoverskridelser

1. UNDERGRUPPER AF KØRETØJER

Hvert nyt tungt køretøj skal henføres til en af de undergrupper, der er defineret i tabel 1, i henhold til de betingelser, der fastsættes heri.

Tabel 1 – Undergrupper af køretøjer (sg)

Tunge køretøjer	Kabinetype	Motoreffekt	Undergruppe af køretøjer (sg)
Lastbiler med 4x2 akselkonfiguration og en teknisk tilladt totalvægt > 16 ton	Alle	< 170 kW	4-UD
	Dagkabine	≥ 170 kW	4-RD
	Sovekabine	≥ 170 kW og < 265 kW	
	Sovekabine	≥ 265 kW	4-LH
Lastbiler med 6x2 akselkonfiguration	Dagkabine	Alle	9-RD
	Sovekabine		9-LH
Trækkere med 4x2 akselkonfiguration og en teknisk tilladt totalvægt > 16 ton	Dagkabine	Alle	5-RD
	Sovekabine	< 265 kW	
	Sovekabine	≥ 265 kW	5-LH
Trækkere med 6x2 akselkonfiguration	Dagkabine	Alle	10-RD
	Sovekabine		10-LH

Ved "sovekabine" forstås en kabinetype med et rum bag førersædet, der er beregnet som soverum som indberettet i henhold til forordning (EU) 2018/956.

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

Hvis et nyt tungt køretøj ikke kan henføres til en undergruppe af køretøjer på grund af manglende oplysninger om kabinetype eller motoreffekt, henføres det i gruppen lange distancer (LH) og den relevante undergruppe efter chassistype (lastbil eller trækker) og akselkonfiguration (4x2 eller 6x2).

Hvis et nyt tungt køretøj henføres til undergruppe 4-UD, og oplysninger om CO₂-emissionerne i g/km ikke er tilgængelige for UDL- eller UDR-opgaveprofilen som defineret i tabel 2 i punkt 2.1, henføres det nye tunge køretøj til undergruppe 4-RD.

2. BEREGNING AF DE GENNEMSITLIGE SPECIFIKKE EMISSIONER FOR EN FABRIKANT

2.1. Beregning af de specifikke CO₂-emissioner for et nyt tungt køretøj

De specifikke emissioner i g/km (CO_{2v}) for et nyt tungt køretøj *v* henført til en undergruppe *sg* beregnes efter følgende formel:

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

Hvor

$\sum mp$ er summen af alle opgaveprofiler *mp* opført i tabel 2

sg er den undergruppe, som det nye tunge køretøj *v* er henført til i overensstemmelse med afsnit 1 i dette bilag

$W_{sg,mp}$ er vægtingen for opgaveprofilen angivet i tabel 2

$CO_{2v,mp}$ er CO₂-emissionerne i g/km for et nyt tungt køretøj *v* bestemt for en opgaveprofil *mp* og indberettet i henhold til forordning (EU) 2018/956

De specifikke CO₂-emissioner for et tungt nulemissionskøretøj fastsættes til 0 g CO₂/km.

De specifikke CO₂-emissioner for et erhvervskøretøj fastsættes til gennemsnittet af CO₂-emissionerne i g/km indberettet i henhold til forordning (EU) 2018/956.

Tabel 2 - Vægtning efter opgaveprofil ($V_{sg,mp}$)

Undergruppe af køretøjer (<i>sg</i>)	Opgaveprofil ¹ (<i>mp</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

¹Definition af opgaveprofiler

RDL	Regional transport, lav nyttelast
RDR	Regional transport, repræsentativ nyttelast
LHL	Lange distancer, lav nyttelast
LHR	Lange distancer, repræsentativ nyttelast
UDL	Bytransport, lav nyttelast
UDR	Bytransport, repræsentativ nyttelast
REL	Regional transport (EMS), lav nyttelast
RER	Regional transport (EMS), repræsentativ nyttelast
LEL	Lange distancer (EMS), lav nyttelast
LER	Lange distancer (EMS), repræsentativ nyttelast

2.2. Gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for alle nye tunge køretøjer i en undergruppe og for en fabrikant

For hver fabrikant og for hver rapporteringsperiode beregnes de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i g/tkm ($avgCO2_{sg}$) for alle nye tunge køretøjer i en undergruppe sg på følgende måde:

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

Hvor

$\sum v$ er summen af alle nye tunge køretøjer for fabrikanten i undergruppe sg , undtaget alle erhvervskøretøjer, jf. artikel 4, litra a)

$CO2_v$ er de specifikke CO₂-emissioner fra et specifikt tungt køretøj v som bestemt i overensstemmelse med punkt 2.1

V_{sg} er antallet af nye tunge køretøjer for fabrikanten i undergruppe sg , undtaget alle erhvervskøretøjer, jf. artikel 4, litra a)

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

2.3. Beregning af nul- og lavemissionsfaktoren som omhandlet i artikel 5

For hver fabrikant og for hver rapporteringsperiode beregnes nul- og lavemissionsfaktoren (ZLEV) som omhandlet i artikel 5 på følgende måde:

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

Hvor

V er antallet af nye tunge køretøjer for fabrikanten undtaget alle erhvervskøretøjer, jf. artikel 4, litra a)

V_{conv} er antallet af nye tunge køretøjer for fabrikanten, undtaget alle erhvervskøretøjer, jf. artikel 4, litra a), og undtaget tunge nul- og lavemissionskøretøjer

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

Hvor

Σ_v er summen af alle nye tunge nul- og lavemissionskøretøjer med de egenskaber, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra a)-d)

CO_{2v} er de specifikke CO_2 -emissioner i g/km fra tunge nul- og lavemissionskøretøjer v bestemt i henhold til punkt 2.1

V_{out} er antal i alt af tunge nul- og lavemissionskøretøjer i de kategorier, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, andet afsnit, ganget med 2, og med et maksimum på 1,5 % af V_{conv} .

2.4. Beregning af fabrikantens andel af køretøjer i en undergruppe

For hver fabrikant og for hver rapporteringsperiode beregnes andelen af nye tunge køretøjer i en undergruppe $share_{sg}$ på følgende måde:

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

Hvor

V_{sg} er antallet af nye tunge køretøjer for fabrikanten i en undergruppe sg , undtaget alle erhvervskøretøjer, jf. artikel 4, litra a)

V er antallet af nye tunge køretøjer for fabrikanten undtaget alle erhvervskøretøjer, jf. artikel 4, litra a)

2.5. Beregning af de gennemsnitlige nyttelastværdier for alle køretøjer i en undergruppe

Den gennemsnitlige nyttelastværdi PL_{sg} for et køretøj i en undergruppe sg beregnes på følgende måde:

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

Hvor

Σ_{mp} er summen af alle opgaveprofiler mp

$W_{sg,mp}$, er vægtingen for opgaveprofilen angivet i tabel 2, punkt 2.1

$PL_{sg,mp}$ er nyttelastværdien tildelt til køretøjer i undergruppen sg for opgaveprofilen mp , as som angivet i tabel 3

Tabel 3 - Nyttelastværdier $PL_{sg, mp}$ (i ton)

Undergruppe af køretøjer <i>sg</i>	Opgaveprofil ¹ <i>mp</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 af opgaveprofiler i tabel 2 i punkt 2.1.

2.6. Beregning af vægtningsfaktor for kilometertal og nyttelast

Vægningsfaktor for kilometertal og nyttelast (MPW_{sg}) for en undergruppe *sg* defineres som produktet af det årlige kilometertal angivet i tabel 4 og nyttelastværdien pr. undergruppe angivet i tabel 3 i punkt 2.5, normaliseret i forhold de respektive værdier for undergruppe 5-LH, og beregnes på følgende måde:

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

Hvor

AM_{sg} er det årlige kilometertal angivet i tabel 4 for køretøjer i den pågældende undergruppe

AM_{5-LH} er det årlige kilometertal angivet for undergruppe 5-LH i tabel 4

PL_{sg} er som bestemt i punkt 2.5

PL_{5-LH} er den gennemsnitlige nyttelast for undergruppe 5-LH som bestemt i punkt 2.5.

Tabel 4 - Årligt kilometertal

Undergruppe af køretøjer <i>sg</i>	Årligt kilometertal AM_{sg} (i 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. Beregning af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i g/tkm for en fabrikant som omhandlet i artikel 4

For hver fabrikant og for hver rapporteringsperiode beregnes de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i g/tkm (CO₂) på følgende måde:

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

Hvor

\sum_{sg} er summen for alle undergrupper

ZLEV er som bestemt i punkt 2.3

share_{,sg} er som bestemt i punkt 2.4

MPW_{sg} er som bestemt i punkt 2.6

avgCO_{2,sg} er som bestemt i punkt 2.2

3. BEREGNING AF CO₂-REFERENCEEMISSIONER, JF. ARTIKEL 1

CO₂-referenceemissioner (*rCO_{2,sg}*) beregnes for hver undergruppe *sg* på basis af alle nye tunge køretøjer for alle fabrikanter i referenceperioden på følgende måde:

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

Hvor

\sum_v er summen af alle nye tunge køretøjer indregistreret i referenceperioden i undergruppe *sg* undtaget alle erhvervskøretøjer, jf. artikel 1, andet afsnit

- $CO2_v$ er de specifikke CO₂-emissioner for køretøjet v som bestemt i overensstemmelse med punkt 2.1, og, hvis det er relevant, justeret i henhold til bilag II
- rV_{sg} er antallet af alle nye tunge køretøjer indregistreret i referenceperioden i undergruppe sg undtaget alle erhvervskøretøjer, jf. artikel 1, andet afsnit
- PL_{sg} er den gennemsnitlige nyttelast for køretøjer i undergruppe sg som bestemt i punkt 2.5.

4. BEREGNING AF DE SPECIFIKKE EMISSIONSMÅL FOR EN FABRIKANT SOM OMHANDLET I ARTIKEL 6

For hver fabrikant og for hver rapporteringsperiode fra 1. juli 2025 og frem beregnes det specifikke emissionsmål T på følgende måde:

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

Hvor

- \sum_{sg} er summen for alle undergrupper
- $share_{sg}$ er som bestemt i punkt 4 i afsnit 2
- MPW_{sg} er som bestemt i punkt 6 i afsnit 2
- rf er CO₂-reduktionsmålet (i %), der er gældende i den specifikke rapporteringsperiode
- $rCO2_{sg}$ er som bestemt i afsnit 3.

5. EMISSIONSKREDITTER OG EMISSIONSOVERSKRIDELSER, JF. ARTIKEL 7

5.1. Beregning af CO₂-reduktionskurve for emissionskreditter

For hver fabrikant og for hver rapporteringsperiode for årene Y fra 2019 til 2030 beregnes en CO₂-emissionsreduktionskurve (ET_Y) på følgende måde:

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

Hvor

- $\sum_{sg} (...)$ er summen for alle undergrupper
- $share_{sg}$ er som bestemt i punkt 4 i afsnit 2
- MPW_{sg} er som bestemt i punkt 6 i afsnit 2
- $rCO2_{sg}$ er som bestemt i afsnit 3.

Hvor

for rapporteringsperioderne for årene Y fra 2019 til 2025:

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

og for rapporteringsperioderne for årene Y fra 2026 til 2030:

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

rf_{2025} og rf_{2030} er CO₂-reduktionsmålene (i %), der er gældende for rapporteringsperioderne for henholdsvis 2025 og 2030 [...].

5.2. Beregning af emissionskreditter og emissionsoverskridelser i hver rapporteringsperiode

For hver fabrikant og for hver rapporteringsperiode for årene Y fra 2019 til 2029 beregnes emissionskreditter (cCO_{2Y}) og emissionsoverskridelser (dCO_{2Y}) på følgende måde:

Hvis $CO_{2Y} < ET_Y$:

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \quad \text{og}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

Hvis $CO_{2Y} > T_Y$ for årene 2025 til 2029:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \quad \text{og}$$

$$cCO_{2Y} = 0$$

I alle andre tilfælde fastsættes dCO_{2Y} og cCO_{2Y} til 0.

Hvor

ET_Y er fabrikantens emissionskurve i rapporteringsperioden for år Y bestemt i henhold til punkt 5.1

CO_{2Y} er de gennemsnitlige specifikke emissioner i rapporteringsperioden for år Y bestemt i henhold til punkt 2.7

T_Y er det specifikke emissionsmål for fabrikanten i rapporteringsperioden for år Y bestemt i henhold til punkt 4

V_Y er antallet af nye tunge køretøjer for fabrikanten i rapporteringsperioden for år Y, undtaget alle erhvervskøretøjer, jf. artikel 4, litra a)

5.3. Grænse for emissionsoverskridelser

For hver producent defineres grænsen for emissionsoverskridelser ($limCO_2$) på følgende måde:

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

Hvor

T_{2025} er det specifikke emissionsmål for fabrikanten i rapporteringsperioden for år 2025 bestemt i overensstemmelse med punkt 4

V_{2025} er antallet af nye tunge køretøjer for fabrikanten i rapporteringsperioden for år 2025, undtaget alle erhvervskøretøjer, jf. artikel 4, litra a)

5.4. Emissionskreditter erhvervet før 2025

Emissionsoverskridelser erhvervet for rapporteringsperioden for år 2025 fratrækkes et beløb ($redCO_2$) svarende til emissionskreditter erhvervet for denne rapporteringsperiode, som fastsættes for hver fabrikant på følgende måde:

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

Hvor

$\min.$ er minimum for de to værdier anført i parentes

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ er summen for rapporteringsperioderne for årene Y fra 2019 til 2024

dCO_{2025} er emissionsoverskridelser for rapporteringsperioden for år 2025 som bestemt i henhold til punkt 5.2

cCO_{2Y} er emissionskreditter for rapporteringsperioden for år Y som bestemt i henhold til punkt 5.2

6. BEREGNING AF EN FABRIKANTS OVERSKYDENDE EMISSIONER SOM OMHANDLET I ARTIKEL 8, STK. 2

For hver fabrikant og for hver rapporteringsperiode fra år 2025 og frem bestemmes værdien af overskydende emissioner ($exeCO_{2Y}$) på følgende måde, hvis værdien er positiv:

For rapporteringsperioden for år 2025

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

For rapporteringsperioderne for årene Y fra 2026 til 2028

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2_J - redCO2 - limCO2$$

For rapporteringsperioden for år 2029

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

For rapporteringsperioderne for årene Y fra 2030 og frem

$$exeCO2_y = (CO2_y - T_y) \times V_y$$

Hvor

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ er summen for rapporteringsperioderne for årene Y fra 2019 til 2025

$\sum_{I=2025}^Y$ er summen for rapporteringsperioderne for årene I fra 2025 til år Y

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

$\sum_{J=2025}^{2028}$ er summen for rapporteringsperioderne for årene J fra 2025 til 2028

$\sum_{I=2025}^{2029}$ er summen for rapporteringsperioderne for årene I fra 2025 til 2029

$dCO2_Y$ er emissionsoverskridelser for rapporteringsperioden for år Y som bestemt i henhold til punkt 5.2

$cCO2_Y$ er emissionskreditter for rapporteringsperioden for år Y som bestemt i henhold til punkt 5.2

$limCO2$ er grænsen for emissionsoverskridelser som bestemt i henhold til punkt 5.3

$redCO2$ er reduktion af emissionsoverskridelser for rapporteringsperioden for år 2025 som bestemt i henhold til punkt 5.4

I alle andre tilfælde sættes værdien for overskydende emissioner $exeCO2_Y$ til 0.

BILAG II

Tilpasningsprocedurer

1. FAKTORER FOR TILPASNING AF NYTTELAST, JF. ARTIKEL 12, STK. 1, LITRA C)

I henhold til bestemmelserne i artikel 10, stk. 2, litra a), og med henblik på beregning af CO₂-referenceemissioner, jf. artikel 1, anvendes den vægtning efter opgaveprofil og de nyttelastværdier, der er gældende i den rapporteringsperiode, hvor ændringerne i henhold til artikel 12, stk. 1, litra c), træder i kraft for alle nye tunge køretøjer, og CO₂-emissionerne tilpasses i g/km for et tungt køretøj v bestemt for en opgaveprofil mp , jf. bilag I, punkt 2.1, tabel 2, på følgende måde:

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

Hvor

sg er den undergruppe, som køretøjet v tilhører

$CO2(\underline{RP})_{v,mp}$ er de specifikke CO₂-emissioner for køretøj v i g/km, som bestemt for opgaveprofil mp og baseret på overvågningsdata [...] indberettet for referenceperioden i henhold til forordning (EU) 2018/956

$PL(\underline{RP})_{sg,mp}$ er nyttelastværdien tildelt til køretøj v i undergruppe sg for opgaveprofil mp i referenceperioden, i henhold til bilag I, punkt 2.5, tabel 3, med henblik på fastsættelse af overvågningsdata [...] indberettet for referenceperioden i henhold til forordning (EU) 2018/956

$PL_{sg,mp}$ er nyttelastværdien tildelt til køretøjer i undergruppe sg for opgaveprofil mp i den rapporteringsperiode, hvor ændringerne i henhold til artikel 12, stk. 1, litra c), træder i kraft for alle nye tunge køretøjer, jf. bilag I, punkt 2.5, tabel 3

$PL_{sg,mp}$ er faktoren for tilpasning af nyttelast som fastsat i tabel 5.

Tabel 5 - Faktorer for tilpasning af nyttelast, $PLa_{sg, mp}$

$PLa_{sg, mp}$ (i 1/ton)		Opgaveprofil mp^1				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Under- grupper af køretøjer sg	4-UD	0,026	NA	0,015	NA	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 af opgaveprofiler i bilag I, afsnit 2, punkt 1.

2. TILPASNINGSAKTORER, JF. ARTIKEL 10, STK. 2, LITRA B)

I henhold til bestemmelserne i artikel 10, stk. 2, litra b), og med henblik på beregning af CO₂-referenceemissioner, jf. artikel 1, anvendes den vægtning efter opgaveprofil og de nyttelastværdier, der er gældende i den rapporteringsperiode, hvor ændringerne i henhold til artikel 12, stk. 1, litra c), træder i kraft for alle nye tunge køretøjer, og CO₂-emissionerne tilpasses i g/km for et tungt køretøj v bestemt for en opgaveprofil mp , jf. bilag I, punkt 2.1, på følgende måde:

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

Hvor

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

sg er den undergruppe, som køretøjet v tilhører

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

$CO2(RP)_{v, mp}$ er de specifikke CO₂-emissioner for køretøj v i g/km, som bestemt for opgaveprofil mp og baseret på overvågningsdata [...] indberettet i referenceperioden i henhold til forordning (EU) 2018/956

$CO_2(RP)_{r,mp}$ er de specifikke CO₂-emissioner for det repræsentative køretøj r i g/km som bestemt for opgaveprofil mp i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gennemførelsesforanstaltninger i den referenceperiode, hvor $CO_2(RP)_{v,mp}$ blev bestemt

$CO_{2r,mp}$ er de specifikke CO₂-emissioner for det repræsentative køretøj r bestemt for opgaveprofil mp i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gennemførelsesforanstaltninger i den rapporteringsperiode, hvor de ændringer, der er omhandlet i artikel 12, stk. 2, træder i kraft for alle nye tunge køretøjer.

Det repræsentative køretøj defineres i henhold til den metode, der er omhandlet i artikel 12, stk. 3.
