



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 18 maj 2018
(OR. en)

8922/18

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

**CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134**

FÖLJENOT

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	17 maj 2018
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2018) 284 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om fastställande av utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon

För delegationerna bifogas dokument – COM(2018) 284 final.

Bilaga: COM(2018) 284 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 17.5.2018
COM(2018) 284 final

2018/0143 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om fastställande av utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon

(Text av betydelse för EES)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Europeiska unionen har enligt Parisavtalet åtagit sig att motarbeta klimatförändringar genom att hålla den globala uppvärmningen klart under 2 °C. Minskade utsläpp av växthusgaser är en ofrånkomlig förutsättning för att uppfylla detta åtagande.

EU:s ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030 innehåller mål på en inhemsk minskning på minst 40 procent av växthusgasutsläppen jämfört med 1990 års nivåer. Alla sektorer kommer att behöva bidra med sin del för att denna ambitionsnivå ska kunna uppnås, och för att de allvarliga konsekvenserna av klimatförändringarna ska kunna undvikas.

Vägtransportsektorn är av avgörande betydelse för att minska utsläppen av växthusgaser och fasa ut de fossila bränslena från EU:s ekonomi. Lätta fordon – personbilar och lätta nyttofordon (lätta lastbilar) – bidrar redan med sin del av utsläppsminskningarna, och lagstiftning som föreslogs¹ 2017 ska se till att de fortsätter med detta efter 2020.

Godstransporterna på väg är livsviktiga för utvecklingen av handeln i Europa. Lastbilar transporterar cirka 70 procent av det gods som fraktas på land, och står också för viktiga offentliga tjänster. Gods- och persontrafik inom vägtrafiksektorn utgörs huvudsakligen av små och medelstora företag: mer än 600 000 företag i hela EU som sysselsätter nästan tre miljoner människor. Ytterligare 3,5 miljoner människor arbetar med tillverkning, reparationer, försäljning, leasing och försäkring av lastbilar.

Samtidigt som koldioxidutsläppen från tunga fordon, dvs. lastbilar, bussar och långfärdsbussar, står för cirka sex procent av de totala utsläppen i EU och 25 procent av koldioxidutsläppen från vägtrafiken i EU, så är de för närvarande inte reglerade på EU-nivå. Detta leder till tre stora problem:

För det första förväntas koldioxidutsläppen från tunga fordon, om inga åtgärder vidtas, växa med nio procent under perioden 2010–2030 till följd av ökad transportverksamhet. Såsom visas i den konsekvensbedömning² som åtföljer utsläppsnormerna för koldioxid från lätta fordon efter 2020 behövs ytterligare åtgärder inom vägtransportsektorn för att uppnå de nationella mål för 2030 som fastställs i förordningen om ansvarsfördelning.

För det andra går transportörer och deras kunder för närvarande miste om möjliga drivmedelsbesparingar och minskade bränslekostnader. Kostnadseffektiv teknik för att minska utsläppen finns fullt tillgänglig, men används inte mycket på marknaden för tunga fordon. Detta är till nackdel för transportörer, huvudsakligen små och medelstora företag, vars bränslekostnader kan vara mer än en fjärdedel av de totala driftskostnaderna.

För det tredje står EU:s tillverkare av tunga fordon inför ett ökat globalt konkurrenstryck eftersom USA, Kanada, Japan och Kina redan genomfört regleringsåtgärder för att minska koldioxidutsläppen från tunga fordon. Branschen måste hålla jämna steg med de tekniska framstegen på dessa marknader för att behålla sin nuvarande ställning.

¹ COM(2017) 676 final.

² SWD(2017) 650 final.

Det finns flera olika EU-rättsakter som rör minskade koldioxidutsläpp från vägtransporter och som i viss utsträckning tar itu med de ovannämnda problemen. Dessa instrument rör både utbud och efterfrågan, och både ekonomi och andra aspekter som möjliggör politiken. Dessa åtgärder är dock inte tillräckliga för att ta itu med de viktiga marknadshinder som hämmar spridningen av bränsleeffektiv teknik.

I förslaget till utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon fastställs en kompletterande EU-omfattande åtgärd på utbudssidan för att ta itu med dessa marknadshinder, med följande viktigaste mål:

- Minska koldioxidutsläppen från den tunga fordonssektorn i enlighet med kraven i EU:s klimatpolitik och Parisavtalet, och samtidigt minska luftföroreningarna, särskilt i städerna.
- Underlätta minskade driftskostnader för transportörer, mestadels små och medelstora företag och, mer allmänt, konsumenternas transportkostnader som en konsekvens av bränslebesparingarna.
- Bibehålla den ledande ställningen inom teknik och innovation för EU:s tillverkare av tunga fordon och komponentleverantörer.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta förslag är en del av det tredje mobilitetspaketet. Förslaget är också en del av genomförandet av 2016 års europeiska strategi för utsläppssnål rörlighet, som bland annat har som mål att minska utsläppen av växthusgaser från vägtransport med minst 60 procent år 2050 jämfört med 1990 års nivåer, och att fastställa utsläppsnormer för koldioxid från tunga fordon.

Förslaget bygger på och kompletterar andra befintliga EU-åtgärder inom mobilitetspolitiken som ändrar regelverket och ger incitament till utsläppssnål mobilitet i den tunga fordonssektorn, t.ex. certifieringsförordningen³, förordningen om övervakning och rapportering⁴, EU:s typgodkännandesystem, Eurovinjettdirektivet⁵, bränslekvalitetsdirektivet⁶, direktivet om rena fordon⁷, direktivet om största tillåtna dimensioner och vikter⁸ och direktivet om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen⁹.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Detta förslag bidrar till övergången till en koldioxidsnål, säker och konkurrenskraftig ekonomi och kommer att ge hjälp till att uppnå det minskningsmål för utsläpp på minst 40 procent som ingår i strategin om energiunionen¹⁰. Det kommer också att hjälpa medlemsstaterna att uppnå de nationella minskningsmål som fastställs inom ramen för förordningen om ansvarsfördelning¹¹.

³ Kommissionens förordning (EU) 2017/2400 om bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

⁴ COM(2017) 0279 final.

⁵ Direktiv 2011/76/EU.

⁶ Direktiv 2009/30/EG.

⁷ Direktiv 2009/33/EG.

⁸ Direktiv 2015/719/EU.

⁹ Direktiv 2014/94/EU.

¹⁰ COM(2015) 080 final.

¹¹ COM(2016) 482 final.

Slutligen är förslaget också i linje med unionens engagemang på global nivå för att nå de ambitiösa klimatmålen enligt det avtal som slöts i Paris vid FN:s 21:a partskonferens (COP21).

Genom att förslaget tar upp frågor som rör den ledande ställning inom teknik och innovation som EU:s fordonsindustri har är det också förenligt med den förnyade industripolitiska strategin¹², i vilken det framhålls att en modern och konkurrenskraftig fordonsindustri är en central del i EU:s ekonomi. Förslaget bidrar också, genom stimulans till spridningen av ny bränslebesparande teknik, till att uppnå unionens mål att skapa sysselsättning och tillväxt.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

EU:s befogenheter på klimatområdet fastställs och specificeras i artiklarna 191–193 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). De utgör särskilt den rättsliga grunden för åtgärder som rör tunga fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp.

EU har redan vidtagit åtgärder i fråga om koldioxidutsläpp från fordon genom att anta förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011, i vilka gränsvärden fastställs för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar. Kommissionen har också antagit ett förslag till förordning om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning. Dessa förordningar grundades på fördragets kapitel om miljö, och mer specifikt på artikel 192 i EUF-fördraget.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Behovet av åtgärder på EU-nivå

Klimatfrågan är ett gränsöverskridande problem och samtidigt ett område där EU och medlemsstaterna har delad befogenhet. Godstransporter på väg har också en gränsöverskridande dimension i den specifika tjänst som tillhandahålls. Godstransporter är inte begränsade till ett land, utan kan beröra flera medlemsstater, och tunga fordon kan köpas och säljas inom hela EU.

EU-åtgärder är motiverade mot bakgrund av både de gränsöverskridande konsekvenserna av klimatförändringarna och behovet av att säkra den inre marknaden för fordon.

Utan åtgärder på EU-nivå skulle minskade utsläpp från tunga fordon vara helt beroende av initiativ från medlemsstaterna. Många medlemsstater tillämpar dock för närvarande en förmånlig skattebehandling av bränsle som används i den tunga transportsektorn, och det finns få tecken på att detta kommer att ändras i framtiden. De nuvarande skattenivåerna har inte lett till den nödvändiga ökningen av bränsleeffektiviteten.

Ett sådant beslut fattas dessutom av medlemsstaterna och det är osannolikt att samtliga medlemsstater skulle höja bränsleskatten till en nivå som skulle kunna leda till betydande effektivitetsförbättringar. Dessutom är EU:s skattepolitik beroende av enhällighet, vilket försvårar harmonisering inom detta politikområde.

Av dessa anledningar skulle en möjlig höjning av bränsleskatten enbart kunna komplettera, men inte ersätta, fastställda utsläppsnormer för koldioxid.

¹² COM(2017) 479 final.

Om åtgärderna skulle överlåtas till medlemsstaterna skulle dessutom olika nationella system kunna inrättas, beroende på t.ex. vilka mål som fastställs enligt förordningen om ansvarsfördelning. En sådan situation skulle leda till olika ambitionsnivåer och konstruktionsparametrar som skulle kräva olika tekniska alternativ och fordonskonfigurationer, vilket ger sämre stordriftsfördelar.

Eftersom tillverkarna har olika stora marknadsandelar i olika medlemsstater, skulle de påverkas på olika sätt av nationella lagstiftningar, vilket skulle kunna leda till snedvridning av konkurrensen.

Samordnade och kompletterande åtgärder på europeisk nivå är därför nödvändiga.

Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå

Med tanke på den befintliga inre marknaden för nya tunga fordon är det mest kostnadseffektivt att säkerställa harmoniserade åtgärder och fastställa mål för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon på EU-nivå. Även om alla medlemsstater skulle fastställa lagkrav för koldioxidutsläpp från nya fordon skulle bristande samordning mellan länderna kunna leda till både högre kostnader för tillverkare för att följa lagstiftningen och försvaga incitamentet att konstruera bränsleeffektiva tunga fordon på grund av fragmenteringen av den europeiska marknaden.

De extrakostnader som skulle uppstå till följd av brist på gemensamma normer och tekniska lösningar skulle drabba både komponentleverantörer och fordonstillverkare. De skulle dock i slutändan betalas av konsumenterna i form av högre kostnader för fordon.

Fordonsindustrin kräver så stor rättssäkerhet som möjligt för att kunna göra de stora kapitalinvesteringar som krävs för att maximera bränsleekonomin hos nya fordon, och än mer för att gå över till alternativa drivlinor. Harmoniserade normer på unionsnivå tillhandahåller denna säkerhet för en långsiktig planering, och de skulle inte kunna införas lika ändamålsenligt och säkert på medlemsstatsnivå.

• **Proportionalitetsprincipen**

De handlingsalternativ som omfattas av det föreliggande förslaget syftar till att reglera koldioxidutsläppen från tunga fordon. Förslaget är strikt inriktat mot vad som är nödvändigt för att uppnå de mål som fastställs.

Mot denna bakgrund är förslaget förenligt med proportionalitetsprincipen. Förslaget ger kostnadseffektiva utsläppsnormer för att uppnå nödvändiga minskningar av koldioxidutsläppen från nya tunga fordon i linje med den överenskomna ramen för EU:s klimat- och energipolitik fram till 2030, samtidigt som man ser till att tillverkarnas bördor fördelas rättvist.

I kapitel 7 i den konsekvensbedömning som åtföljer det föreliggande förslaget behandlas proportionalitetsaspekterna av vart och ett av de handlingsalternativ som beskrivs.

• **Val av instrument**

En förordning bedöms vara det lämpligaste rättsliga instrumentet eftersom den erbjuder den nödvändiga försäkringen om att tillverkare kommer att uppfylla utsläppsnormerna för koldioxid, samtidigt som den inte behöver införlivas i medlemsstaternas lagstiftning. EU-målet gäller för hela unionen. Därför är det nödvändigt att säkerställa att alla medlemsstater följer ett enhetligt tillvägagångssätt. Ett harmoniserat tillvägagångssätt krävs dessutom, så som förklaras ovan, för att undvika snedvridning av konkurrensen och risk för en fragmentering av den inre marknaden.

Det valda alternativet är också förenligt med de utsläppsnormer för koldioxid från personbilar och lätta nyttofordon som fastställs i förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Någon utvärdering kunde inte göras på grund av avsaknaden av EU-lagstiftning som fastställer utsläppsnormer för koldioxid från tunga fordon.

- **Samråd med berörda parter**

Kommissionen samlade in feedback från berörda parter genom följande källor:

- (a) Ett offentligt samråd på internet mellan den 20 november 2017 och den 29 januari 2018.
- (b) En workshop med berörda parter (den 16 januari 2018).
- (c) Möten med berörda branschorganisationer som företräder biltillverkare, leverantörer av komponenter och material samt bränsleleverantörer.
- (d) Bilateral möten med myndigheter från medlemsstaterna, fordonstillverkare, leverantörer, arbetsmarknadens parter och icke-statliga organisationer.
- (e) Ståndpunkter som lämnats in av berörda parter eller medlemsstater.

En sammanfattning av samråden finns i bilaga 2 till den konsekvensbedömning som åtföljer det här förslaget.

De viktigaste resultaten av samråden med berörda parter kan sammanfattas på följande sätt.

När de berörda parterna, rangordnade efter sin betydelse, tillfrågades om vilka alternativ de föredrog för att minska koldioxidutsläppen från nya tunga fordon och bidra till att uppnå energi- och klimatmålen för 2030 svarade samtliga lagstiftning för att fastställa utsläppsnormer på EU-nivå för koldioxid från tunga fordon.

Samtidigt som samtliga organisationer i civilsamhället förordade bindande minskningsmål på EU-nivå för koldioxidutsläpp från tunga fordon uttryckte dock några tillverkare av tunga fordon och deras intresseorganisationer sitt stöd för en bredare lösning, inbegripet lagstiftning för att inrätta ett system med koldioxidmärkning på EU-nivå, transportsektorn som en del i EU:s system för handel med utsläppsrätter, andra incitament som bränsleskatt på nationell nivå eller koldioxidbaserade vägavgifter.

Samtidigt som inrättandet av utsläppsnormer för koldioxid från tunga fordon inte ses som det bästa alternativet av tillverkare har de föreslagit mål för koldioxidutsläpp för både 2025 och 2030 i den nedre delen av det intervall som är aktuellt för de alternativ som övervägs i konsekvensbedömningen, och efterfrågat en översyn av målet för 2030 i början av 2020-talet.

Icke-statliga miljöorganisationer gav sitt stöd till ett enda koldioxidmål som gäller från och med 2025, i den övre delen av intervallet för de övervägda alternativen, samtidigt som man föreslog att målet för 2030 fastställs i ett senare skede.

I fråga om incitament för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon förordade tillverkare ett system med superkrediter där dessa fordon skulle räknas flera gånger och därmed underlätta för tillverkaren att uppfylla sitt specifika koldioxidmål. Icke-statliga miljöorganisationer var positiva till antingen ett mandat som skulle ålägga tillverkare att registrera en minimiandel av

utsläppsfria eller utsläppssnåla fordon eller ett flexibelt mandat enligt vilket koldioxidmålet för en tillverkare blir lättare att uppnå om andelen utsläppsfria eller utsläppssnåla fordon överstiger ett riktmärke.

Ett kostnadseffektivt genomförande fick stöd från alla berörda parter, med tillverkare som förordade största möjliga flexibilitet och icke-statliga organisationer som endast gav stöd till ett system för handel med utsläppsrätter. Flertalet berörda parter stödde inrättandet av en process för att bedöma hur representativa de certifierade koldioxidutsläppen är för utsläppen vid verklig körning.

• **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

För den kvantitativa bedömningen av handlingsalternativens inverkan på ekonomi, samhälle och miljö bygger rapporten med konsekvensbedömningen på en serie modeller och en särskild uppsättning kostnadskurvor som täcker ett brett område med olika typer av teknik för att minska koldioxidutsläpp från tunga fordon.

Dessa kostnadskurvor som visar potential för koldioxidminskning och kostnad för mer än 50 typer av teknik utvecklades som en del av en studie som genomförts av kommissionens uppdragstagare¹³ och av arbete som utförts vid JRC¹⁴.

PRIMES-TREMOVE-modellen används för att prognostisera utvecklingen inom vägtransportsektorn för en rad olika scenarier. Denna modell har använts konsekvent av kommissionen för dess klimat-, energi- och transportinitiativ. Dessutom användes DIONE-modellen som utvecklats av JRC för kostnadsbedömningen och den makroekonomiska modellen EXIOMOD för att kvantifiera effekten på BNP och omsättning inom sektorn.

Ytterligare information samlades in genom stödstudier som beställdes från externa uppdragstagare, som med hjälp av JRC särskilt undersökte följande frågor:

- Faktorer som kan påverka industrins konkurrenskraft och sysselsättning.
- Effekterna av olika slags reglering, regleringsparametrar och andra möjliga inslag (nedan kallade *genomförandeformer*).
- Påverkan på utsläpp av växthusgaser och föroreningar.

Information om de data och analysmodeller som använts finns i kapitel 6 och bilaga 4 i konsekvensbedömningen.

• **Konsekvensbedömning**

Den konsekvensbedömning som åtföljer detta förslag har utformats och utvecklats i linje med den tillämpliga vägledningen om bättre lagstiftning. Nämnden för lagstiftningskontroll utfärdade ett negativt yttrande om ett första utkast den 4 april 2018.

Nämnden rekommenderade förbättringar som har tagits med i den slutliga versionen. Detta gäller i huvudsak följande: 1) förtydligad och utökad analys av marknadsmisslyckanden, särskilt i fråga om asymmetrisk marknadsinformation, 2) ytterligare analys, bättre presentation och förtydligande av de typer av teknik som antingen redan finns lätt tillgängliga eller som förutses för framtiden, liksom den osäkerhet som förknippas med dem, inbegripet en sammanfattande tabell, 3) en bättre presentation av kommissionens tidigare och framtida

¹³ *Heavy Duty Vehicles – support for preparation of impact assessment for CO₂*, studie för EU-kommissionen genomförd av TNO, TUG, CE Delft och ICCT, ännu ej offentliggjord.

¹⁴ *Heavy Duty Vehicles CO₂ Emission Reduction Cost Curves and Cost Assessment – enhancement of the DIONE model*, JRC, ännu ej offentliggjord.

strategi för att minska koldioxidutsläppen från tunga fordon senast 2030, 4) mer information om de antaganden som ligger till grund för beräkningarna av förväntade besparingar.

En andra version av utkastet till konsekvensbedömning fick ett positivt yttrande av nämnden den 19 april 2018. Den slutliga versionen innehåller ytterligare förbättringar som nämnden rekommenderat i sitt slutliga yttrande: 1) mer information om betydelsen av tidigare arbete om mätning, certifiering, övervakning och rapportering för reglering av koldioxidutsläpp i den tunga fordonssektorn, 2) bättre förklaringar av trögheten i utvecklandet av ny bränslebesparande teknik, och hur osäkerhet på transportmarknaden leder till att transportörer underinvesterar i bränslebesparande teknik.

Alternativ

De olika alternativ som beaktats i konsekvensbedömningen är indelade i fem centrala inslag som syftar till att åtgärda problemen och uppnå de politiska målen.

1) Mål för koldioxidutsläpp från EU:s hela fordonspark (tillämpningsområde, mätmetod, mätenheter, nivåer, tidsplan)

Följande aspekter beaktades för att definiera mål för koldioxidutsläpp från EU:s hela fordonspark: tillämpningsområde, mätmetod, mätenheter, nivåer, tidsplan.

När det gäller förslagets tillämpningsområde övervägdes alternativen att innefatta antingen de fyra huvudgrupper av fordon som kommer att omfattas av certifieringsförordningen från och med den 1 januari 2019 eller endast den största gruppen, men i båda fallen med användning av utsläppsnormer för koldioxid som gäller helfordon. Ett tredje alternativ som analyserades var att lägga till utsläppsnormer för koldioxid som gäller enbart motorer.

Det rekommenderade alternativet är att innefatta de fyra huvudgrupper av fordon som har de högsta nivåerna av koldioxidutsläpp, med tillämpning av utsläppsnormer för koldioxid som gäller helfordon. Detta kommer att säkerställa maximal ändamålsenlighet i fråga om miljönytta och mervärde.

När det gäller mätmetod för målen inbegrep de alternativ som övervägdes en TTW-metod (*Tank-to-Wheel*) och en WTW-metod (*Well-To-Wheel*). I fråga om mätenheter för målen övervägdes tre alternativ som vart och ett i olika utsträckning återspeglar de tunga fordonens nyttograd.

Det rekommenderade alternativet är att använda TTW-metoden med mål som uttrycks i g CO₂/tkm. Detta säkerställer enhetlighet med gällande lagstiftningspraxis, så att överlappande lagstiftning och missförstånd om ansvarsfördelningen mellan tillverkare och bränsleleverantörer undviks. Mätenheten beaktar också fullt ut nyttograden för de lastbilar som omfattas.

Olika alternativ med vitt skilda målnivåer och tidsplaner bedömdes för att beakta de åsikter som uttryckts av berörda parter.

Mot bakgrund av den analys som gjorts är det rekommenderade alternativet att fastställa bindande koldioxidmål från och med 2025 för att minska utsläppen i jämförelse med nivåerna 2019, baserat på spridning av lätt tillgänglig och kostnadseffektiv teknik. För 2030 råder större osäkerhet om användningen av mer avancerad teknik som ännu inte finns lätt tillgänglig. Det är därför som det rekommenderade alternativet är att endast fastställa ett vägledande mål för 2030. En tidig översyn bör därför göras under 2022 för att i) fastställa det bindande målet även för 2030, ii) bedöma genomförandeformerna, iii) se över om tillämpningsområdet kan omfatta även mindre lastbilar, bussar, långfärdsbussar och släpvagnar.

En sådan strategi kommer att ge en tydlig och snabb signal till investeringar på medellång sikt och hjälpa medlemsstaterna att nå de mål som fastställts enligt förordningen om ansvarsfördelning.

2) Fördelning av mål för EU:s hela fordonspark bland fordonsgrupper och tillverkare

Samtidigt som koldioxidmålet för EU:s hela fordonspark anger politikens övergripande ambitionsnivå kräver den praktiska tillämpningen att man tar hänsyn till sammansättningen av tillverkares fordonsparker, i form av dess fördelning mellan olika fordonsgrupper. Överensstämmelse med målet kommer att behöva visas på tillverkarnivå. De fördelningsalternativ som övervägdes omfattade separata mål per undergrupp av tunga fordon eller ett enda mål per tillverkare, beräknat som det viktade medelvärde av målen för alla undergrupper, med hänsyn tagen till antalet fordon i varje undergrupp och deras nyttoegrad.

Det rekommenderade alternativet är att använda ett enda viktat mål för varje tillverkare. Detta alternativ uppvisar bäst resultat i fråga om effektivitet och proportionalitet. Det ger flexibilitet som gör det möjligt att balansera en underprestation från fordon i vissa undergrupper av fordon med en överprestation i andra undergrupper.

3) Incitament för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon

I konsekvensbedömningen övervägdes fyra typer av särskilda incitament för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. Dessa omfattade superkrediter, ett envägs och ett tvåvägs kreditsystem, samt ett mandat.

Dessutom bedömdes en variant där incitamentet för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon utvidgades till att omfatta även andra tunga fordon, t.ex. bussar och mindre lastbilar, som ursprungligen inte är tänkta att omfattas av koldioxidmålen.

Det rekommenderade alternativet är att inrätta ett incitament för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i form av superkrediter med tillräckliga garantier som förhindrar att koldioxidmålen försvagas. Detta betraktas som det mest effektiva alternativet med hänsyn till det specifika läge som gäller för utveckling och spridning av utsläppsfri och utsläppssnål teknik inom den tunga fordonssektorn.

4) Faktorer för ett kostnadseffektivt genomförande

Olika faktorer som möjliggör kostnadseffektivt genomförande bedömdes. Bland dessa finns 1) undantag för arbetsfordon, t.ex. anläggningsfordon och sopbilar, 2) poolning, 3) handel och 4) sparande och lån.

Med tanke på den begränsade kostnadseffektivitetspotentialen i minskade koldioxidutsläpp från arbetsfordon, till följd av deras kortare körsträcka och mindre nyttolast jämfört med andra tunga fordon, är det rekommenderade alternativet att undanta dessa fordon från målen för minskade koldioxidutsläpp.

Med tanke på flexibilitet ska det rekommenderade alternativet föreskriva sparande och lån av koldioxidkrediter mellan kontroller av efterlevnad för olika år, inbegripet de säkerhetsmekanismer som krävs för att garantera att lagstiftningen är ändamålsenlig ur miljösynpunkt. Detta alternativ ger mest effektivitet och minst snedvridning av marknaden.

5) Frågor som rör styrning

Hur effektiva målen är i fråga om att minska koldioxidutsläppen i verkligheten beror å ena sidan på hur väl provningsförfarandet återspeglar den genomsnittliga verkliga körningen, och å andra sidan på i vilken utsträckning fordon som släpps ut på marknaden överensstämmer med de referensfordon som provades vid typgodkännandet. De alternativ som övervägdes gällde utsläpp vid verklig körning, marknadsövervakning och straffavgifter.

De rekommenderade alternativen är följande:

- (a) Att ge mandat att samla in, offentliggöra och övervaka uppgifter om bränsleförbrukning vid verklig körning som rapporteras av tillverkare och baseras på obligatoriska standardiserade bränsleförbrukningsmätare.
- (b) Att införa överensstämmelsekontroller för fordon i drift och skyldighet att rapportera avvikelser och att införa en korrigeringsmekanism.
- (c) Att tillämpa straffavgifter vid bristande överensstämmelse med koldioxidmålen.

Dessa alternativ kommer att förbättra lagstiftningens ändamålsenlighet, effektivitet och mervärde.

Hänvisning till sammanfattningen av konsekvensbedömningen: SWD(2018) 186.

Hänvisning till yttrandet från nämnden för lagstiftningskontroll: SEC(2018) 233.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

I linje med kommissionens åtagande om bättre lagstiftning har förslaget utarbetats i samråd, baserat på öppenhet och fortlöpande kontakter med berörda parter.

I konsekvensbedömningen analyserades också hur man kan förenkla lagstiftningen och minska onödiga administrativa kostnader.

Undantag från utsläppsnormerna för koldioxid föreskrivs för arbetsfordon.

Genom förslaget bibehålls dessutom flera element för kostnadseffektivt genomförande, t.ex. ”sparande och lån”, vilket sänker tillverkarnas kostnader för att efterleva lagstiftningen.

Införandet av det föreslagna superkreditsystemet för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon kommer knappast att skapa ytterligare administrativa bördor eftersom det inte kräver ytterligare rapportering.

Konsekvenserna av de alternativ som rör styrningen kommer att bero på de konkreta genomförandeåtgärderna.

Initiativet i sig kommer knappast att medföra ytterligare administrativa kostnader för typgodkännandemyndigheterna. Kostnaderna för certifiering och övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp har övervägts tillsammans med dessa förslag.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget är förenligt med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns särskilt i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

De budgetmässiga konsekvenserna till följd av genomförandet av den föreslagna förordningen är mycket små (för närmare beskrivning, se den bifogade finansieringsöversikten).

5. ÖVRIGA INSLAG

• Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering

Förslaget bygger på certifieringsförordningen¹⁵ och förordningen om övervakning och rapportering¹⁶.

Vid tillämpningen av den senare kommer Europeiska miljöbyrån att samköra registreringsuppgifter från nationella myndigheter med övervakningsuppgifter från tillverkare och offentliggöra årliga övervakningsuppgifter per tillverkare och fordonsgrupp för varje certifierat nytt fordon som registreras i EU.

I denna konsekvensbedömning framhålls dessutom alternativet att komplettera den föreslagna förordningen om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från tunga fordon med följande två ytterligare övervakningsåtgärder:

- Insamling, offentliggörande och övervakning av uppgifter om bränsleförbrukning vid verklig körning som rapporteras av tillverkare och baseras på obligatoriska standardiserade bränsleförbrukningsmätare.
- Införande av överensstämmelsekontroller för fordon i drift och skyldighet att rapportera avvikelser från typgodkännandevärden, i kombination med en korrigeringsmekanism.

Dessa kompletterande övervakningsåtgärder skulle förstärka övervakningsprocessen och säkerställa det föreslagna lagstiftningsinitiativets ändamålsenlighet.

• Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget

Artikel 1 – Syfte

I denna artikel fastställs förordningens syfte, som är att minska utsläppen i vägtransportsektorn och därmed bidra till att de minskningar av koldioxidutsläpp som krävs genom förordningen om ansvarsfördelning uppnås. Här anges också de relativa minskningsmål som ska uppnås av de tunga fordonen i unionens fordonspark under perioden 2025–2029. Ett vägledande mål för 2030 fastställs, och detta bör slutgiltigt bestämmas efter en översyn 2022.

Målen anges som en relativ minskning av de genomsnittliga specifika utsläppen från de fordon som registreras under referensåret 2019, som är det första år för vilket officiella, övervakade uppgifter om koldioxidutsläpp kommer att vara tillgängliga. Målen gäller per undergrupp av fordon som finns definierad i avsnitt 1 i bilaga I. Arbetsfordon (t.ex. sopbilar och anläggningsbilar) har inte samma potential till koldioxidminskning som tunga fordon för transport av varor och de är därför undantagna från beräkningen av referensnivån för koldioxidutsläpp.

Referensnivån för koldioxidutsläpp bestäms i enlighet med avsnitt 3 i bilaga I.

Artikel 2 - Tillämpningsområde

I denna artikel definieras de fordon som omfattas av förordningens tillämpningsområde genom hänvisningar till de relevanta kategorier som definieras i lagstiftningen om typgodkännande och till de fyra fordonsgrupper för vilka uppgifter om certifierade koldioxidutsläpp kommer att vara tillgängliga från och med 2019. Fordon i kategorierna M2

¹⁵ Kommissionens förordning (EU) 2017/2400 om bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

¹⁶ COM(2017) 0279 final.

(bussar) och M3 (långfärdsbussar) och fordon i kategori N (lastbilar) som inte omfattas av de fyra ovannämnda fordonsgrupperna kommer inte att omfattas av kraven på koldioxidminskning, men bör beaktas i samband med de incitament som finns för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon (se artikel 5).

Dessutom anges vilka fordon som anses vara nyregistrerade enligt denna förordning.

Artikel 3 – Definitioner

I denna artikel fastställs de definitioner som gäller för denna förordning.

Artikel 4 – Genomsnittliga specifika utsläpp från en tillverkare

Enligt denna artikel ska kommissionen från och med 2019 varje år bestämma och offentliggöra de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för varje tillverkare. De uppgifter som ska användas som grund för beräkningen av de genomsnittliga utsläppen rapporteras av de berörda tillverkarna i enlighet med förordning (EU) 2018/.... För att återspegla fordonens nyttograd och särdrag ska de enskilda tunga fordonen kopplas till olika undergrupper av fordon som har olika viktningar för användningsprofil (dvs. fordonets användningsmönster), nyttolast och årlig körsträcka. Dessutom beaktas tillverkarens andel av fordonen i varje undergrupp av fordon. Arbetsfordon i kategorierna N2 och N3 (t.ex. sopbilar och anläggningsbilar) har inte samma potential till koldioxidminskning som tunga fordon för transport av varor och de ska därför undantas från beräkningen av genomsnittet. Formlerna för beräkning av de genomsnittliga specifika utsläppen fastställs i avsnitt 2 i bilaga I.

Artikel 5 – Utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon

För att ge incitament till användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon ska dessa fordon räknas flera gånger när en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp bestäms från och med 2019. Tillverkare av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ska gynnas av dessa ”superkrediter” för varje utsläppssnålt eller utsläppsfritt fordon som släpps ut på marknaden genom olika multiplikationsfaktorer i enlighet med fordonets koldioxidutsläpp.

Ett särskilt incitament ges också för utsläppsfria tunga fordon i kategorierna M2 (bussar) och M3 (långfärdsbussar), samt för vissa fordon i kategori N (mindre lastbilar), inbegripet utsläppsfria arbetsfordon. Samtidigt som dessa fordonskategorier inte omfattas av kraven på koldioxidminskningar enligt denna förordning, beaktas de icke desto mindre vid bestämningen av faktorn för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon.

Utsläppssnåla tunga fordon definieras specifikt som tunga fordon med utsläpp under 350 g CO₂/km, vilket motsvarar ungefär hälften av fordonsparkens genomsnittliga utsläpp.

För att bevara målens miljömässiga integritet bör det finnas ett tak för sänkningen av tillverkarnas genomsnittliga specifika utsläpp genom incitamentssystemet för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon.

Formlerna för beräkning av faktorn för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon fastställs i avsnitt 2.3 i bilaga I.

Artikel 6 – Tillverkarspecifika utsläppsmål

I denna artikel föreskrivs den årliga beräkningen av tillverkarnas specifika utsläppsmål för det föregående kalenderåret från och med 2026. De första årliga målen kommer därför att fastställas för kalenderåret 2025. Målen ska ta hänsyn till de övergripande minskningsmålen för 2025 respektive 2030, samt till olika tunga fordons nyttograd och särdrag på samma sätt som beräkningarna av de genomsnittliga specifika utsläppen. En tillverkares årliga specifika utsläppsmål kommer därför att beräknas som ett viktat medelvärde av de mål som fastställs för var och en av undergrupperna av fordon.

Formlerna för beräkning av det specifika utsläppsmålet fastställs i avsnitt 4 i bilaga I.

Artikel 7 – Utsläppskrediter och utsläppsskulder

I denna artikel fastställs en mekanism för ”sparande och lån” som gör det möjligt för en tillverkare att balansera en underprestation i jämförelse med sitt specifika utsläppsmål ett år med en överprestation ett annat år. På så sätt kan en tillverkare spara utsläppskrediter om tillverkarens utsläpp är lägre än den linjära minskningskurvan från referensvärdena för koldioxidutsläpp 2019 till målen för 2025, och från målen för 2025 till målen för 2030. Två olika kurvor behövs för att ta hänsyn till att lutningarna kan variera beroende på de exakta mål som fastställs för 2025 och 2030. För att ge incitament till tidiga utsläppsminskningar kan utsläppskrediter räknas in redan 2019–2024, och på samma sätt för perioden 2025–2029. De utsläppskrediter som räknas in under perioden 2019–2024 beaktas dock endast för att bedöma om tillverkaren uppfyller sitt specifika utsläppsmål för 2025. Ingen vidare överföring av krediter som räknas in under perioden 2019–2024 kommer att tillåtas. Utsläppskrediter kan också räknas in och användas för den efterföljande perioden 2025–2029. Om en tillverkare överskrider sitt mål för något av åren 2025–2029 får tillverkaren räkna in en begränsad utsläppsskuld som måste regleras senast 2029. Den totala utsläppsskulden får inte överstiga fem procent av tillverkarens specifika utsläppsmål för 2025; om detta inträffar ska en avgift för extra utsläpp tas ut i enlighet med artikel 8.

Utsläppskrediterna och utsläppsskulden är avsedda endast för beräkningarna, och de bör inte betraktas som tillgångar som kan överlåtas eller beskattas.

Formlerna för beräkning av koldioxidminskingskurvan och utsläppskrediter och utsläppsskulder fastställs i avsnitt 5 i bilaga I.

Artikel 8 – Uppfyllande av de specifika utsläppsmålen

Om en tillverkare konstateras ha extra utsläpp, med hänsyn tagen till utsläppskrediterna och utsläppsskulden i enlighet med artikel 7, ska kommissionen utfärda en straffavgift för extra utsläpp. Avgiftsnivån är fastställd till 6 800 euro per g/tkm extra utsläpp, vilket motsvarar 570 euro per g/km för en genomsnittlig nyttolast på 12 ton, vilket återspeglar marginalkostnaden för koldioxidminskande teknik.

Formlerna för beräkning av de extra utsläppen fastställs i avsnitt 6 i bilaga I. Metoden för att samla in avgifterna ska fastställas genom en genomförandeakt.

Artikel 9 – Kontroll av övervakningsuppgifter

I denna artikel fastställs en mekanism för att införa ett förfarande för överensstämmelsekontroller av koldioxidutsläpp från tunga fordon i drift, som bygger på lagstiftningen för typgodkännande. Typgodkännandemyndigheter bör rapportera upptäckta avvikelser, och kommissionen bör beakta dem när den kontrollerar om tillverkarna uppfyller sina mål. Bestämmelsen ger befogenhet för kommissionen att ange detaljerna för ett sådant förfarande genom en genomförandeakt.

Artikel 10 – Offentliggörande av uppgifter och tillverkarnas resultat

Denna artikel innehåller en förteckning över de uppgifter som kommissionen ska offentliggöra i fråga om hur tillverkarna uppfyller målen (dvs. det årliga övervakningsbeslutet).

I denna artikel ges också kommissionen befogenhet att justera referensnivån för koldioxidutsläpp för 2019 i enlighet med väldefinierade förfaranden (som fastställs i artikel 12 och bilaga II) för att återspegla justeringar av värden för nyttolast eller ändringar av förfarandet för typgodkännande som har en icke försumbar inverkan på de koldioxidutsläpp

som fastställts för ett tungt fordon. Justeringen kommer att påverka beräkningen av tillverkarens specifika utsläppsmål från och med året efter dess antagande.

Artikel 11 – Koldioxidutsläpp och energianvändning vid verklig körning

I denna artikel föreskrivs en befogenhet för kommissionen att övervaka och bedöma hur väl de värden för koldioxidutsläpp som simuleras i verktyget Vecto i enlighet med kommissionens förordning (EU) 2017/2400 återspeglar verklig körning. För detta ändamål bör kommissionen ha befogenhet att begära uppgifter från verklig körning som ska samlas in och rapporteras av medlemsstaterna och tillverkarna. Denna metod är i linje med den som föreslås för lätta fordon och kräver, som ett första steg, att obligatoriska standardiserade bränsleförbrukningsmätare införs i tunga fordon.

Artikel 12 – Justeringar av bilagorna I och II

Tekniska framsteg och förändringar i förfaranden för typgodkännande kan påverka nivån för de officiella värden för koldioxidutsläpp som fastställs för tunga fordon som omfattas av denna förordning. För att dessa ändringar ska beaktas föreskrivs i denna artikel en befogenhet för kommissionen att justera vissa tekniska parametrar som anges i bilagorna I och II, inbegripet att anta en metod för att bestämma ett representativt fordon för varje undergrupp av fordon, så att dessa parametrar kan användas som grund för att bedöma dessa ändringar. De justeringar som föreslås ska följa tydligt definierade steg som fastställs i avsnitten 1 och 2 i bilaga II.

Artikel 13 - Översyn och rapportering

Denna artikel innehåller ett krav på att kommissionen 2022 ska lägga fram en rapport om denna förordnings ändamålsenlighet. Rapporten bör ta upp minskningsmålet för utsläpp för 2030 samt fastställandet av minskningsmål för andra tunga fordon som ännu inte omfattas av kraven på minskning. Rapporten bör också omfatta ändamålsenligheten för genomförandeformerna, dvs. incitamentssystemet för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon och mekanismen för ”sparande och lån”, och ett övervägande av om dessa genomförandeformer behöver behållas efter 2030. Rapporten bör vid behov åtföljas av förslag till ändringar av förordningen.

Artiklarna 14 och 15 - Kommittéförfaranden och utövande av delegeringen

Detta är standardbestämmelser för kommittéförfarande och delegering av befogenheter.

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

Syftet med detta ändringsförslag är att införa en rättslig grund i förordning (EG) nr 595/2007 (förordningen om typgodkännande med avseende på utsläpp från fordonsklass Euro 6) så att kommissionen kan inrätta ett förfarande för att kontrollera överensstämmelse avseende koldioxidutsläpp från fordon i drift. Detta förfarande är nödvändigt för en effektiv marknadsövervakning av typgodkännandesystemet och de koldioxidutsläppsvärden som används för att kontrollera om målen uppfylls.

Bilaga I

I bilaga I fastställs de tekniska kraven och formlerna för följande:

- Koppling till undergrupper av fordon.
- Beräkning av en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp.
- Beräkning av referensnivån för koldioxidutsläpp.
- Beräkning av en tillverkares specifika utsläppsmål.

- Beräkning av kurvan för koldioxidminskning och utsläppskrediter och utsläppsskulder.
- Fastställande av en tillverkares extra utsläpp.

Bilaga II

I bilaga II fastställs förfaranden för att justera referensnivån för koldioxidutsläpp, dvs. justeringsfaktorerna för nyttolast (avsnitt 1) och metoden för att beakta ändringar av förfaranden för typgodkännande (avsnitt 2).

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om fastställande av utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon

(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 yttrande¹⁷,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁸,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) I den europeiska strategin 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.
- (2) Efter strategin för utsläppssnål rörlighet antog kommissionen två mobilitetspaket i maj¹⁹ och november 2017²⁰. Dessa båda paket innehåller en positiv agenda som följer strategin för utsläppssnål rörlighet och garanterar en friktionsfri övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet åt alla.
- (3) Föreliggande förordning är en del av det tredje ”paketet” inom Europa på väg, som följer den nya industripolitiska strategin från september 2017²¹ och är utformat för att fullfölja processen för att unionen ska kunna dra full nytta av en moderniserad rörlighet med lägre koldioxidutsläpp. Paketets mål 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.

¹⁷ EUT C [...], [...], s. [...].

¹⁸ EUT C [...], [...], s. [...].

¹⁹ Europa på väg: En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla (COM(2017) 283 final).

²⁰ 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).

²¹ Investera i en smart, innovativ och hållbar industri – En förnyad strategi för EU:s industripolitik (COM(2017) 0479 final).

- (4) Föreskrifterna i denna förordning innebär, tillsammans med utsläppsnormer för koldioxid från personbilar och lätta nyttofordon²², 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 i form av unionens planerade nationellt fastställda bidrag enligt Parisavtalet vid mötet i rådet (miljö) den 6 mars 2015.
- (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 bidrar till en dämpad efterfrågan är en av de fem ömsesidigt förstärkande och tätt sammanflätade dimensionerna i strategin om energiunionen som antogs den 25 februari 2015 för att ge unionens konsumenter hållbar, konkurrenskraftig och överkomlig energi. I strategin om energiunionen 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) 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 utformas så att de inte påverkar konkurrenslagstiftningen.

²² 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.).

- (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 [förordningen om ansvarsfördelning, (EU) 2018/...], 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.
- (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 525/2009²³. I kommissionens förordning (EU) 2017/2400²⁴ 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 januari 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/...²⁵. 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 ett givet kalenderår.
- (15) Ett minskningsmål för 2025 bör fastställas som en relativ minskning, baserad på de genomsnittliga koldioxidutsläppen från dessa tunga fordon under 2019, för att återspegla den ökade användningen av redan tillgänglig kostnadseffektiv teknik för konventionella fordon. Målet för 2030 bör ses som vägledande och det slutgiltiga målet bör fastställas 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.
- (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

²³ 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.

²⁴ 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).

²⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/... om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (EUT L ..., ..., ...).

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. NOx 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 2019 års 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 under den perioden. 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 fordon²⁶.

²⁶ 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).

- (22) Vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp bör därför alla utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon räknas in flera gånger. Incitamentsnivån bör variera i enlighet med fordonets faktiska koldioxidutsläpp. De resulterande besparingarna 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, bussar och långfärdsbussar 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. Det bör dock noteras att utsläppsfria bussar redan finns på marknaden och att de gynnas av incitament genom åtgärder på efterfrågesidan, t.ex. offentlig upphandling. För att säkerställa att incitamenten är välbalanserade mellan de olika fordonstyperna bör därför även de besparingar som kommer från utsläppsfria mindre lastbilar, bussar och långfärdsbussar ha ett tak.
- (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 för 2019 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 målen för 2025 och 2030, kunna spara dessa utsläppskrediter för att uppfylla ett mål under perioden 2025–2029.
- (27) En tillverkare som inte uppfyller sina specifika utsläppsmål under något av åren 2025–2029 bör också ha möjlighet att bygga en begränsad utsläppsskuld. Senast 2029 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 överlätas 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/... [övervakning och rapportering avseende tunga fordon], 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*)²⁷ 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.
- (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 som går utöver de standardvikter och standarddimensioner som gäller för nationella transporter, t.ex. i form av modulkoncept.
- (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) De genomförandebefogenheter som avser artiklarna 8.3, 9.3, 11.3 och 12.2 bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011²⁸.
- (37) För ändringar eller kompletteringar av icke väsentliga delar av bestämmelserna i denna förordning bör kommissionen delegeras befogenheten att anta akter i enlighet

²⁷ *High Level Group of Scientific Advisors, Scientific Opinion 1/2016: "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing"*.

²⁸ 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).

med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, när det gäller justering av referensvärden för koldioxidutsläpp i enlighet med artikel 12.2 och när det gäller ändringar av bilagorna I och II 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 2016²⁹. 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 kan uppnås av medlemsstaterna, och därför, 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.

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/... [förordningen om ansvarsfördelning], 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) Från och med den 1 januari 2025 till och med den 31 december 2029 med 15 procent.
- (b) Från och med den 1 januari 2030 med minst 30 procent, med förbehåll för översynen enligt artikel 13.

Referensvärdena för koldioxidutsläpp ska baseras på de övervakningsuppgifter för 2019 som rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2018/... [övervakning och rapportering avseende tunga fordon], 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) Påbygggnadsbilar med axelkonfiguration 4x2 och en högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last som överskrider 16 ton.

²⁹ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- 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 kategorierna M2 och M3, och 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.

2. De fordon som avses i punkt 1 ska, för tillämpningen av denna förordning, betraktas som nya tunga fordon för ett visst kalenderår om de registreras för första gången i unionen under det året 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.

Artikel 3 *Definitioner*

I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *referensvärde för koldioxidutsläpp*: de genomsnittliga specifika utsläppen under 2019 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.
- c) *genomsnittliga specifika utsläpp*: de genomsnittliga specifika utsläppen från en tillverkares tunga fordon under ett visst kalenderår, 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 det föregående kalenderåret, 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 som inte är avsett för transport av varor och 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/... 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 fordonss 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 fordonshastighet 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 2020 och för varje efterföljande kalenderår 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 det föregående kalenderåret, med beaktande av följande:

- a) De uppgifter som rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2018/... [övervakning och rapportering avseende tunga fordon] för tillverkarens nya tunga fordon som registrerats under det relevanta året, 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 2020 och för varje efterföljande kalenderår 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 det föregående kalenderåret.

Faktorn för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ska ta hänsyn till antalet utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon i tillverkarens fordonspark under ett kalenderår, 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

Tillverkarspecifika utsläppsmål

Från och med 2026 och för varje efterföljande kalenderår ska kommissionen med hjälp av sådana genomförandeakter som avses i artikel 10.1 för varje tillverkare fastställa ett specifikt utsläppsmål för det föregående kalenderåret. 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 perioden 2025–2029 ska hänsyn tas till tillverkarens utsläppskrediter eller utsläppsskulder, vilka motsvarar tillverkarens antal nya tunga fordon, med undantag av arbetsfordon, för ett kalenderår, multiplicerat med skillnaden mellan
 - (a) den kurva för koldioxidminskning som avses i punkt 2 och en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp, om skillnaden är positiv (nedan kallat *utsläppskrediter*),
 - (b) en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp och specifika utsläppsmål, om skillnaden är positiv (nedan kallat *utsläppsskulder*).

Utsläppskrediter ska räknas in under perioden 2019–2029. De krediter som räknas in under perioden 2019–2024 ska dock beaktas endast för att fastställa om tillverkaren uppfyller det specifika utsläppsmålet för 2025.

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

Eventuella utsläppskrediter och utsläppsskulder som räknas in under 2025 och under något av de efterföljande kalenderåren fram till och med 2028 ska överföras från ett kalenderår till nästa fram till och med 2029 då eventuella resterande utsläppsskulder ska regleras.

2. Den kurva för koldioxidminskning som avses i punkt 1 a 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 för 2025 som anges i led a i den artikeln, och mellan målet för 2025 och det mål för 2030 som anges i led b i den artikeln.

Artikel 8

Uppfyllande av de specifika utsläppsmålen

1. Om det konstateras att en tillverkare står för extra utsläpp i enlighet med punkt 2 för ett visst kalenderår från och med 2025 ska kommissionen utfärda en avgift för extra utsläpp, beräknad enligt följande formel:

$(\text{avgift för extra utsläpp}) = (\text{extra utsläpp} \times 6\,800 \text{ EUR per g CO}_2/\text{tkm})$

2. En tillverkare ska anses stå för extra utsläpp i något av följande fall:
 - (a) För något av kalenderåren 2025–2028: Summan av utsläppsskulderna, minskad med summan av utsläppskrediterna, överskrider den gräns för utsläppsskuld som avses i artikel 7.1.
 - (b) För kalenderåret 2029: Summan av utsläppsskulderna, minskad med summan av utsläppskrediterna, är större än noll.
 - (c) Från och med kalenderåret 2030: Tillverkarens genomsnittliga specifika utsläpp överskrider tillverkarens specifika utsläppsmål.

De extra utsläppen under ett visst kalenderår ska beräknas i enlighet med punkt 6 i bilaga I.

3. Kommissionen ska fastställa medlen för uttag av avgifter för extra utsläpp enligt punkt 1 med hjälp av genomförandeakter. 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 anta detaljerade regler om förfarandena för att rapportera sådana avvikelser och för att beakta dem vid beräkningen av de genomsnittliga specifika utsläppen. Dessa åtgärder ska antas genom genomförandeakter 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 31 oktober varje år, offentliggöra en förteckning som visar följande:
 - a) Från och med 2020: Varje tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp för det föregående kalenderåret som avses i artikel 4.
 - b) Från och med 2020: Den faktor för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som avses i artikel 5.
 - c) Från och med 2026: Varje tillverkares specifika utsläppsmål för det föregående kalenderåret som avses i artikel 6.
 - d) Från och med 2020 till och med 2030: Varje tillverkares kurva för koldioxidminskning, utsläppskrediter och, från och med 2026, utsläppsskulder för det föregående året som avses i artikel 7.
 - e) Från och med 2026: Varje tillverkares extra utsläpp för det föregående kalenderåret som avses i artikel 8.
 - f) Från och med 2020: De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från alla nya tunga fordon som registrerats i unionen under det föregående kalenderåret.Förteckningen ska, när den offentliggörs senast den 31 oktober 2020, 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 värdena för nyttolast har justerats i enlighet med artikel 12.1 c: I enlighet med det förfarande som fastställs i punkt 1 i bilaga II.
 - b) Om en justeringsfaktor har fastställts i enlighet med artikel 12.2: Genom att tillämpa denna justeringsfaktor 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 de kalenderår som följer efter ikraftträdandet av den delegerade akt där värdena justeras.

Artikel 11
Koldioxidutsläpp och energianvändning vid verklig körning

1. Kommissionen ska övervaka och bedöma om de värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som fastställs i enlighet med förordning (EU) 2017/2400 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 robusta och anonymiserade uppgifter, från tillverkare eller nationella myndigheter beroende på vad som är tillämpligt, om koldioxidutsläpp och energianvändning vid verklig körning av tunga fordon finns tillgängliga.
3. Kommissionen får genom genomförandeakter vidta de åtgärder som avses i punkterna 1 och 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 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 11.1.

Kommissionen ska, genom genomförandeakter som antas i enlighet med det granskningsförfarande som fastställs i artikel 14.2, fastställa en metod för att definiera ett eller flera representativa fordon för en undergrupp av fordon, inbegripet deras statistiska viktningar, baserat på vilka denna justering ska fastställas, med beaktande av de övervakningsuppgifter som rapporteras i enlighet med förordning (EU) 2018/... och de tekniska egenskaper hos fordonen som förtecknas i artikel 12.1 i förordning (EU) 2017/2400.

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 fastställas för 2030 i enlighet med artikel 1 och om fastställande av mål för koldioxidminskning för andra typer av tunga fordon, inbegripet släpvagnar. Denna rapport ska också innehålla en bedömning av ändamålsenligheten för de genomförandeformer som särskilt gäller utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, främst i fråga om bussar och med beaktande av de mål som fastställs i direktiv 2009/33/EG³⁰, och creditsystemet för koldioxid, och lämpligheten i att fortsätta tillämpa dessa genomförandeformer 2030 och senare, och rapporten ska, om så är lämpligt, åtföljas av ett förslag till ändring av denna förordning.

³⁰ Direktiv 2009/33/EG om rena fordon, ändrat genom direktiv (EU) .../....

Artikel 14 *Kommittéförfarande*

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén xxx, 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 tills vidare från och med den dag då [denna förordning träder i kraft].
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 *Ändring av förordning (EG) nr 595/2009*

I artikel 5.4 i förordning (EG) nr 595/2009 ska följande led läggas till som led l:

- ”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 och bränsleförbrukning som fastställts i enlighet med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.”.

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

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

- 1.1. Förslagets eller initiativets beteckning
- 1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen
- 1.3. Typ av förslag eller initiativ
- 1.4. Mål
- 1.5. Motivering till förslaget eller initiativet
- 1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen
- 1.7. Planerad metod för genomförandet

2. FÖRVALTNING

- 2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering
- 2.2. Administrations- och kontrollsystem
- 2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

- 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel
- 3.2. Beräknad inverkan på utgifterna
 - 3.2.1. *Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna*
 - 3.2.2. *Beräknad inverkan på driftsanslagen*
 - 3.2.3. *Beräknad inverkan på anslag av administrativ natur*
 - 3.2.4. *Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen*
 - 3.2.5. *Bidrag från tredje part*
- 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets beteckning

Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon

1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen³¹

34: Klimatpolitik

1.3. Typ av förslag eller initiativ

☒ Ny åtgärd

☐ Ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd³²

☐ Befintlig åtgärd vars genomförande förlängs i tiden

☐ Tidigare åtgärd som omformas till eller ersätts av en ny

1.4. Mål

1.4.1. Fleråriga strategiska mål för kommissionen som förslaget eller initiativet är avsett att bidra till

Förslaget utgör en viktig lagstiftningsåtgärd i det tredje paketet för ”Europa på väg”. Det bidrar till genomförandet av kommissionens europeiska strategi för utsläppssnål rörlighet som antogs 2016 och kommissionens handlingsplan för att öka bränsleeffektiviteten och minska utsläppen när det gäller tunga fordon, det vill säga lastbilar, bussar och långfärdsbussar.

Förslaget bidrar till att uppfylla EU:s åtagande om en minskning på minst 40 procent av de inhemska koldioxidutsläppen fram till 2030 jämfört med 1990.

1.4.2. Specifika mål eller verksamheter inom den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen som berörs

Specifikt mål nr 3

Att ytterligare minska koldioxidutsläppen från transportsektorn i EU genom att utveckla och genomföra harmoniserade åtgärder (i samarbete med andra generaldirektorat, t.ex. GD Transport och rörlighet och GD GROW).

Berörda verksamheter enligt den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen

ABB-verksamhet 34 02 – Klimatpolitik i unionen och internationellt

ABB-verksamhet 07 02 – Miljöpolitik i unionen och internationellt

³¹ Verksamhetsbaserad förvaltning och verksamhetsbaserad budgetering benämns ibland med de interna förkortningarna ABM respektive ABB.

³² I den mening som avses i artikel 54.2 a eller b i budgetförordningen.

1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Genom förslaget fastställs utsläppsnormer för koldioxid från tunga fordon som släpps ut på unionsmarknaden.

Förslaget kommer att innebära följande:

Hjälp med att minska koldioxidutsläppen från sektorn för tunga fordon.

Lägre driftskostnader för transportörer och/eller transportkostnader för konsumenter.

Hjälp till europeiska tillverkare av tunga fordon att behålla sin ledande ställning inom teknik och innovation.

1.4.4. Indikatorer för bedömning av resultat eller verkan

Ange vilka indikatorer som ska användas för att följa upp hur förslaget eller initiativet genomförs.

Indikator 1: Årligt genomsnitt för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning per fordonsklass, tillverkare och medlemsstat för nya tunga fordon som är registrerade i EU och som omfattas av lagstiftningen om certifiering.

Indikator 2: Ökad innovationsnivå, mätt i antal nya patent från europeiska tillverkare av tunga fordon som rör teknik för bränsleeffektivitet och utsläppsfria och utsläppssnåla fordon.

Indikator 3: Sysselsättningsnivå, övervakad på grundval av offentligt tillgänglig statistik från Eurostat om unionens sysselsättning inom sektorn.

Indikator 4: Luftkvalitet, övervakad med hjälp av luftföreningensdata som rapporteras av Europeiska miljöbyrån (EEA) inom ramen för AirBase³³.

Indikator 5: Förbättrad energitrygghet, övervakad på grundval av statistik från Eurostat om bränsleimport, inbegripet drivmedel.

1.5. Motivering till förslaget eller initiativet

1.5.1. Behov som ska tillgodoses på kort eller lång sikt

Tillverkare av tunga fordon som nyregistreras i unionen måste

- uppfylla de specifika koldioxidutsläppsmål som fastställs,
- rapportera bränsleförbrukning vid verklig körning, uppmätt med standardiserad utrustning, till kommissionen,
- genomgå överensstämmelsekontroller för fordon i drift, vars resultat rapporteras till kommissionen.

1.5.2. Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå:

Verksamheten på marknaderna för nya tunga fordon och transporttjänster sträcker sig över hela EU och är en integrerad del av den inre marknaden. Utsläppsnormer som

³³

AirBase är den europeiska databas för luftkvalitet som underhålls av EEA genom dess europeiska ämnescentrum för luftföreningar och klimatförändringar. Den innehåller övervakningsuppgifter och annan information om luftkvalitet som lämnas av deltagande länder i hela unionen. Databasen för luftkvalitet innehåller fleråriga tidsserier med mätdata för luftkvalitet och statistik för ett antal luftförorenande ämnen.

fastställs på unionsnivå kommer att motverka fragmentering av marknaden och snedvridning av konkurrensen och vara mer kostnadseffektiva än alla åtgärder som vidtas av enskilda medlemsstater.

Fordonsindustrin kräver så stor rättssäkerhet som möjligt för att kunna göra de stora kapitalinvesteringar som krävs för att maximera bränsleekonomin hos nya fordon, och än mer för att gå över till nya primära energiresurser. Normer tillhandahåller denna säkerhet för en långsiktig planering, och de skulle inte kunna införas lika ändamålsenligt och säkert på medlemsstatsnivå.

1.5.3. *Huvudsakliga erfarenheter från liknande försök eller åtgärder*

För lätta fordon, dvs. personbilar och lätta lastbilar har de bindande EU-omfattande utsläppsnormerna för koldioxid inneburit förbättrad bränsleeffektivitet och lägre koldioxidutsläpp.

Av rapporten framgår att förordningarna fortfarande var relevanta, i stort sett samstämmiga, att de lett till betydande utsläppsminskningar och att de var mer kostnadseffektiva i fråga om att uppnå de fastställda målen än vad som ursprungligen antagits.

De föreslagna utsläppsnormerna för koldioxid bygger på erfarenheterna från utsläppsnormerna för lätta fordon. I likhet med utsläppsnormerna för personbilar och lätta lastbilar föreskrivs olika typer av flexibilitet för att säkerställa ett kostnadseffektivt genomförande av utsläppsnormerna. Den tunga sektorns speciella karaktär har dock krävt vissa nya inslag i utformningen av utsläppsnormer för koldioxid från tunga fordon.

1.5.4. *Förenlighet med andra finansieringsformer och eventuella synergieffekter*

Förslaget är förenligt med EU:s befintliga mobilitetspolitik som omfattar bl.a. åtgärder i form av EU:s system för typgodkännande, certifieringsförordningen³⁴, förordningen om rapportering och övervakning³⁵, Eurovinjettdirektivet³⁶, direktivet om största tillåtna dimensioner och vikter³⁷, direktivet om rena fordon³⁸ och bränslekvalitetsdirektivet.

³⁴ Kommissionens förordning (EU) 2017/2400.

³⁵ COM(2017) 0279 final.

³⁶ Direktiv 2011/76/EU.

³⁷ Direktiv 2015/719/EU.

³⁸ Direktiv 2009/33/EG.

1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen

☐ Förslag eller initiativ som pågår under en **begränsad tid**

– ☐ Förslaget eller initiativet ska gälla från [den DD/MM]ÅÅÅÅ till [den DD/MM]ÅÅÅÅ.

– ☐ Det påverkar resursanvändningen från ÅÅÅÅ till ÅÅÅÅ.

☒ Förslag eller initiativ som pågår under en **obegränsad tid**

– Efter en inledande period från och med 2019 (utan ekonomisk effekt) på obestämd tid,

– beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7. Planerad metod för genomförandet³⁹

☒ **Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen

– ☒ inom dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer

– ☐ via genomförandeorgan

☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna

☐ **Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet delegeras till

– ☐ tredjeländer eller organ som de har utsett

– ☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)

– ☐ EIB och Europeiska investeringsfonden

– ☐ organ som avses i artiklarna 208 och 209 i budgetförordningen

– ☐ offentligrättsliga organ

– ☐ privaträttsliga organ som anförtrotts uppgifter som faller inom offentlig förvaltning och som lämnat tillräckliga ekonomiska garantier

– ☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandet av ett offentlig-privat partnerskap och som lämnat tillräckliga ekonomiska garantier

– ☐ personer som anförtrotts ansvaret för genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp som följer av avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som anges i den grundläggande rättsakten

– *Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under "Anmärkningar".*

Anmärkningar

³⁹ Närmare förklaringar av de olika metoderna för genomförande med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. FÖRVALTNING

2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:

Lagstiftningens faktiska effekter kommer att övervakas och utvärderas gentemot en uppsättning indikatorer som är anpassade till lagstiftningens specifika politiska mål (se närmare uppgifter om indikatorerna i punkt 1.4.4. ovan).

En halvtidsöversyn av lagstiftningen 2022 kommer att göra det möjligt för kommissionen att bedöma effektiviteten i lagstiftningen och föreslå ändringar om det är lämpligt.

Enligt den föreslagna förordningen om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från tunga fordon kommer kommissionen att samla in de uppgifter om koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som framkommer i certifieringsförfarandet. Övervakningen är därmed nära förknippad med certifieringsprocessen och förvaltningen av simuleringsverktyget Vecto.

Förslaget om utsläppsnormer för koldioxid innehåller två ytterligare övervakningsåtgärder som kompletterar förordningen om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från tunga fordon:

1. Insamling, offentliggörande och övervakning av uppgifter om bränsleförbrukning vid verklig körning som rapporteras av tillverkare och baseras på obligatorisk standardiserad utrustning.

2. Införande av överensstämmelsekontroller för fordon i drift och skyldighet att rapportera avvikelser från typgodkännandevärden, vilka kan beaktas genom en korrigeringsmekanism.

Dessa kompletterande övervakningsåtgärder skulle förstärka övervakningsprocessen och säkerställa det föreslagna lagstiftningsinitiativets ändamålsenlighet.

2.2. Administrations- och kontrollsystem

2.2.1. Risker som identifierats

Effektiv övervakning förutsätter en väl fungerande certifieringsprocess och tillförlitliga utsläppsdata från verktyget Vecto som används inom ramen för förordningen om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från tunga fordon.

Riskerna med felaktiga utsläppsdata eller försenad rapportering från tillverkare eller medlemsstater inom ramen för förordningen om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från tunga fordon kan innebära svårigheter med att införa utsläppsnormerna för koldioxid.

2.2.2. Uppgifter om det interna kontrollsystemet:

De planerade kontrollmetoderna föreskrivs i budgetförordningen och dess tillämpningsföreskrifter.

2.2.3. Beräknade kostnader för och fördelar med kontroller – bedömning av förväntad risk för fel

Ej tillämpligt

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade)

Utöver tillämpningen av budgetförordningen för att förebygga bedrägeri och oriktigheter omfattar förslaget straffavgifter vid bristande efterlevnad av de specifika målen för koldioxidutsläpp. I förslaget föreskrivs också, såsom förklaras i punkt 2.1 ovan, övervakning av bränsleförbrukning vid verklig körning samt överensstämmelsekontroller för fordon i drift och en korrigeringsmekanism vid betydande avvikelser mellan uppgifter från verklig körning och uppgifter från typgodkännande. Dessa åtgärder kommer att säkerställa förslagets ändamålsenlighet och minimera risken för oriktigheter.

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av anslag	Bidrag			
	Nummer [2][Rubrik] Naturresurser	Diff./Icke-diff. ⁴⁰	från Eftaländer ⁴¹	från kandidatländer ⁴²	från tredje-länder	enligt artikel 21.2 b i budget-förordningen
2	34 02 01: Minskning av växthusgasutsläpp (begränsning)	Diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

- Nya budgetrubriker som föreslås

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av anslag	Bidrag			
	Nummer [...] [Rubrik.....]	Diff./Icke-diff.	från Eftaländer	från kandidatländer	från tredje-länder	enligt artikel 21.2 b i budget-förordningen
	[...][XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

⁴⁰ Diff. = differentierade anslag / Icke-diff. = icke-differentierade anslag.

⁴¹ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁴² Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

3.2. Beräknad inverkan på utgifterna

[Dessa uppgifter ska anges på [databladet för budgetuppgifter av administrativ natur](#) (andra dokumentet i bilagan till denna finansieringsöversikt), vilket ska laddas upp i CISNet som underlag för samråden mellan kommissionens avdelningar.]

3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Nummer 2	Hållbar tillväxt: Naturresurser
------------------------------------	-------------	---------------------------------

EUROPEISKA KOMMISSIONEN ⁴³			År 2019 ⁴⁴	År 2020	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			TOTALT Budgetåren 2019– 2020
• Driftsanslag										
34.02.01	Åtaganden	(1)	0,500	0,500						1,000
	Betalningar	(2)	0,500	0,500						1,000
Budgetrubrik (nr)	Åtaganden	(1a)								
	Betalningar	(2a)								
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program ⁴⁵										
Budgetrubrik (nr)		(3)								
TOTALA anslag för Europeiska kommissionen	Åtaganden	=1+1a +3	0,500	0,500						1,000
	Betalningar	=2+2a	0,500	0,500						1,000

⁴³ Följande avdelningar berörs: GD Klimatpolitik (CLIMA), GD Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag (GROW), JRC

⁴⁴ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

⁴⁵ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

		+3								
--	--	----	--	--	--	--	--	--	--	--

• TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0,500	0,500						1,000
	Betalningar	(5)	0,500	0,500						1,000
• TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program		(6)								
TOTALA anslag för RUBRIK 2 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	0,500	0,500						1,000
	Betalningar	=5+6	0,500	0,500						1,000

Följande ska anges om flera rubriker i budgetramen påverkas av förslaget eller initiativet:

• TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)								
	Betalningar	(5)								
• TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program		(6)								
TOTALA anslag för RUBRIKERN 1–4 i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Åtaganden	=4+6	0,500	0,500						1,000
	Betalningar	=5+6	0,500	0,500						1,000

De begärda driftsanslagen under rubrik 2 kommer att anslås från den tillgängliga budgetramen för Life-programmet (inom ramen för delprogrammet för klimatåtgärder).

Rubrik i den fleråriga budgetramen	5	”Administrativa utgifter”
---	----------	---------------------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2019	År N 2020	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			TOTALT Budgetåren 2019– 2020
EUROPEISKA KOMMISSIONEN									
• Personalresurser		0,429	0,429						0,858
• Övriga administrativa utgifter		0,015	0,015						0,030
EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT	Anslag	0,444	0,444						0,888

TOTALA anslag för RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	0,444	0,444						0,888
---	--	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2019 ⁴⁶	År 2020	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			TOTALT Budgetåren 2019– 2020
TOTALA anslag under RUBRIKERN 1–5 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	0,944	0,944						1,888
	Betalningar	0,944	0,944						1,888

⁴⁶ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

3.2.2. Beräknad inverkan på driftsanslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Mål- och resultatbeteckning			År N 2019		År 2020		År N+2		År N+3		För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)						TOTALT Budgetåren 2019– 2020	
	RESULTAT																	
	↓	Typ ⁴⁷	Genomsnittliga kostnader	Nej	Kostn.	Nej	Kostn.	Nej	Kostn.	Nej	Kostn.	Nej	Kostn.	Nej	Kostn.	Nej	Kostn.	Totalt antal
SPECIFIKT MÅL nr 3 ⁴⁸ ...																		
Resultat	Tjänste- kontrakt	0,500	1		1	0,500												1,000
Resultat																		
Resultat																		
Delsumma för specifikt mål nr 1																		
SPECIFIKT MÅL nr 2...																		
Resultat																		
Delsumma för specifikt mål nr 2																		
TOTALA KOSTNADER			1	0,500	1	0,500												1,000

⁴⁷ Resultaten som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).
⁴⁸ Mål som redovisats under punkt 1.4.2: "Specifikt/specifika mål...".

3.2.3. Beräknad inverkan på anslag av administrativ natur

3.2.3.1 Sammanfattning

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År 2019	År 2020	År 2022	År 2023	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		TOTALT
--	------------	------------	------------	------------	---	--	--------

RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser	0,429	0,429						0,858
Övriga administrativa utgifter	0,015	0,015						0,030
Delsumma RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	0,444	0,444						0,888

Belopp utanför RUBRIK 5⁴⁹ i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser	0	0						0
Andra utgifter av administrativ natur	0	0						0
Delsumma för belopp utanför RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	0	0						0

TOTALT	0,444	0,444						0,888
---------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

Personalbehov och andra administrativa kostnader ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

⁴⁹ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

3.2.3.2 Beräknat personalbehov

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

	År 2019	År 2020	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovis a inverka n på resursa nvändn ingen (jfr punkt 1.6)		
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
34 01 01 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	3	3					
XX 01 01 02 (vid delegationer)							
XX 01 05 01 (indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 01 (direkta forskningsåtgärder)							
• Extern personal (i heltidsekvivalenter)⁵⁰							
34 01 02 01 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)	0	0					
XX 01 02 02 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna)							
XX 01 04 yy ⁵¹	vid huvudkontoret						
	vid delegationer						
XX 01 05 02 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 02 (kontraktsanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med direkta forskningsåtgärder)	0	0					
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
TOTALT	3	3					

XX motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

⁵⁰ [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].
⁵¹ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

Tjänstemän och tillfälligt anställda	Tre ytterligare tjänstemän i lönegrad AD kommer att krävas från och med 2019 som ansvariga för att utarbeta relevant genomförandelagstiftning och för att säkerställa att förordningen och nödvändiga relaterade frågor, i fråga om användningen av verktyget Vecto och förvaltningen av certifieringsprocessen, hanteras, övervakas och utvärderas på ett ändamålsenligt sätt. Närmare uppgifter om de specifika arbetsuppgifterna finns nedan. 1. Arbetsuppgifter som rör genomförandet av förordningen: a. Fastställande av enskilda tillverkares minskningsmål för koldioxidutsläpp och kreditposter för sparande. b. Organisering, övervakning och kontroll av förfaranden för sparande och lån. c. Organisering, övervakning och kontroll av incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. d. Förberedelse och genomförande av översynsmekanismen 2022: översyn av målnivåer, kreditposter, tillämpliga tak, utökning av tillämpningsområdet, osv. e. Övervakning av processen för att samla in, offentliggöra och övervaka uppgifter om utsläpp vid verklig körning. Identifiering och kontroll av eventuella korrigerande åtgärder som krävs. f. Övervakning och analys av resultat från överensstämmelsekontroller för fordon i drift. Identifiering och kontroll av eventuell korrigeringsmekanism som krävs. g. Årlig och flerårig bedömning av efterlevnad, inbegripet tillämpning och uppbörd av straffavgifter. 2. Arbetsuppgifter som rör övervakningen och utvärderingen av förordningen. 3. Arbetsuppgifter som rör verktyget Vecto: a. Vidareutveckling av verktyget för att inbegripa ny innovativ teknik genom ett ”påskyndat förfarande”. b. Förvaltning av det ”påskyndade förfarande för Vecto” när det har fastställts (i likhet med förfarandet för ”miljöinnovation” på området för lätta fordon). c. Vidare utvidgning av Vecto så att det omfattar bussar och långfärdsbussar, mindre lastbilar samt släpvagnar och faktiska påbyggnader för lastbilar. d. Förvaltning av verktyget Vecto och dess användning på en central webbplatsform, inbegripet vad som kan krävas för att hantera etappvis godkännande (för certifiering av bussar, långfärdsbussar och verkliga påbyggnader), kundinformation (jämförande simulering av olika fordon med anpassade användningsprofiler) och oberoende provning (simuleringar för verifieringsprov). e. Förvaltning av hjälpverktyg som stöd till Vecto, t.ex. i form av
--------------------------------------	---

	en godkännandeprocess för kommersiella CFD-verktyg (<i>Computational Fluid Dynamics</i>) eller utveckling av ett referensverktyg för CFD av kommissionen. f. Inhämtning av tillräckligt djup kunskap, och med tillräckligt med personal i reserv, för att säkerställa att i. kommissionen kan använda Vecto dagligen, oberoende av externa konsulter, ii. upphandling för utveckling kan specificeras tillräckligt detaljerat (t.ex. i form av beskrivningar av enskilda programmoduler på funktionsnivå) så att de blir tillgängliga för en bred krets av anbudsgivare, inbegripet de som inte har tidigare kunskap om verktyget Vecto. 4. Arbetsuppgifter som rör certifieringsprocessen: a. Säkerställande i rätt tid av att processen hålls aktuell och att den omfattar de funktioner som krävs för ett korrekt genomförande av utsläppsnormerna för koldioxid. b. Stöd för att ny teknik ska kunna införas genom det påskyndande förfarandet för Vecto. Även om arbetsuppgifterna under punkterna 3 och 4 ovan rör genomförandet av förordningen om rapportering och övervakning och certifieringsförordningen, så avviker de från och utgör ett tillägg till arbetsuppgifterna för den personal som för närvarande arbetar inom dessa områden. För att genomföra det första begärs två kontraktsanställda till EEA för att hjälpa till med införandet av rapporteringssystemet och för att förbereda system för kvalitetssäkring och datakvalitetskontroll. För att genomföra det senare krävs ytterligare personalresurser med specifik kunskap om Vecto i syfte att uppdatera certifieringsförordningen.
Extern personal	Ingen

3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

- ☒ Förslaget/initiativet är förenligt med den gällande fleråriga budgetramen
- ☐ Förslaget/initiativet kräver omfördelningar under den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen

Förklara i förekommande fall vilka ändringar i planeringen som krävs, och ange berörda budgetrubriker och belopp.

[...]

- ☐ Förslaget/initiativet förutsätter att flexibilitetsmekanismen utnyttjas eller att den fleråriga budgetramen revideras.

Beskriv behovet av sådana åtgärder, och ange berörda rubriker i budgetramen, budgetrubriker i den årliga budgeten samt belopp.

[...]

3.2.5. Bidrag från tredje part

- Det ingår inga bidrag från tredje part i det aktuella förslaget eller initiativet
- Förslaget eller initiativet kommer att medfinansieras enligt följande:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År N	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			Totalt
Ange vilken extern organisation eller annan källa som bidrar till finansieringen								
TOTALA anslag som tillförs genom medfinansiering								

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- ☒ Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- ☐ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
 - ☐ Påverkan på egna medel
 - ☐ Påverkan på ”diverse inkomster”

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga budgetens inkomstdel:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslaget eller initiativets inverkan på inkomsterna ⁵²						
		År N	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
Artikel								

Ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs i de fall där inkomster i diversekategorin kommer att avsättas för särskilda ändamål.

Förordningen är utformad för att säkerställa fullständig efterlevnad av alla tillverkare. Därmed förväntas inte att några intäkter kommer att uppstå till följd av de avgifter för extra utsläpp som föreskrivs i artikel 8. Om intäkter emellertid uppstår genom genomförandet av föreskrifterna i den artikeln kommer de att införas i EU:s allmänna budget. I den konsekvensbedömning som medföljer förslaget finns intervall med möjliga avgifter för extra utsläpp som skulle kunna utkrävas för bristande efterlevnad.

Ange med vilken metod inverkan på inkomsterna har beräknats.

[...]

⁵² När det gäller traditionella egna medel (tullar och sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 25 procent avdrag för uppbördskostnader.