



Europeiska  
unionens råd

Bryssel den 2 juni 2017  
(OR. en)

9939/17

---

**Interinstitutionellt ärende:  
2017/0111 (COD)**

---

**CLIMA 166  
ENV 570  
TRANS 245  
MI 473  
CODEC 974**

## FÖRSLAG

---

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	1 juni 2017
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2017) 279 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning

---

För delegationerna bifogas dokument – COM(2017) 279 final.

---

Bilaga: COM(2017) 279 final

Bryssel den 31.5.2017  
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och  
bränsleförbrukning**

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2017) 188 final}  
{SWD(2017) 189 final}

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

#### • MOTIV OCH SYFTE MED FÖRSLAGET

Kommissionen har som sitt främsta politiska mål att skapa jobb, tillväxt och investeringar, och samtidigt få till stånd en övergång till ren energi i hela EU. Till stöd för detta finns en investeringsplan som syftar till en europeisk återindustrialisering med hjälp av nya affärsmodeller och ny spetsteknik. På medellång till lång sikt är målet att uppnå en cirkulär koldioxidsnål ekonomi.

På transportområdet, framför allt för tunga fordon, det vill säga lastbilar och bussar, består kommissionens vision i att säkerställa att EU:s medborgare och företag har tillgång till rättvis, hållbar och konkurrenskraftig rörlighet.

När det gäller tunga fordon som släpps ut på marknaden i EU har koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hittills varken certifierats eller övervakats och rapporteras. Det saknas alltså information, och denna kunskapslucka leder till följande tre utmaningar när det gäller tunga fordon:

- (1) ***Tillfällena att utforma politik för att sänka transportföretagens bränslekostnader har inte utnyttjats:*** Bränslekostnader kan utgöra mer än en fjärdedel av godstransportföretagens driftskostnader<sup>1</sup>, och bränsleekonomi anges som det viktigaste köpkriteriet. Tunga fordon har blivit bränsleeffektivare under de senaste tiotal åren, men flera av de över en halv miljon transportföretagen, som ofta är små och medelstora företag, har ännu inte tillgång till standardiserad information för att kunna bedöma bränslesnål teknik och göra jämförelser som leder till välgrundade beslut vid köp av lastbilar, och därmed minska sina bränslekostnader. Dessa potentiella bränslebesparingar som inte har blivit förverkligade har över tid lett till att EU har ökat sitt beroende av import av fossila bränslen. Ett tillfälle att minska bränsleimporten har på så sätt gått förlorat.
- (2) ***Fordonstillverkare blir alltmer konkurrensutsatta:*** Enligt branschuppgifter genererade lastbilsexporten ett handelsbalansöverskott på 5,1 miljarder euro under 2015. EU:s lastbils- och busstillverkare är en del av en bilindustri som ger 12,1 miljoner direkta och indirekta arbetstillfällen i Europa (5,6 % av den totala sysselsättningen inom EU)<sup>2</sup>. Dessa tillverkare står inför en ökad global konkurrens. Viktiga marknader, som USA, Kanada, Japan och Kina, har på senare år infört certifiering och åtgärder för ökad bränsleeffektivitet i form av normer för bränsleförbrukning och/eller utsläpp, för att stimulera till innovation och snabbt göra fordonen mer effektiva. På marknaden för stadsbussar ökar konkurrensen när det gäller elektriska fordon, i synnerhet från kinesiska tillverkare. Branschen måste hålla jämna steg med de tekniska framstegen på dessa marknader för att behålla sin nuvarande ställning.

---

<sup>1</sup> Studier med bedömning av bränslekostnader som återges i **avsnitt 5.6** och **bilaga 8** i den åtföljande konsekvensbedömningen, **SWD(2017)XXX**.

<sup>2</sup> [http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA\\_Pocket\\_Guide\\_2016\\_2017.pdf](http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf).

- (3) **Det finns hinder för att utforma politik som minskar växthusgasutsläppen från tunga fordon:** Den tunga fordonsektorn i EU ger upphov till betydande växthusgasutsläpp. Under 2014 utgjorde växthusgasutsläppen från tunga fordon 5 % av EU:s totala utsläpp, vilket är en femtedel av utsläppen från all transport, och ungefär en fjärdedel av utsläppen från vägtransporter<sup>3</sup>. Mellan 1990 och 2014 ökade växthusgasutsläppen från transporter<sup>4</sup> med 20 % och utsläppen från tunga fordon med 14 %<sup>5</sup>. Om inga nya åtgärder vidtas kommer koldioxidutsläppen från tunga fordon att öka med upp till 10 % mellan 2010 och 2030<sup>6</sup>. Samtidigt har EU satt upp ambitiösa mål för minskade växthusgasutsläpp till 2030 som transportsektorn måste bidra till. EU har som mål för 2030 att sammantaget minska sina utsläpp till en nivå som är minst 40 % lägre jämfört med 1990. Detta har delats upp på ett kostnadseffektivt sätt så att utsläppsminskningar fram till 2030 jämfört med 2005 års utsläppsnivåer på 43 % ska uppnås av de sektorer som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter, och utsläppsminskningar på 30 % ska uppnås av sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln, bland annat transportsektorn. Transportutsläppen i medlemsstaterna ligger på mellan 21 % och 69 % av de totala nationella utsläppen i de sektorer som inte omfattas utsläppshandelssystemet, men som omfattas av förordningen om ansvarsfördelning. Även om inga sektorspecifika mål har fastställts för 2030 måste transportsektorn bidra till målet om minskade utsläpp från dessa sektorer, tillsammans med byggsektorn, jordbrukssektorn och avfallssektorn.

Detta är bakgrunden till att kommissionen försöker åtgärda kunskapsluckan genom ett antal åtgärder.

För det första har kommissionen utvecklat simuleringsprogram i form av ett verktyg för beräkning av fordons energiförbrukning (*Vehicle Energy Consumption calculation Tool*, Vecto) för att beräkna nya tunga fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp på ett jämförbart och kostnadseffektivt sätt.

För det andra har kommissionen föreslagit en ny förordning om bestämning av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (certifieringsförordningen) inom ramen för gällande regler för typgodkännande<sup>7</sup>. Vid tillämpningen av kommissionens förordning om certifiering måste en simulering av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning göras med hjälp av Vecto för alla nya tunga fordon som omfattas av förordningen och som släpps ut på marknaden i EU. Simuleringen kommer att göras av fordonstillverkarna själva, med utgångspunkt från fordonskomponenternas certifierade indata och genom ett certifierat förfarande för att ta fram, bearbeta och använda sådana indata.

Genom certifiering kommer den konstaterade kunskapsluckan delvis att avhjälpas. Information om ett specifikt fordons miljöprestanda kommer endast att ges till fordonets köpare och de nationella myndigheterna i det land där fordonet är registrerat.

För det tredje föreslår kommissionen nu att koldioxidutsläppen från nya tunga fordon som omfattas av certifieringsförfarandet ska övervakas och rapporteras, för fullständig information och marknadstransparens. Genom detta tredje steg kommer alla relevanta uppgifter som

<sup>3</sup> Inventering av växthusgaser 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

<sup>4</sup> Inklusive internationell flygtrafik men exklusive internationell sjöfart.

<sup>5</sup> Inventering av växthusgaser 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

<sup>6</sup> Referensscenariot för EU 2016: Energi, transporter och utsläpp av växthusgaser – trender fram till 2050.

<sup>7</sup> Direktiv 2007/46/EG, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

beräknats av tillverkarna i enlighet med certifieringsförfarandet att övervakas, rapporteras och offentliggöras på EU-nivå. Uppgifterna blir därmed tillgängliga för alla berörda parter.

Transportföretag kommer att få tillgång till information om miljöprestanda för lastbilar av olika märken med liknande egenskaper, så att de kan fatta mer välgrundade köpbeslut.

Tillverkarna kommer att kunna jämföra sina fordons miljöprestanda med andra märken, vilket uppmuntrar innovation.

Offentliga myndigheter kommer att få tillgång till heltäckande uppgifter som underlag för att utforma och genomföra politik för bränsleeffektiva lastbilar, till exempel i form av skatter och vägavgifter. I annat fall är detta inte möjligt eftersom medlemsstaterna endast skulle få tillgång till uppgifter från Vecto-simuleringar för de fordon som är registrerade på deras territorium. Det blir också möjligt att utföra dataanalyser, till exempel för att bedöma hur utbredd viss teknik är.

Detta steg är också nödvändigt med sikte på att införa framtida normer för koldioxidutsläpp från tunga fordon. Ett system för övervakning och rapportering är särskilt viktigt för att det ska bli möjligt att bedöma om sådana framtida normer efterlevs, på samma sätt som för personbilar och lätta nyttofordon.

- **FÖRENLIGHET MED BEFINTLIGA BESTÄMMELSER INOM OMRÅDET**

Detta förslag är en del av genomförandet av 2014 års meddelande om en strategi för att minska tunga fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. I strategin angavs framtida åtgärder i form av en genomförandeåtgärd som fastställer förfarandet för certifiering av koldioxidutsläpp från nya tunga fordon som släpps ut på marknaden i unionen, beräknade med hjälp av simuleringsverktyget Vecto, samt ett lagstiftningsförslag om övervakning och rapportering av dessa utsläpp.

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 % år 2050 jämfört med 1990 års nivåer, och att drastiskt minska utsläppen av luftföroreningar. Enligt strategin ska kommissionen också skynda på arbetet med att analysera olika alternativ för utformning av normer för koldioxidutsläpp med sikte på att utarbeta ett lagstiftningsförslag under den nuvarande kommissionens mandatperiod.

Vidare kommer förslaget att underlätta utvecklingen av en metod för differentierade avgifter för infrastruktur användning för nya tunga fordon, baserat på koldioxidutsläpp, vilket är till hjälp vid översynen av Eurovinjettdirektivet.

- **FÖRENLIGHET MED UNIONENS POLITIK INOM ANDRA OMRÅDEN**

Detta förslag är förenligt med EU:s åtagande inom ramen för klimat- och energipolitiken för 2030 att minska de inhemska utsläppen med minst 40 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer. Som ett led i att genomföra detta åtagande lade kommissionen i juli 2016 fram ett förslag till förordning om bindande årliga minskningar av medlemsstaternas växthusgasutsläpp för perioden 2021 till 2030 (ansvarsfördelningsförordningen) för de sektorer som inte omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter (dvs. transporter, byggnader, jordbruk och avfall).

Förslaget är också förenligt med kommissionens förslag från 2016 om att se över direktivet om energieffektivitet, med ett bindande övergripande riktmärke på 30 % för förbättrad energieffektivitet på EU-nivå senast 2030 jämfört med en situation utan nya åtgärder.

## **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). Den rättsliga grunden för detta förslag är artikel 192 i EUF-fördraget.

### **• SUBSIDIARITETSPRINCIPEN**

Det är motiverat att vidta åtgärder på EU-nivå eftersom klimatförändringarnas konsekvenser är gränsöverskridande och eftersom de inre marknaderna för bränsle, fordon och transporttjänster måste säkras.

Nya tunga fordon som är registrerade i en viss medlemsstat är dessutom ofta producerade av en tillverkare i en annan medlemsstat. Övervakning på nationell nivå i stället för på EU-nivå skulle därför kräva omfattande samarbete mellan medlemsstaterna. Man skulle inte kunna garantera enhetliga övervakningsuppgifter på grund av skillnader i lagstiftning och praxis. Det skulle också vara svårt att få jämförbara och fullständiga uppgifter, vilket leder till fragmentering av EU-marknaden och sämre marknadstransparens.

Om det inte finns någon gemensam databas med alla medlemsstaternas övervakningsuppgifter blir det framför allt svårare för fordonsköpare och beslutsfattare på EU-nivå att använda sådana uppgifter.

Ett gemensamt EU-system för övervakning är det tydligaste och minst komplicerade sättet att uppnå detta. Samma tillvägagångssätt används redan för personbilar och lätta nyttofordon genom åtgärder på EU-nivå.

### **• PROPORTIONALITETSPRINCIPEN**

Med tanke på att förslaget både är nödvändigt och har potentiella ekonomiska fördelar uppfyller det kraven på proportionalitet – på EU-nivå krävs minimala insatser och kostnaderna är nästan försumbara i förhållande till de potentiella fördelarna i form av marknadstransparens och tillgång till uppgifter om tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning för alla berörda parter.

### **• VAL AV INSTRUMENT**

För att uppnå en enhetlig tillämpning av de föreslagna reglerna i hela EU och för att få konsekventa och jämförbara uppgifter som skapar lika villkor för både tillverkare och användare av tunga fordon, är det lämpligt att anta bestämmelserna genom en förordning som är direkt tillämplig och bindande för medlemsstaterna.

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

- **EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR/KONTROLLER AV ÄNDAMÅLSENLIGHETEN MED BEFINTLIG LAGSTIFTNING**

Ingen utvärdering har gjorts eftersom det inte finns några regler på området.

- **SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER**

Kommissionen anordnade ett möte med berörda parter för att få återkoppling på den första konsekvensbedömningen och för att presentera den bedömning av administrativa kostnader som utförts av en extern konsult. Deltagarna gav konstruktiv återkoppling och hade inga anmärkningar på kostnadsbedömningen.

Kommissionen anordnade också ett öppet samråd på nätet om frågan om att lagstifta om övervakning och rapportering av tunga fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp<sup>8</sup>. Man fick in 121 svar från ett brett spektrum av berörda parter där de redogjorde för sina synpunkter på behovet av åtgärder, målen, de olika alternativen och de förväntade effekterna.

Synpunkter har arbetats in i konsekvensbedömningen. Det valda alternativet är också det alternativ som fick bredast stöd. En sammanfattning av samråden finns i bilaga 2 till den konsekvensbedömning som åtföljer förslaget.

- **INSAMLING OCH ANVÄNDNING AV SAKKUNNIGUTLÅTANDEN**

Bedömningen av kostnaderna för de olika alternativen för övervakning och rapportering har gjorts av en extern konsult (se bilaga 10 till konsekvensbedömningen). Utredningen bygger till stor del på intervjuer med nationella registreringsmyndigheter och fordonstillverkare där de har gett sina synpunkter på olika alternativ för övervakning och specifik information om kostnaderna för deras organisationer, mot bakgrund av nuvarande förfaranden och nödvändiga anpassningar.

Konsekvensbedömningen bygger också på den tidigare konsekvensbedömning som åtföljde 2014 års strategi för att minska tunga fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp, vad beträffar bedömningen av övriga konsekvenser.

- **KONSEKVENSBEDÖMNING**

Den konsekvensbedömning<sup>9</sup> som åtföljer detta förslag har utformats och utvecklats i linje med den tillämpliga vägledningen om bättre lagstiftning, och nämnden för lagstiftningskontroll har avgett ett positivt yttrande. Nämnden rekommenderade förbättringar som har tagits med i den slutliga versionen. Konsekvensbedömningen kompletterar analysen i den konsekvensbedömning som gjordes 2014 som underlag till strategin för tunga fordon.

---

<sup>8</sup> Resultatet av det öppna samrådet finns på: [http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031\\_en](http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en).

<sup>9</sup> SWD(2017)XXX

I bedömningen ingår olika alternativ för att övervaka och rapportera koldioxidutsläpp från alla nya tunga fordon som släpps ut på marknaden i EU och som omfattas av certifieringsförfarandet inom typgodkännandesystemet. De uppgifter som ska övervakas och rapporteras består av cirka 80 parametrar som krävs för att bestämma varje fordon bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp.

Europeiska miljöbyrån är det lämpligaste organet på europeisk nivå för att bistå kommissionen med att samla in uppgifter, bygga upp en ny databas, och analysera och utföra kvalitetskontroller av de inrapporterade övervakningsuppgifterna om tunga fordon. Miljöbyrån utför redan motsvarande arbete för övervakningsuppgifter om lätta fordon (se bilaga 8 till konsekvensbedömningen).

I analysen bedömdes tre alternativ för lagstiftning om hur sådana övervakningsuppgifter bör rapporteras till kommissionen via miljöbyrån: 1) rapporteringen görs av de nationella myndigheterna, 2) rapporteringen görs av tillverkarna, och 3) rapporteringen görs av både nationella myndigheter och tillverkare.

Alternativ 1 innebär att de nationella myndigheterna rapporterar övervakningsuppgifterna tillsammans med relevanta registreringsuppgifter för de aktuella fordonen till kommissionen via Europeiska miljöbyrån. I ett sådant system för övervakning och rapportering kan det bli svårt att få till stånd fullständigt digitalisering, eftersom de flesta nationella registreringsmyndigheter fortfarande använder pappersformat för att registrera tunga fordon. En övergång till ett helt digitaliserat flöde av övervakningsuppgifter kan därför bli svårt och kostsamt.

Alternativ 2 innebär att tillverkarna ansvarar för rapportering av övervakningsuppgifter för alla nya fordon till kommissionen via Europeiska miljöbyrån. Övervakningsuppgifterna skulle då baseras på fordonstillverkarnas försäljningsdata och registreringsuppgifter skulle inte rapporteras. De inrapporterade uppgifterna om utsläpp skulle därmed inte kunna tillskrivas en viss medlemsstat vilket skulle göra det svårare för medlemsstaterna att utforma verk samma nationella strategier för ökad användning av effektivare tunga fordon.

Alternativ 3 är en blandning av de två andra alternativen. Alternativet innebär att utsedda nationella myndigheter – som i de flesta fallen sannolikt kommer att vara de nationella registreringsmyndigheterna – årligen rapporterar registreringsuppgifter för nyregistrerade fordon, särskilt fordonens identifieringsnummer (VIN), till kommissionen via Europeiska miljöbyrån. Övervakningsuppgifterna för dessa fordon lämnas av fordonstillverkarna till kommissionen via Europeiska miljöbyrån. Miljöbyrån kombinerar de två uppsättningarna data med hjälp av VIN-numren och får därmed fram uppgifter för varje medlemsstat. Fullständig digitalisering av dataflödet skulle här säkerställas eftersom övervakningsuppgifterna rapporteras av tillverkarna som redan har dessa uppgifter i digitalt format för certifieringsförfarandet.

Alternativ 3 är det rekommenderade alternativet. Det är effektivast, framförallt eftersom det säkerställer ett digitalt dataflöde och en datatäckning både på nationell nivå och på EU-nivå, och eftersom de administrativa kostnaderna är låga.

Det valda alternativet förväntas leda till konkurrens när det gäller att ta fram mer energieffektiva fordon, och uppmuntra innovation. Effekterna av mer energieffektiva godstransporter förväntas spridas, åtminstone delvis, till de flesta av EU:s ekonomiska sektorer: lägre driftskostnader tack vare bränsleekonomi leder till lägre priser på transport,

och därigenom minskar kostnaderna inom andra sektorer och i slutändan gynnas EU:s konsumenter.

När det gäller konkurrenskraft och internationella effekter bedöms konsekvenserna bli positiva på medellång till lång sikt, även för tillverkare av tunga fordon, eftersom andra stora marknader (t.ex. USA, Kanada, Japan och Kina) redan har regler där det ställs krav på att tunga fordons bränsleeffektivitet förbättras.

Sysselsättningen väntas öka på medellång till lång sikt. Efterhand som de fordon som köps blir alltmer effektiva bör detta leda till minskade koldioxidutsläpp. Andra utsläpp förväntas också minska, men endast i liten skala. De enda ekonomiska kostnaderna utgörs av administrativa kostnader och de förväntas bli försumbara – cirka en euro per fordon.

- **LAGSTIFTNINGENS ÄNDAMÅLSENLIGHET OCH FÖRENKLING**

Det finns inga direkta rapporteringsskyldigheter för små och medelstora företag eller mikroföretag. Transportföretag, som oftast är små och medelstora företag, förväntas dra nytta av den ökade marknadstransparensen. Bättre information vid fordonsköp gör att de kan välja de mest bränsleeffektiva fordonen, och genom lägre bränslekostnader kan de sänka sina driftskostnader och därmed bli mer konkurrenskraftiga.

Rapportering enligt den föreslagna förordningen kommer att ske elektroniskt för att begränsa den administrativa bördan för fordonstillverkare, nationella myndigheter och kommissionen/Europeiska miljöbyrån.

- **GRUNDLÄGGANDE RÄTTIGHETER**

Förslaget får inga konsekvenser för skyddet av 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). Det skulle krävas en mindre omfördelning av medlen för Europeiska miljöbyrån för åren 2019 och 2020, som dock inte går över det övergripande taket för rubrik 2 i den fleråriga budgetramen 2014–2020.

#### **5. ÖVRIGA INSLAG**

- **GENOMFÖRANDEPLANER SAMT ÅTGÄRDER FÖR ÖVERVAKNING, UTVÄRDERING OCH RAPPORTERING**

På grundval av den information som lämnas av medlemsstaterna och tillverkarna ska kommissionen utarbeta en årlig rapport. Kommissionens rapportering kommer att göra det möjligt att noggrant övervaka förordningens genomförande.

- **INGÅENDE REDOGÖRELSE FÖR DE SPECIFIKA BESTÄMMELSERNA I FÖRSLAGET**

### **Artikel 1 – Syfte**

Denna artikel anger förordningens viktigaste åtgärder, det vill säga skyldigheten att för tunga fordon (lastbilar och bussar) övervaka och rapportera koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

### **Artikel 2 - Tillämpningsområde**

I denna artikel anges förordningens tillämpningsområde och de fordonskategorier för vilka registreringsuppgifter, tekniska uppgifter och, om sådana uppgifter finns, koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning ska övervakas och rapporteras.

### **Artikel 3 – Definitioner**

Denna förordning är nära kopplad till lagstiftningen om typgodkännande, och använder samma terminologi. För att de rättsliga instrumenten ska vara enhetliga fastställs det därför särskilt att de termer som används i denna förordning ska ha samma innebörd som de termer som definieras i lagstiftningen om typgodkännande.

### **Artikel 4 – Medlemsstaternas övervakning och rapportering**

I denna artikel anges medlemsstaternas grundläggande skyldigheter med avseende på tidsfristerna för övervakningen och rapporteringen, och med avseende på hur behöriga myndigheter ska utses och vilka uppgifter som ska övervakas. Bland de berörda fordonen ingår nya tunga fordon och nya släpvagnar som registreras för första gången i unionen, eller som har registrerats utanför unionen mindre än tre månader före registrering i unionen.

Vad beträffar de behöriga myndigheterna anger artikeln att samma myndigheter som redan ansvarar för övervakning och rapportering av uppgifter om lätta fordon också bör ansvara för övervakning när det gäller tunga fordon.

Bestämmelsen i artikeln kompletteras av bilagorna I och II, där de parametrar som ska övervakas förtecknas tillsammans med de administrativa stegen i övervaknings- och rapporteringsförfarandet.

### **Artikel 5 – Tillverkarnas övervakning och rapportering**

I denna artikel anges tillverkarnas grundläggande skyldigheter med avseende på tidsfristerna för övervakningen och rapporteringen, och med avseende på hur kontaktpersoner ska utses och vilka uppgifter som ska övervakas.

Bestämmelsen i artikeln kompletteras av bilagorna I och II, där de parametrar som ska övervakas förtecknas tillsammans med de administrativa stegen i övervaknings- och rapporteringsförfarandet.

### **Artikel 6 – Centralt register för uppgifter om tunga fordon**

De uppgifter som rapporteras till kommissionen ska finnas i ett offentligt register. Registret ska skötas av Europeiska miljöbyrån på kommissionens vägnar, och bygga på miljöbyråns erfarenheter från motsvarande register för lätta fordon.

Informationen bör till största delen vara tillgänglig för allmänheten, men i vissa fall kan uppgifterna inte lämnas ut av skäl som rör skydd av personuppgifter (fordons identifieringsnummer) och av konkurrensskäl (namn på tillverkare av komponenter).

### **Artikel 7 – Uppgifternas kvalitet**

Det är viktigt att uppgifterna håller hög kvalitet för att målen för denna förordning ska kunna uppnås. Därför måste det tydligt anges att de enheter som sköter uppgiftsrapporteringen också ansvarar för att de uppgifter som lämnas in är korrekta och av god kvalitet. Kommissionen ska dessutom ha möjlighet att själv kontrollera de inlämnade uppgifternas kvalitet och korrigera eventuella fel.

### **Artikel 8 – Rapportering**

De uppgifter som rapporteras till kommissionen via Europeiska miljöbyrån bör ligga till grund för en årlig analys av trenderna för koldioxidutsläpp och utvecklingen av parken av tunga fordon i EU, liksom utvecklingen för enskilda tillverkare av tunga fordon. Denna årliga analys kommer att göras av kommissionen med miljöbyråns hjälp och kommer att på ett betydelsefullt sätt bidra till den övergripande årliga lägesrapport som ska sammanställas enligt den föreslagna förordningen om styrningen av energiunionen, i samband med tillståndet i energiunionen. Analysen kommer också att vara ett viktigt underlag för eventuella ytterligare politiska åtgärder. Tack vare analysen kommer tillgången till information att förbättras avseende tekniska konfigurationer och prestanda vad beträffar koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning både för EU:s fordonspark och för enskilda fordon.

### **Artikel 9 och 10 – Genomförandeåtgärder och delegering av befogenheter**

Dessa två artiklar anger rättslig grund för kommissionens antagande av genomförandeåtgärder å ena sidan och ändring av icke väsentliga delar av bilagorna I och II genom delegerade akter å andra sidan. Genomförandeåtgärderna kommer att komplettera artikel 7 genom att ge kommissionen befogenhet att fastställa de närmare bestämmelser och förfaranden som krävs för kontroll och korrigering av inrapporterade uppgifter. De delegerade befogenheter som ges till kommissionen rör justering och uppdatering av de parametrar som ska övervakas samt de olika stegen i övervakningsförfarandet, i bilagorna I och II.

### **Artikel 11 och 12 – Kommittéförfarande och utövande av delegeringen**

I dessa artiklar anges standardbestämmelserna för det kommittéförfarande som ska användas för att anta genomförandeakter och utöva de delegerade befogenheter som avses i artikel 9.2 och 9.3.

Förslag till

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

### om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning

(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 yttrande<sup>1</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>2</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Ett bindande mål för 2030 om att minska växthusgasutsläppen från hela ekonomin i EU med minst 40 % jämfört med 1990 fastställdes i slutsatserna från Europeiska rådets möte den 23–24 oktober 2014 om EU:s klimat- och energipolitiska ram fram till 2030, och bekräftades på nytt vid dess möte i mars 2016.
- (2) Enligt Europeiska rådets slutsatser från oktober 2014 ska målet uppnås gemensamt av unionen på det mest kostnadseffektiva sättet, med minskningar på 43 % i sektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem och minskningar på 30 % i sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln, fram till 2030 jämfört med 2005. Alla medlemsstater måste delta i detta arbete och alla sektorer i ekonomin måste bidra till att uppnå utsläppsminskningarna, även transportsektorn.
- (3) Kommissionens meddelande från 2016 om en europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet<sup>3</sup> satte upp ett mål om en minskning på minst 60 % av utsläppen från transportsektorn fram till 2050 jämfört med 1990 års nivåer.

---

<sup>1</sup> EUT C , , s. .

<sup>2</sup> EUT C , , s. .

<sup>3</sup> COM(2016) 501 final.

- (4) Växthusgasutsläppen från tunga fordon, det vill säga lastbilar och bussar, står för närvarande för omkring en fjärdedel av utsläppen från vägtransporter i unionen och väntas öka ytterligare fram till 2030. Effektiva åtgärder för att minska utsläppen från tunga fordon måste vidtas som ett bidrag till att uppnå nödvändiga utsläppsminskningar i transportsektorn.
- (5) I sitt meddelande från 2014 om en strategi för att minska tunga fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp<sup>4</sup> fastslog kommissionen att en förutsättning för att införa sådana åtgärder är att det finns ett reglerat förfarande för bestämning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.
- (6) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009<sup>5</sup> ger en ram för att inrätta ett sådant reglerat förfarande. Sådana mätningar kommer att ge tillförlitliga och jämförbara uppgifter om koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning per fordon för en stor del av unionens park av tunga fordon. Informationen kommer att vara tillgänglig för den som köper ett visst fordon och för den medlemsstat där fordonet är registrerat, vilket innebär att den nuvarande kunskapsluckan delvis åtgärdas.
- (7) Uppgifter om ett fordon's prestanda vad beträffar koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning bör göras tillgängliga för allmänheten så att alla aktörer på fordonsmarknaden kan fatta välgrundade köpbeslut. Alla tillverkare kan då jämföra sina fordons miljöprestanda med andra märken, vilket ökar incitamenten för innovation och därmed leder till ökad konkurrenskraft. Informationen kommer också att kunna användas av politiska beslutsfattare på EU-nivå och i medlemsstaterna som underlag för ny politik för att främja användning av mer energieffektiva fordon. Det är därför lämpligt att de värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som bestäms för varje nytt tungt fordon i enlighet med kommissionens förordning (EU) [.../...] <sup>6</sup> [*Opoce to include correct reference*] övervakas och rapporteras till kommissionen, och görs tillgängliga för allmänheten.
- (8) För att få komplett information om hur unionens park av tunga fordon är sammansatt och hur detta utvecklas över tid och potentiellt inverkar på koldioxidutsläppen, är det lämpligt att övervaka och rapportera registreringsuppgifter för alla nya tunga fordon och alla nya släpvagnar, inklusive uppgifter om drivsystem samt relevant karosseri.
- (9) Uppgifter om koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning kommer att vara tillgängliga för vissa nya tunga fordon som registreras under [2019]. Från och med den dagen bör därför de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna vara skyldiga att lämna uppgifter om nya registreringar, och tillverkarna bör vara skyldiga att tillhandahålla de tekniska uppgifterna för dessa fordon.

---

<sup>4</sup> COM(2014) 285 final.

<sup>5</sup> 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 (EUT L 188, 18.7.2009, s. 1).

<sup>6</sup> Kommissionens förordning (EU) [.../...] om tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 595/2009 vad gäller bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG och av kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 (EUT L.....,....).

- (10) De tekniska uppgifter som är väsentliga för att bestämma ett fordons prestanda vad beträffar koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning bör vara allmänt tillgängliga, så att informationen blir tydligare när det gäller fordonets specifikationer och hur de påverkar dess miljöprestanda, och så att konkurrens mellan tillverkarna främjas. Endast sådana uppgifter som är känsliga av konkurrensskäl och av skäl som rör skydd av personuppgifter bör undantas från offentliggörande. Det finns dock ett uppenbart allmänintresse av att ha tillgång till tekniska uppgifter som är väsentliga för att bestämma fordons miljöprestanda. Sådana uppgifter bör därför vara allmänt tillgängliga utan undantag.
- (11) Det är viktigt att säkerställa att de uppgifter som övervakas och rapporteras är robusta och tillförlitliga. Kommissionen bör därför ha möjlighet att kontrollera och vid behov korrigera de slutliga uppgifterna. Övervakningskraven bör därför inkludera parametrar som gör det möjligt att spåra och kontrollera uppgifterna på ett lämpligt sätt.
- (12) Mot bakgrund av de erfarenheter som redan gjorts i samband med övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från nya personbilar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009<sup>7</sup>, och från nya lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011<sup>8</sup>, är det lämpligt att ge Europeiska miljöbyrån ansvar att på kommissionens vägnar sköta datautväxlingen med tillverkare och medlemsstaternas behöriga myndigheter, och även den slutliga databasen. Det är också lämpligt att i största möjliga utsträckning anpassa övervaknings- och rapporteringsförfarandena för tunga fordon till de förfaranden som redan finns för lätta fordon.
- (13) För att säkerställa enhetliga villkor för tillämpningen av denna förordnings bestämmelser om kontroll och korrigering av övervakningsuppgifter, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>9</sup>.
- (14) För att säkerställa att uppgiftskraven och övervaknings- och rapporteringsförfarandena fortlöpande håller sig lämpliga för att bedöma de tunga fordonens sammanlagda bidrag till koldioxidutsläppen, och för att säkerställa att det finns tillgång till uppgifter om nya och avancerade tekniker för minskning av koldioxidutsläpp, bör kommissionen delegeras befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, för att ändra de uppgiftskrav och övervaknings- och rapporteringsförfaranden som fastställs i bilagorna. 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 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter,

---

<sup>7</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 140, 5.2.2009, s. 1).

<sup>8</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 145, 31.5.2011, s.1).

<sup>9</sup> 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).

och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

- (15) Eftersom målen för denna förordning, nämligen övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning i unionen, inte kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning och verkan, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*  
*Syfte*

I denna förordning fastställs övervaknings- och rapporteringskrav avseende koldioxidutsläpp från och bränsleförbrukning hos nya tunga fordon som är registrerade i EU.

*Artikel 2*  
*Tillämpningsområde*

Denna förordning ska tillämpas på övervakning och rapportering av uppgifter om nya fordon som görs av medlemsstater och tillverkare av tunga fordon.

Den ska tillämpas på följande fordonskategorier:

- (a) Tungta fordon i kategorierna M1, M2, N1 och N2 med en referensvikt som överstiger 2 610 kg och som inte omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007<sup>10</sup>, och alla fordon i kategorierna M3 och N3.
- (b) Fordon i kategorierna O3 och O4.

*Artikel 3*  
*Definitioner*

Vid tillämpningen av denna förordning gäller samma definitioner som i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG<sup>11</sup> och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009.

---

<sup>10</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).

<sup>11</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("Ramdirektiv") (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

*Artikel 4*  
*Medlemsstaternas övervakning och rapportering*

1. Senast den 28 februari varje år, med början [2020], ska de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna samla in de uppgifter som anges i del A i bilaga I för det föregående kalenderåret med avseende på nya fordon som registreras för första gången i unionen. Uppgifter om nya fordon som registrerats tidigare utanför unionen ska inte övervakas och rapporteras, utom i fall då registreringen gjorts mindre än tre månader före registreringen i unionen. Uppgifterna ska lämnas till kommissionen i enlighet med det rapporteringsförfarande som anges i bilaga II.
2. De behöriga myndigheter som ansvarar för insamling och överlämning av uppgifter i enlighet med denna förordning ska vara samma myndigheter som utsetts av medlemsstaterna i enlighet med artikel 8.7 i förordning (EG) nr 443/2009.

*Artikel 5*  
*Tillverkarnas övervakning och rapportering*

1. Senast den 28 februari varje år, med början [2020], ska tillverkare av tunga fordon samla in de uppgifter som anges i del B i bilaga I med avseende på fordon med ett tillverkningsdatum som infaller under det föregående kalenderåret.  
  
Tillverkningsdatum ska vara dagen för undertecknande av intyget om överensstämmelse eller, i förekommande fall, dagen för undertecknandet av intyget om enskilt godkännande.
2. Tillverkarna ska utse en kontaktperson för uppgiftsrapporteringen enligt denna förordning.

*Artikel 6*  
*Centralt register för uppgifter om tunga fordon*

1. Kommissionen ska föra ett centralt register över de uppgifter som rapporteras i enlighet med artiklarna 4 och 5. Registret ska vara tillgängligt för allmänheten, med undantag av posterna 1, 24, 25, 32, 33, 39 och 40 i del B i bilaga I.
2. Registret ska skötas av Europeiska miljöbyrån (EEA) på kommissionens vägnar.

*Artikel 7*  
*Uppgifternas kvalitet*

1. De behöriga myndigheterna och tillverkarna ska ansvara för att de uppgifter som de rapporterar i enlighet med artiklarna 4 och 5 är korrekta och av god kvalitet. De ska utan dröjsmål informera kommissionen om eventuella fel som upptäcks i de rapporterade uppgifterna.
2. Kommissionen får utföra en egen kontroll av kvaliteten på de uppgifter som rapporterats enligt artiklarna 4 och 5.

3. Om kommissionen får information om fel eller om den vid sin egen kontroll finner diskrepanser i uppgifterna, ska den, om så är lämpligt, vidta de åtgärder som är nödvändiga för att korrigera de uppgifter som offentliggjorts i det centrala registret enligt artikel 6.

#### *Artikel 8* *Rapportering*

1. Kommissionen ska, som en del av sin årliga rapport enligt [artikel 29 i förslaget till förordning om styrningen av energiunionen], offentliggöra sin analys av de uppgifter för föregående kalenderår som lämnats av medlemsstater och tillverkare.
2. Analysen ska minst innehålla uppgifter om prestanda vad beträffar genomsnittlig bränsleförbrukning och genomsnittliga koldioxidutsläpp dels för unionens park av tunga fordon, dels för varje tillverkare. Den ska också beakta uppgifter om användning av ny och avancerad teknik för minskning av koldioxidutsläpp, om sådan information finns.
3. Kommissionen ska göra analysen med Europeiska miljöbyråns hjälp.

#### *Artikel 9* *Tilldelning av genomförandebefogenheter*

Kommissionen får genom genomförandeakter fastställa de kontroll- och korrigeringsåtgärder som avses i artikel 7.2 och 7.3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 11.

#### *Artikel 10* *Delegering av befogenheter*

1. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 i syfte att ändra bilaga I för att uppdatera eller anpassa de uppgiftskrav som anges där, om detta anses vara nödvändigt för att kunna göra en ingående analys i enlighet med artikel 8.
2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 i syfte att ändra bilaga II för att anpassa det övervaknings- och rapporteringsförfarande som anges där, så att hänsyn tas till de erfarenheter som gjorts vid tillämpningen av denna förordning.

*Artikel 11*  
*Kommittéförfarande*

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för klimatförändringar som inrättats genom artikel 9 i Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG<sup>12</sup>. 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.

*Artikel 12*  
*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 artikel 10 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 artikel 10 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 artikel 10 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 13*  
*Ikraftträdande*

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

---

<sup>12</sup> Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG av den 11 februari 2004 om en mekanism för övervakning av utsläpp av växthusgaser inom gemenskapen och för genomförande av Kyotoprotokollet (EUT L 49, 19.2.2004, s. 1).

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 organ

### Europeiska miljöbyrån (EEA)

#### **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 byråns anslag*
  - 3.2.3. *Beräknad inverkan på byråns personalresurser*
  - 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. Förslaget eller initiativets beteckning

Europaparlamentets och rådets förordning om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning

#### 1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen<sup>22</sup>

34: Klimatpolitik

#### 1.3. Typ av förslag eller initiativ

Ny åtgärd

Ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd<sup>23</sup>

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 första åtgärds paketet om rörlighet som ska antas i maj 2017. Det bidrar till genomförandet av kommissionens meddelande om en europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet<sup>24</sup>, som antogs 2016, och kommissionens handlingsplan för att öka bränsleeffektiviteten och minska utsläppen när det gäller tunga fordon<sup>25</sup>, det vill säga lastbilar och bussar.

Förslaget är en del av de genomförandeåtgärder som aviserades i kommissionens meddelande från 2014 om en *strategi för att minska tunga fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp*<sup>26</sup> för att fastställa ett förfarande för certifiering av tunga fordons koldioxidutsläpp och övervaka och rapportera dessa utsläpp för alla nya fordon som släpps ut på marknaden i EU.

Denna åtgärd kommer att ge de viktigaste verktygen för att kontrollera efterlevnaden av de planerade normer för koldioxidutsläpp från tunga fordon som kommissionen har åtagit sig att lägga fram under 2018.

<sup>22</sup> Verksamhetsbaserad förvaltning (ABM), verksamhetsbaserad budgetering (ABB).

<sup>23</sup> I den mening som avses i artikel 54.2 a eller b i budgetförordningen.

<sup>24</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/SV/1-2016-501-SV-F1-1.PDF>

<sup>25</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>

<sup>26</sup> COM (2014)285, finns på: [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_en.htm)

Förslaget bidrar till att uppfylla EU:s åtagande om en minskning på minst 40 % 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/Klimatpolitik i unionen och internationellt

ABB-verksamhet 07 02 – Miljöpolitik inom unionen och internationellt (budgetartikel 07 02 06 Europeiska miljöbyrå)

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 inrättas ett system för övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning avseende nya tunga fordon som släpps ut på EU-marknaden.

Förslaget kommer att bidra till bättre information på marknaden för tunga fordon vilket kommer att stimulera konkurrensen bland tillverkare och transportföretag. Detta kommer i sin tur att uppmuntra till innovation när komponenttillverkare och fordonstillverkare strävar efter att producera mer energieffektiva fordon på EU-marknaden.

Om energieffektiviteten hos de tunga fordonen i EU genom detta övervaknings- och rapporteringssystem förbättras med 1 % räknar man med att detta skulle leda till en årlig minskning av koldioxidutsläppen på cirka 2,1 miljoner ton.

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: Jämförelse mellan de årliga genomsnitten för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning för samma fordonsklass mellan olika år.

Indikator 3: Årlig översikt över bränsleeffektivitetsteknik som monteras i nya fordon och över hur utbredd dess användning är.

## 1.5. Motivering till förslaget eller initiativet

### 1.5.1. *Behov som ska tillgodoses på kort eller lång sikt*

Medlemsstater och tillverkare måste för tunga fordon som är nyregistrerade i EU samla in och rapportera övervakningsuppgifter om koldioxid till kommissionen via Europeiska miljöbyråns dataregister.

Det är Europeiska miljöbyrån som kommer att samla in och hantera uppgifterna. Varje år kommer en uppsättning data att offentliggöras och kommissionen kommer även att offentliggöra en årlig övervakningsrapport.

### 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. Ingen av medlemsstaterna har ännu agerat för att avhjälpa bristen på uppgifter om tunga fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp, och frågan berör EU som helhet. Koldioxidutsläpp från tunga fordon omfattas dessutom av EU:s mål för minskning av växthusgasutsläppen.

Utan ett EU-omfattande övervaknings- och rapporteringssystem kan nationella myndigheter komma att anta olika system, vilket leder till att uppgifter samlas in på ett fragmentariskt sätt som inte är enhetligt för hela EU. Detta skulle leda till omfattande administrationskostnader för tillverkarna eftersom de måste följa olika rapporteringssystem. Det offentliga samråd som genomfördes i samband med förslagets utarbetande tyder emellertid på att de nationella myndigheterna inte kommer att agera alls.

Ett EU-omfattande system för övervakning och rapportering av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning kommer att ge fordonsköpare och beslutsfattare tillgång till information om hur långt man har kommit med avancerad teknik för bränsleeffektivitet och i hur stor utsträckning den används.

Vidare är klimatfrågan ett gränsöverskridande problem där EU och medlemsstaterna har delad befogenhet. Samordning av klimatåtgärder på EU-nivå är därför nödvändig, och EU-åtgärder är motiverade av subsidiaritetskäl.

### 1.5.3. *Huvudsakliga erfarenheter från liknande försök eller åtgärder*

För personbilar och lätta nyttofordon finns det redan ett obligatoriskt EU-omfattande system för att övervaka och rapportera koldioxidutsläpp<sup>27</sup>. Systemet har visat sig vara mycket betydelsefullt för att ge ökad transparens på EU-marknaden för nya personbilar och lätta nyttofordon. De uppgifter som varje år offentliggörs av Europeiska miljöbyrån används i stor skala för att jämföra koldioxidutsläppen från lätta fordon i EU. Uppgifterna ligger också till grund för att fastställa normer för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon, och för att varje år bedöma hur tillverkarna lever upp till dessa normer.

<sup>27</sup>

Förordning (EG) nr 443/2009 och förordning (EU) nr 510/2011.

Förslaget om ett EU-täckande övervaknings- och rapporteringssystem för tunga fordon bygger i stor utsträckning på erfarenheterna från motsvarande system för lätta nyttofordon. På samma sätt som för lätta nyttofordon föreskriver den föreslagna förordningen ett övervakningssystem som är baserat på fordonsidentifieringsnummer (VIN), och uppgifter som lämnas in av både medlemsstaterna och tillverkarna, för att ge upphov till så lite administrativt arbete som möjligt. Och på samma sätt som för övervaknings- och rapporteringssystemet för personbilar och lätta nyttofordon kommer Europeiska miljöbyråns dataregister att användas för inlämningen av uppgifter. Vidare kommer miljöbyrån, med tanke på dess samlade erfarenhet av övervakning av koldioxidutsläpp, också hjälpa kommissionen att sköta EU-övervakningssystemet för tunga fordon.

#### *1.5.4. Förenlighet med andra finansieringsformer och eventuella synergieffekter*

Förslaget är förenligt med förslaget till kommissionens förordning [...] om tillämpning av förordning (EU) nr 595/2009 vad gäller certifiering av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/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 2018 (utan ekonomisk effekt) på obestämd tid,
- beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

## 1.7. Planerad metod för genomförandet

**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

Deltagande från Europeiska miljöbyråns sida är nödvändigt för att genomföra den föreslagna förordningens krav på övervakning och rapportering av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

## 2. FÖRVALTNING

### 2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering

*Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:*

I den föreslagna förordningen anges det hur ofta rapportering ska ske, och vilka uppgifter som medlemsstater och tillverkare ska rapportera för tunga fordon som är nyregistrerade i unionen. De uppgifter som anges i förslaget till förordning måste rapporteras årligen med hjälp av Europeiska miljöbyråns dataregister. För att hjälpa medlemsstaterna och tillverkarna med deras årliga rapportering kommer ytterligare vägledning att ges via CIRCABC.

### 2.2. Administrations- och kontrollsystem

#### 2.2.1. Risker som identifierats

Medlemsstaterna eller tillverkarna kan bli försenade med att uppfylla sina övervaknings- och rapporteringsskyldigheter. Troligtvis kommer medlemsstaterna dock att utse samma myndigheter som redan ansvarar för övervakning och rapportering för personbilar och lätta nyttofordon. Dessa myndigheter är vana vid att tillämpa övervaknings- och rapporteringssystemet och de relevanta it-verktygen, vilket minimerar sådana risker.

Europeiska miljöbyråns dataregister är ett väletablerat datarapporteringssystem. Eventuella systemhaverier och sekretessproblem har beaktats i tillräcklig utsträckning.

#### 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 att tillämpa budgetförordningen för att förebygga bedrägeri och oriktigheter, kommer man att utgå från det väletablerade övervaknings- och rapporteringssystemet för koldioxidutsläpp från nya personbilar och lätta nyttofordon, och utföra kvalitetskontroll och verifiering av de inlämnade uppgifterna för att komma åt eventuella luckor eller 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 [Beteckning.....]	Diff./Icke-diff. <sup>28</sup>	från Eftaländer <sup>29</sup>	från kandidatländer <sup>30</sup>	från tredje-länder	enligt artikel 21.2 b i budget-förordningen
2	34 02 01: Minskning av växthusgasutsläpp (begränsning)	Diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
2	07 02 06: Europeiska miljöbyrå	Icke-diff.	JA	JA	JA	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 [Beteckning.....]	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

<sup>28</sup> Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

<sup>29</sup> Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

<sup>30</sup> Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

### 3.2. Beräknad inverkan på utgifterna

#### 3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

<b>Rubrik i den fleråriga budgetramen</b>	Nummer 2	Hållbar tillväxt: Naturresurser
---	-------------	---------------------------------

[Organ]: <EEA – Europeiska miljöbyrån>			År 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)			<b>TOTALT Budgetåren 2019–2020</b>
Rubrik 1: Personalutgifter	Åtaganden	(1)	0,150	0,200						0,350
	Betalningar	(2)	0,150	0,200						0,350
Rubrik 2: Infrastruktur- och driftsutgifter	Åtaganden	(1a)								
	Betalningar	(2 a)								
Rubrik 3: Driftsutgifter	Åtaganden	(3 a)	0,250	0,175						0,425
	Betalningar	(3b)	0,250	0,175						0,425
<b>TOTALA anslag för [organ] &lt;EEA&gt;</b>	Åtaganden	=1+1a +3a	0,400	0,375						0,775
	Betalningar	=2+2a +3b	0,400	0,375						0,775

### 3.2.2. Beräknad inverkan på byråns anslag

- 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	↓	Typ <sup>31</sup>	Genomsnittliga kostnader	År 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	
				RESULTAT															
				Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.
SPECIFIKT MÅL nr 1 <sup>32</sup> ...																			
– Upprättande av en rapporteringsplat				1	0,250														0,250

<sup>31</sup> Resultaten är de produkter och tjänster som ska tillhandahållas (t.ex.: antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).  
<sup>32</sup> Mål som redovisats under punkt 1.4.2: ”Specifikt/specifika mål...”.

Hjälp till ingående kvalitetssäkring och kvalitetskontroll (QA/QC) – rapporterade medlemsstater/tillverkare av originalutrustning, kommunikation med länder och tillverkare, hantering och				1	0,175												0,025
– Resultat																	
Delsumma för specifikt mål nr 1		1	0,250	1	0,175												0,275
SPECIFIKT MÅL nr 2...																	
– Resultat																	
Delsumma för specifikt mål nr 2																	
<b>TOTALA KOSTNADER</b>		1	0,250	1	0,175												0,275

### 3.2.3. Beräknad inverkan på miljöbyråns personalresurser

#### 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)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År 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)	<b>TOTALT Budgetår en 2019+2020 0</b>
--	------------	------------	-----------	-----------	---	---

Tjänstemän (lönegrad AD)							
Tjänstemän (lönegrad AST)							
Kontraktanställda	0,150	0,200					<b>0,350</b>
Tillfälligt anställda							
Utstationerade nationella experter							

<b>TOTALT</b>	<b>0,150</b>	<b>0,200</b>					<b>0,350</b>
---------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--------------

#### Beräknad inverkan på personalen (ytterligare heltidsekvivalenter) – tjänsteförteckning

Tjänstegrupper och grader	År 2019	År 2020	År N+2	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				
AD12				

AD11				
AD10				
AD9				
AD8				
AD7				
AD6				
AD5				
AD Totalt				
AST11				
AST10				
AST9				
AST8				
AST7				
AST6				
AST5				
AST4				
AST3				
AST2				
AST1				
AST Totalt				
AST/SC 6				
AST/SC 5				
AST/SC 4				
AST/SC 3				
AST/SC 2				

AST/SC 1				
AST/SC Totalt				
TOTALSUMMA				

Beräknad inverkan på personalen (ytterligare) – Extern personal

Kontraktanställda	År N	År N+1	År N+2	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)
Tjänstegrupp IV	1	1		
Tjänstegrupp III	1(*)	1		
Tjänstegrupp II				
Tjänstegrupp I				
Totalt	2	2		

(\*) rekrytering planeras till mitten av 2019.

Utstationerade nationella experter	År N	År N+1	År N+2	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)
Totalt				

Ange planerat anställningsdatum och anpassa beloppet enligt detta (om rekrytering sker i juli beaktas endast 50 % av de genomsnittliga kostnaderna) och ge ytterligare förklaringar i bilaga.

Utöver 1 tillfälligt anställd och 1 kontraktanställd som för närvarande arbetar inom miljöbyrån med uppgifter som rör övervakning av koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon<sup>33</sup>, och eftersom de extrauppgifter som föreslås för miljöbyrån gäller tillsvidare, behövs 2 ytterligare kontraktanställda för att sköta följande:

- Upprätta, hantera och underhålla nya rapporteringsflöden och infrastruktur för e-rapportering, däribland all it-relaterad verksamhet som har att göra med rapportering av uppgifter för tunga fordon.
- Utföra ingående kvalitetssäkring och kvalitetskontroll av uppgifter som lämnas in av medlemsstater och tillverkare, inklusive samordna kommunikation med

<sup>33</sup> Förordning (EG) nr 443/2009 och förordning (EU) nr 510/2011.

medlemsstaternas myndigheter och tillverkarnas experter, hjälptjänster för användarna, etc.

- Sammanställa och publicera uppgifter på Europeiska miljöbyråns webbplats, för Europeiska kommissionen och andra berörda aktörer.

En kontraktsanställd (tjänstegrupp IV) planeras börja under 2019 för att förbereda och införa rapporteringssystemet så att det är redo att användas 2020. En andra kontraktsanställd (tjänstegrupp III) planeras börja under andra hälften av 2019 för att hjälpa till med införandet av rapporteringssystemet och för att förbereda system för kvalitetssäkring och datakvalitetskontroll.

Budgetkonsekvenserna har beräknats i enlighet med detta, baserat på en genomsnittlig kostnad på 100 000 euro per år och kontraktsanställd.

### 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.

Det föreslagna initiativet kräver en ökning av planerade budgetmedel för Europeiska miljöbyrån (EEA) som finansieras genom artikel 07 02 06 i budgeten, för åren 2019 och 2020 med de belopp som anges i tabell 3.2.1 ovan.

- Förslaget/initiativet förutsätter att flexibilitetsmekanismen utnyttjas eller att den fleråriga budgetramen revideras<sup>1</sup>.

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:

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								

<sup>1</sup> Se artiklarna 11 och 17 i rådets förordning (EU, Euratom) nr 1311/2013 om den fleråriga budgetramen för 2014–2020.

### 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	Förslagets eller initiativets inverkan på inkomsterna <sup>2</sup>					För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
		År N	År N+1	År N+2	År N+3				
Artikel ....									

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

Ange med vilken metod inverkan på inkomsterna har beräknats.

<sup>2</sup>

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