



DEN EUROPÆISKE UNION

EUROPA-PARLAMENTET

RÅDET

**Bruxelles, den 24. maj 2019
(OR. en)**

2018/0143 (COD)

PE-CONS 60/19

**CLIMA 61
ENV 170
TRANS 123
MI 184
CODEC 497**

LOVGIVNINGSMÆSSIGE RETSAKTER OG ANDRE INSTRUMENTER

Vedr.:	EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO ₂ -emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF
--------	---

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2019/...

af ...

**om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner
og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning
(EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure², og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C 62 af 15.2 2019, s. 286.

² Europa-Parlamentets holdning af 18.4.2019 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af

- (1) Parisaftalen fastsætter bl.a. et langsigtet mål i overensstemmelse med målsætningen om at holde stigningen i den globale gennemsnitstemperatur et godt stykke under 2 °C over det førindustrielle niveau og fortsætte bestræbelserne på at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C over det førindustrielle niveau. De seneste videnskabelige resultater fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC) i dets særrapport om virkningerne af en global opvarmning på 1,5 °C over det førindustrielle niveau og dertil knyttede globale drivhusgasemissionsforløb bekræfter utvetydigt klimaændringernes negative virkninger. I denne særrapport konkluderes det, at emissionsreduktioner i alle sektorer er afgørende for at begrænse den globale opvarmning.
- (2) For at bidrage til målsætningerne i Parisaftalen er det nødvendigt at fremskynde omstillingen af hele transportsektoren til nulemissionsmålet i betragtning af, at der i Kommissionens meddelelse af 28. november 2018 med titlen "En ren planet for alle – en europæisk strategisk, langsigtet vision for en fremgangsrig, moderne, konkurrencedygtig og klimaneutral økonomi", opstilles en vision for de nødvendige økonomiske og samfundsmæssige forandringer, som inddrager alle sektorer af økonomien og samfundet, med henblik på at tilendebringe omstillingen til nulemission af drivhusgasser senest i 2050. Emissionerne af luftforurenende stoffer fra transport, som i betydelig grad skader vores helbred og miljøet, skal ligeledes reduceres drastisk så hurtigt som muligt.

- (3) Kommissionen vedtog mobilitetspakker den 31. maj 2017 ("Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle") og den 8. november 2017 ("Fremme af lavemissionsmobilitet - En Europæisk Union, der beskytter planeten, styrker forbrugernes rettigheder og forsvare industrien og arbejdstagerne"). Disse to pakker opstiller en positiv dagsorden, der også sigter mod at sikre en problemfri omstilling til ren, konkurrencedygtig og netforbundet mobilitet for alle.
- (4) Denne forordning er en del af Kommissionens tredje mobilitetspakke af 17. maj 2018 med titlen "Et mobilt Europa - bæredygtig mobilitet i Europa: sikker, opkoblet og ren", som er en opfølgning af Kommissionens meddelelse af 13. september 2017 med titlen "Investering i en intelligent, innovativ og bæredygtig industri - En ny strategi for Unionens industripolitik". Denne forordning sigter også mod at færdiggøre processen til at sikre, at Unionen høster det fulde udbytte ved modernisering og dekarbonisering af mobilitetssektorerne. Målet med denne tredje mobilitetspakke er at skabe mere sikker og tilgængelig mobilitet i Europa, gøre den europæiske industri mere konkurrencedygtig, gøre europæiske jobs mere sikre og gøre mobilitetssystemet renere og bedre tilpasset til kravene om bekæmpelse af klimaforandringerne. Dette kræver et fuldt engagement fra både Unionen, medlemslandene og interessenterne, ikke mindst for at styrke indsatsen for at reducere emissionerne af kuldioxid (CO₂) og luftforurening.

- (5) Denne forordning udgør sammen med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/ ...¹⁺ en klar køreplan for CO₂-emissionsreduktioner fra vejtransportsektoren og bidrager til at opnå det bindende mål om en nedbringelse af drivhusgasemissionerne fra EU's samlede økonomi med mindst 40 % i 2030 i forhold til 1990-niveauerne, som blev godkendt i Det Europæiske Råds konklusioner af 23.-24. oktober 2014 og godkendt af Rådet den 6. marts 2015 som "Unionens tilsigtede nationalt bestemte bidrag ved indgåelsen af Parisaftalen".
- (6) I Det Europæiske Råds konklusioner af 23.-24. oktober 2014 blev en reduktion af drivhusgasemissionerne på 30 % frem til 2030 i forhold til 2005-niveauerne vedtaget for de sektorer, der ikke er omfattet af Unionens emissionshandelssystem. Drivhusgasemissioner fra vejtransportsektoren udgør en stor andel af udledningen fra disse sektorer. Vejtransportsektoren tegnede sig for omkring en fjerdedel af Unionens samlede emissioner i 2016. Udledningen herfra viser en stigende tendens og ligger fortsat markant højere end 1990-niveauerne. Hvis udledningen fra vejtransport stiger yderligere, modvirker de effekten af de emissionsreduktioner, der er opnået som følge af andre sektors klimaindsats.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/... af ... om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjs CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L af ..., s.).

⁺ EUT: Venligst indsæt nummeret på den forordning, der er indeholdt i dokument 2017/0293 (COD) - PE 6/19, i teksten og udfyld den tilhørende fodnote.

- (7) I Det Europæiske Råds konklusioner af 23.-24. oktober 2014 fremhævedes vigtigheden af at reducere drivhusgasemissionerne og risiciene i forbindelse med afhængigheden af fossile brændstoffer i transportsektoren gennem en omfattende og teknologineutral tilgang til fremme af emissionsreduktioner og energieffektivitet inden for transport, til elektrisk transport og til vedvarende energikilder i transportsektoren også efter 2020.
- (8) Med henblik på at give Unionens forbrugere sikker, bæredygtig og konkurrencedygtig energi til overkommelige priser er energieffektivitet, der bidrager til en begrænsning af efterspørgslen, en af de fem gensidigt understøttende og tæt forbundne dimensioner, der er fastsat i Kommissionens meddelelse af 25. februar 2015 med titlen "En rammestrategi for en modstandsdygtig energiunion med en fremadskuende klimapolitik". Denne meddelelse fastslår, at selv om alle økonomiske sektorer skal træffe foranstaltninger for at øge effektiviteten af deres energiforbrug, har transportsektoren stort energieffektivitetspotentiale.
- (9) CO₂-emissioner fra tunge køretøjer, herunder lastbiler, bybusser og turbusser, udgør omkring 6 % af de samlede CO₂-emissioner i Unionen og omkring 25 % af de samlede CO₂-emissioner fra vejtransport. Uden yderligere foranstaltninger forventes andelen af emissioner fra tunge køretøjer at stige med omkring 9 % i perioden 2010 til 2030. I øjeblikket fastsætter EU-retten ikke CO₂-emissionsreduktionskrav for tunge køretøjer, og det haster derfor med at træffe specifikke foranstaltninger for sådanne køretøjer.

- (10) Der bør derfor fastsættes CO₂-reduktionsniveauer for alle nye tunge køretøjer i Unionen for 2025 og for 2030 under hensyntagen til den tid, det tager at forny bilparken, og til nødvendigheden af, at vejtransportsektoren bidrager til opfyldelsen af Unionens klima- og energimål for 2030 og fremefter. En sådan trinvis tilgang sender også industrien et klart og tidligt signal om at fremskynde indførelsen af energieffektive teknologier og tunge nul- og lavemissionskøretøjer på markedet. Indførelsen af tunge nulemissionskøretøjer bør også bidrage til at løse mobilitetsproblemer i byerne. En satsning på sådanne tunge køretøjer fra fabrikanternes side er ikke blot afgørende for at reducere CO₂-emissionerne fra vejtransport, men det er også vigtigt for effektivt at kunne reducere luftforureningen og de høje støjniveauer i byer og byområder.
- (11) Med henblik på at udnytte mulighederne for energieffektiviseringer og sikre, at hele vejtransportsektoren bidrager til den aftalte nedbringelse af drivhusgasemissionerne, er det hensigtsmæssigt at supplere de eksisterende præstationsnormer for nye personbilers og for lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner ved at fastsætte præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner. Disse præstationsnormer vil fremme innovation inden for brændstofeffektive teknologier og bidrage til at styrke den teknologiske førerposition, som Unionens fabrikanter og leverandører hertil har, og sikre højt kvalificerede job på lang sigt.

- (12) Det skal tages i betragtning, at klimaforandringerne er et grænseoverskridende problem, og at der er behov for at sikre et velfungerende indre marked både for vejtransporttjenester og for tunge køretøjer og undgå markedsfragmentering, og dermed er det hensigtsmæssigt at fastsætte præstationsnormerne for tunge køretøjers CO₂-emissioner på EU-plan. Normerne bør ikke berøre EU-konkurrenceretten.
- (13) Ved fastsættelse af de CO₂-emissionsreduktionsniveauer, som Unionens bilpark af tunge køretøjer skal nå, bør der tages højde for reduktionsniveaurnes effekt med hensyn til at yde et omkostningseffektivt bidrag til at nedbringe CO₂-emissionerne fra de sektorer, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842¹, frem til 2030, for de afledte omkostninger og besparelser for samfundet, fabrikanterne, transportvirksomhederne, forbrugerne samt for direkte og afledte effekter på beskæftigelse, innovation og sidegevinster i form af mindre luftforurening og øget energisikkerhed.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842 af 30. maj 2018 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissioner for medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimaindsatsen med henblik på opfyldelse af forpligtelserne i Parisaftalen og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 156 af 19.6.2018, s. 26).

- (14) Der bør sikres en socialt acceptabel og retfærdig overgang til nulemissionsmobilitet. Det er derfor vigtigt at tage hensyn til de sociale virkninger af en sådan overgang i hele bilindustriens værdikæde og forholde sig proaktivt til de beskæftigelsesmæssige konsekvenser. Målttede programmer på EU-plan og på nationalt og regionalt plan skal derfor overvejes med henblik på omskoling, opkvalificering og omplacering af arbejdstagere samt uddannelses- og jobsøgningsinitiativer i negativt berørte lokalsamfund og regioner i tæt dialog med arbejdsmarkedets parter og de kompetente myndigheder. Som en del af denne overgang bør kvinders beskæftigelse og lige muligheder i denne sektor styrkes.
- (15) En vellykket overgang til nulemissionsmobilitet kræver en integreret tilgang og det rette gunstige miljø til at stimulere innovation og fastholde Unionens teknologiske førerposition i vejtransportsektoren. Dette omfatter offentlige og private investeringer i forskning og innovation, øget udbud af tunge nul- og lavemissionskøretøjer, udrulning af opladnings- og optankningsinfrastruktur, integration i energisystemerne samt bæredygtig materialeforsyning og bæredygtig produktion, genbrug og genanvendelse af batterier i Europa. Dette kræver en sammenhængende indsats på EU-plan samt nationalt, regionalt og lokalt plan, herunder ved hjælp af incitamenter til at støtte indførelsen af tunge nul- og lavemissionskøretøjer.

- (16) En ny procedure for fastsættelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for hvert tungt køretøj er indført som led i gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009¹. Kommissionens forordning (EU) nr. 2017/2400² beskriver en metode udviklet med VECTO-værktøjet til simulering af tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug. Metoden giver mulighed for at tage højde for diversiteten i sektoren for tunge køretøjer og den høje tilpasningsgrad for de enkelte tunge køretøjer. Som første trin fastsættes CO₂-emissionerne fra den 1. juli 2019 for fire grupper af tunge køretøjer, der står for 65 % til 70 % af de samlede CO₂-emissioner fra Unionens bilpark af tunge køretøjer.
- (17) VECTO-simuleringsværktøjet samt forordning (EU) 2017/2400 vil løbende og rettidigt blive opdateret på baggrund af innovation og for at tage højde for indførelsen af nye teknologier til forbedring af tunge køretøjers brændstofeffektivitet.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).

² Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 af 12. december 2017 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår bestemmelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 (EUT L 349 af 29.12.2017, s. 1).

- (18) CO₂-emissionsdata fastlagt i henhold til forordning (EU) 2017/2400 skal overvåges i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956¹. Disse data danner grundlag for fastsættelse af CO₂-emissionsreduktionsmålene for de fire grupper af tunge køretøjer, der står for den største udledning i Unionen, og til at fastsætte fabrikanternes gennemsnitlige, specifikke CO₂-emissioner i en given indberetningsperiode.
- (19) Der bør fastsættes et CO₂-emissionsreduktionsmål for 2025 som en relativ reduktion baseret på de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra de tunge køretøjer, der blev nyindregistreret i perioden fra den 1. juli 2019 til den 30. juni 2020, med henblik på at afspejle udbredelsen af tilgængelige omkostningseffektive teknologier til konventionelle køretøjer. Der bør også fastsættes et CO₂-emissionsreduktionsmål for 2030 og frem. Dette mål bør gælde, medmindre andet besluttet på baggrund af den revision, der gennemføres i 2022. 2030-målet bør vurderes i overensstemmelse med Den Europæiske Unions forpligtelser i henhold til Parisaftalen.
- (20) For at sikre CO₂-referenceemissionernes robusthed over for stigninger i CO₂-emissioner fra tunge køretøjer, som skyldes proceduremæssige uregelmæssigheder, og som ikke vil være repræsentative for en situation, hvor CO₂-emissionerne allerede reguleres, er det hensigtsmæssigt at fastsætte en metode til korrektion af CO₂-referenceemissionerne, hvor det er nødvendigt.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 af 28. juni 2018 om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug (EUT L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (21) Flydende naturgas (LNG) er et tilgængeligt brændstof som alternativ til diesel til tunge køretøjer. Udbredelsen af eksisterende og fremtidige, mere innovative teknologier baseret på LNG kan bidrage til at opfylde CO₂-emissionsreduktionsmålene på kort og mellemlang sigt, da anvendelsen af naturgasteknologi har lavere CO₂-emissioner sammenlignet med diesel. De mulige CO₂-emissionsreduktioner ved anvendelse af LNG-køretøjer er indarbejdet i fuldt omfang i VECTO. Derudover sikrer de eksisterende LNG-teknologier et lavt niveau af luftforurenende emissioner såsom NO_x og partikelemission. En tilstrækkelig minimumspåfyldningsinfrastruktur er etableret og bliver udbygget som en del af de nationale politiske rammer for alternativ brændstofinfrastruktur.
- (22) Ved beregning af de CO₂-referenceemissioner, der danner udgangspunkt for fastsættelse af specifikke CO₂-emissionsmålene for 2025 og 2030, bør det forventede CO₂-emissionsreduktionspotentiale for bilparken af tunge køretøjer indregnes. Derfor er det samtidig passende ikke at medtage specialkøretøjer, f.eks. skraldevogne og lastbiler til byggeri, i beregningen. Disse køretøjer kører til sammenligning relativt få kilometer om året, og med de specifikke kørselsmønstre vil tekniske løsninger til reduktion af CO₂-emissioner og brændstofforbrug ikke være så omkostningseffektive, som de er for tunge køretøjer, der anvendes til godstransport.
- (23) CO₂-emissionsreduktionskravene bør udtrykkes i gram CO₂ pr. tonkilometer for at afspejle de tunge køretøjers nytteværdi.

- (24) Der skal sikres en retfærdig fordeling af de samlede CO₂-emissionsreduktionskrav på fabrikkerne, hvor der tages højde for diversiteten af tunge køretøjer med hensyn til design og kørselsmønstre, årligt kilometertal, nyttelast og påhængskøretøjets udformning. Det er derfor hensigtsmæssigt at inddеле tunge køretøjer i forskellige og adskilte undergrupper efter de typiske brugsmønstre og specifikke tekniske egenskaber. Ved at fastsætte årlige vægtede CO₂-emissionsmål for fabrikkerne som et vægtet gennemsnit af de mål, der er defineret for hver af sådanne undergrupper af køretøjer, får fabrikkerne mulighed for effektivt at opveje en eventuel underopfyldelse af målene for en bestemt undergruppe af køretøjer med overopfyldelse i andre undergrupper af køretøjer, hvor de gennemsnitlige CO₂-emissioner i hele køretøjets levetid indregnes for de forskellige undergrupper af køretøjer.
- (25) En fabrikants opfyldelse af de årlige specifikke CO₂-emissionsmål bør vurderes på baggrund af fabrikantens gennemsnitlige CO₂-emissioner. Ved fastsættelse af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissionsemissioner bør de særlige faktorer, der afspejles i de forskellige undergrupper af køretøjer, ligeledes inddrages. Følgelig bør de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for en fabrikant være baseret på de gennemsnitlige CO₂-emissioner fastlagt for hver undergruppe af køretøjer og vægtet ud fra dets forventede gennemsnitlige årlige kilometertal og gennemsnitlige nyttelast, hvilket afspejler de samlede CO₂-emissioner i køretøjets levetid. På grund af det begrænsede CO₂-emissionsreduktionspotentiale bør specialkøretøjer ikke medtages ved beregning af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner.

- (26) Med henblik på at sikre den problemfri omstilling til nulemissionsmobilitet og skabe incitamenter til at udvikle tunge nul- og lavemissionskøretøjer og bringe dem på markedet i Unionen som supplement til andre instrumenter på efterspørgselssiden såsom Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF¹, bør der indføres en specifik mekanisme i form af superkreditter for indberetningsperioderne før 2025 og et benchmark for andelen af tunge nul- og lavemissionskøretøjer i en fabrikants bilpark for indberetningsperioderne fra og med 2025.
- (27) Incitamentsordningen bør designes på en sådan måde, at udbydere og fabrikanter af ladeinfrastruktur får sikkerhed for deres investeringer, og at der kan opnås en hurtig udbredelse af tunge nul- og lavemissionskøretøjer på EU-markedet, samtidig med at fabrikanterne får et vist råderum, til at fastlægge tidsplanen for deres investeringer.
- (28) Ved beregning af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for en fabrikant i indberetningsperioderne før 2025 bør samtlige tunge nul- og lavemissionskøretøjer medregnes flere gange. For indberetningsperioderne fra og med 2025 bør de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for en fabrikant beregnes under hensyntagen til fabrikantens præstationsniveau i forhold til benchmarket for tunge nul- og lavemissionskøretøjer. Omfanget af incitamenterne bør varieres i forhold til køretøjets faktiske CO₂-emissioner. For at undgå at udvande miljømålsætningerne bør der fastsættes et loft for den afledte reduktion.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport (EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5).

- (29) Der bør kun gennemføres incitamenter vedrørende tunge lavemissionskøretøjer, hvis deres CO₂-emissioner er mindre end halvdelen af CO₂-referenceemissionerne for alle køretøjerne i den undergruppe af køretøjer, som det tunge køretøj tilhører. Dette vil fremme innovation på området.
- (30) Ved udarbejdelse af incitamentsordningen til udbredelse af tunge nulemissionskøretøjer bør mindre lastbiler, der ikke er omfattet af CO₂-emissionsreduktionsmålene i henhold til denne forordning, også medtages. Disse køretøjer har også et stort forbedringspotentiale med hensyn til at begrænse luftforureningen i byerne. For at sikre, at incitamentsordningerne er afstemt på tværs af køretøjstyper, bør der derfor ligeledes fastsættes et loft for den reduktion af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for en fabrikant, der hidrører fra nulemissionskøretøjer i gruppen mindre lastbiler.
- (31) Med henblik på at fremme en omkostningseffektiv gennemførelse af CO₂-emissionsreduktionskravene og samtidig tage højde for ændringer i flåden af tunge køretøjers sammensætning og CO₂-emissioner over årene, bør fabrikanterne have mulighed for at udligne deres overopfyldelse af de specifikke CO₂-emissionsmål i et givet år med en underopfyldelse i et andet år.

- (32) For at tilskynde til hurtige CO₂-emissionsreduktioner bør en fabrikant, hvis gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner ligger under CO₂-emissionsreduktionskurven, der udregnes på baggrund af CO₂-referenceemissionerne og 2025- CO₂-emissionsmålet, have mulighed for at overføre disse emissionskreditter og medregne dem i opfyldelsen af 2025-målet. På samme måde bør en fabrikant, hvis gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner ligger under CO₂-emissionsreduktionskurven mellem 2025-målet og det mål, der gælder fra 2030 og frem, ligeledes have mulighed for at overføre disse emissionskreditter og medregne dem i opfyldelsen af CO₂-emissionsmålene fra den 1. juli 2025 til den 30. juni 2030.
- (33) I tilfælde af overskridelse af de specifikke CO₂-emissionsmål i en af tolv måneders indberetningsperioderne fra den 1. juli 2025 til den 30. juni 2030 bør en fabrikant også have mulighed for at blive tildelt en begrænset emissionsoverskridelse. Fabrikkerne bør dog senest i indberetningsperioden i 2029, der slutter den 30. juni 2030, endeligt udligne eventuelle tilbageværende emissionsoverskridelser.
- (34) Emissionskreditter og - overskridelser bør benyttes udelukkende til beregning af fabrikantens opfyldelse af de specifikke CO₂-emissionsmål og ikke som aktiver, der kan omsættes eller beskattes.

- (35) Hvis en fabrikant overskrider CO₂-emissionsmålene, bør Kommissionen pålægge fabrikanten en økonomisk sanktion i form af en afgift for CO₂-emissionsoverskridelse, hvor der tages højde for emissionskreditter og emissionsoverskridelser. Oplysninger om fabrikanter CO₂-emissionsoverskridelser bør gøres offentligt tilgængelige. For at sikre et tilstrækkeligt incitament for fabrikanterne til at indføre foranstaltninger til reduktion af tunge køretøjers specifikke CO₂-emissioner er det vigtigt, at afgiften er højere end de gennemsnitlige marginalomkostninger for de teknologier, der er nødvendige for at opfylde CO₂-emissionsmålene. Metoden til opkrævning af afgifter fastsættes i en gennemførelsesretsakt, hvor der tages højde for den metode, der er vedtaget i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009¹. Afgifterne for emissionsoverskridelser bør betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget. Kommissionen bør som led i den vurdering, der skal foretages i medfør af forordning (EU) 2019/...⁺, vurdere muligheden for at afsætte disse beløb til en særlig fond eller et relevant program, der har til formål at sikre en retfærdig omstilling til nulemissionsmobilitet og støtte omskoling, opkvalificering og anden kompetenceudvikling af arbejdstagere i bilindustrien.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1).

⁺ EUT: Venligst indsæt nummeret på forordningen indeholdt i dokument 2017/0293 (COD) - PE 6/19 i teksten.

- (36) Der er behov for en robust overholdelsesmekanisme for at sikre, at CO₂-emissionsmålene i denne forordning opfyldes. Fabrikanternes forpligtelse til at tilvejebringe nøjagtige data i henhold til forordning (EU) 2018/956 og de administrative bøder, de kan pålægges i tilfælde af manglende overholdelse af denne forpligtelse, bidrager til at sikre robustheden i data, der i henhold til denne forordning bruges til beregning af målopfyldelse.
- (37) For at opnå de CO₂-emissionsreduktioner, der er omhandlet i denne forordning, bør CO₂-emissioner fra tunge køretøjer i brug være i overensstemmelse med de værdier, der er fastsat i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 samt gennemførelsesforanstaltninger hertil. Det bør derfor være muligt for Kommissionen ved beregning af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for en fabrikant at tage højde for eventuel systematisk manglende overholdelse konstateret af typegodkendelsesmyndighederne vedrørende CO₂-emissioner fra tunge køretøjer i brug.

- (38) For at kunne træffe sådanne foranstaltninger bør Kommissionen have beføjelse til at fastsætte og iværksætte en procedure til verifikation af overensstemmelsen mellem CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer i brug som fastsat i overensstemmelse med forordning (EU) 595/2009 og dens gennemførelsesforanstaltninger og de CO₂-emissionsværdier, der er registreret i overensstemmelsescertifikater, individuelle godkendelsesattester eller i kundeinformationsmateriale. Ved fastlæggelsen af denne procedure bør det overvejes at finde metoder, herunder brug af data fra indbyggede anordninger til overvågning af brændstof- og/eller energiforbrug, til at påvise strategier, gennem hvilke et køretøjs CO₂-effektivitet kunstigt forbedres i forbindelse med certificeringsproceduren. Hvis der konstateres afvigelser eller strategier, som kunstigt forbedrer et køretøjs CO₂-effektivitet, i forbindelse med sådanne verifikationer, skal disse resultater betragtes som tilstrækkelig grund til at mistænke, at der er alvorlig risiko for manglende overholdelse af de krav, der er fastlagt i forordning (EF) nr. 595/2009 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858¹, og medlemsstaterne bør på den baggrund træffe de nødvendige foranstaltninger i henhold til kapitel XI i forordning (EU) 2018/858.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

- (39) Effekten af de CO₂-emissionsmål, der fastsættes i denne forordning afhænger i høj grad af, at metoden til beregning af CO₂-emissioner er repræsentativ for de faktiske forhold. I overensstemmelse med 2016-udtalelsen fra Kommissionens videnskabelige rådgivningsmekanisme (SAM) vedrørende lette køretøjer samt Europa-Parlamentets henstilling som følge af dets undersøgelse af emissionsmålinger i bilindustrien vil det også være hensigtsmæssigt i forbindelse med tunge køretøjer at etablere en mekanisme til vurdering af, hvorvidt de værdier for CO₂-emissioner og energiforbrug, der fastsættes i henhold til forordning (EU) 2017/2400, er repræsentative for de faktiske forhold. Den mest pålidelige metode til at sikre, at typegodkendelsesværdierne er repræsentative for de faktiske forhold, er at anvende data fra køretøjernes indbyggede brændstof- og/eller energiforbrugsmålere. Kommissionen bør derfor have beføjelse til at udvikle de nødvendige procedurer for indsamling og behandling af de brændstof- eller energiforbrugsdata, der er nødvendige for sådanne vurderinger, og til at sikre, at sådanne data er offentligt tilgængelige, samtidig med at den påser, at alle personoplysninger beskyttes.
- (40) Kommissionen bør vurdere, hvordan brændstof- og energiforbrugsdata kan hjælpe med at sikre, at køretøjets CO₂-emissioner som fastlagt med VECTO-værktøjet i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gennemførelsesforanstaltninger over tid bliver ved med at være repræsentative for de faktiske emissioner for alle fabrikanter, nærmere betegnet hvordan sådanne data kan anvendes til at overvåge forskellen mellem de CO₂-emissioner, der bestemmes med VECTO-værktøjet, og de faktiske CO₂-emissioner, og hvordan det i givet fald kan forhindres, at denne forskel øges.

- (41) I 2022 bør Kommissionen evaluere effekten af de præstationsnormer for CO₂-emissionsnormer, der fastsættes i denne forordning, og navnlig niveauet for de CO₂-emissionsreduktionsmål, der skal nås frem til 2030, de metoder, der skal være til rådighed for at nå målet og for perioden derefter, samt fastsætte CO₂-emissionsreduktionsmål for andre typer af tunge køretøjer såsom små lastbiler, specialkøretøjer, bybusser, turbusser og påhængskøretøjer. Vurderingen bør, udelukkende med henblik på denne forordning, også indeholde betragtninger vedrørende tunge køretøjer og vogntog under hensyntagen til de vægtklasser og dimensioner, der gælder for national transport, f.eks. modulopbyggede og intermodale koncepter, samtidig med at også de mulige transportsikkerheds- og effektivitetsmæssige aspekter, de intermodale virkninger, miljøvirkningerne, infrastrukturvirkningerne og reboundeffekterne samt medlemsstaternes geografiske situation vurderes.
- (42) Det er vigtigt at vurdere hele livscyklussen for CO₂-emissioner fra tunge køretøjer på EU-plan. Med henblik herpå bør Kommissionen senest i 2023 vurdere muligheden for at udvikle en fælles EU-metode til brug for vurdering og pålidelig datarapportering af hele livscyklussen for CO₂-emissioner fra tunge køretøjer, der bringes i omsætning på Unionens marked. Kommissionen bør vedtage opfølgende foranstaltninger, herunder, hvor det er relevant, lovgivningsforslag.

- (43) For at sikre, at de specifikke CO₂-emissioner for tunge køretøjer fortsat er repræsentative og fuldt opdaterede, skal ændringer af forordning (EF) nr. 595/2009 samt tilhørende gennemførelsesforanstaltninger, der påvirker disse specifikke CO₂-emissioner, indarbejdes i denne forordning. Til det formål skal Kommissionen have beføjelse til at udpege en metode til udvælgelse af et tungt køretøj, der er repræsentativt for hver undergruppe af køretøjer, og som bruges som referencekøretøj til vurdering af ændringer i de specifikke CO₂-emissioner.
- (44) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår offentliggørelse af en liste med visse data og fabrikanters præstationsniveau.

- (45) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår identifikation af køretøjer, der er certificeret som specialkøretøjer og foretager korrektioner af de årlige gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for en fabrikant, opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser, indberetning af afvigelser i CO₂-emissionsværdierne og tage dem i betragtning ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner, vurdering af anvendelsen af de betingelser, hvorunder CO₂-referenceemissionerne er blevet bestemt, og kriterierne for at afgøre, om disse emissioner er blevet sat urimeligt højt, og at afgøre hvordan de i bekræftende fald skal korrigeres, sikring af, at visse parametre vedrørende tunge køretøjers CO₂-emissioner og energiforbrug under faktiske forhold stilles til rådighed for Kommissionen, gennemførelse af verificering af, at de CO₂-emissions- og brændstofforbrugsværdier, der er registreret i kundeinformationsfilerne, svarer til CO₂-emissionerne og brændstofforbruget hos tunge køretøjer i brug, og af tilstedeværelsen af strategier, som kunstigt forbedre køretøjernes præstationer i forbindelse med de prøvninger eller de beregninger, der foretages, og fastsættelse af et eller flere repræsentative køretøjer for en undergruppe af køretøjer, der danner udgangspunkt for fastsættelse af en tilpasning af nyttelast. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår fastsættelse af visse aspekter af miljøpræstationerne for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄. De i denne betragtning omhandlede gennemførelsesbeføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (46) Med henblik på at ændre eller supplere ikke centrale dele af bestemmelserne i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde for så vidt angår tilpasning af CO₂-referenceemissionerne, for så vidt angår fastsættelse af de vejledende principper og kriterier for fastlæggelse af procedurerne for verifikation af CO₂-emissionerne for tunge køretøjer i brug, for så vidt angår ændringer af bilagene til denne forordning vedrørende visse tekniske parametre, herunder vægtning af opgaveprofiler, nyttelastværdier, årlige kilometertalværdier og faktorer til tilpasning af nyttelast. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning¹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- (47) Målet for denne forordning, nemlig fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dets omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (48) Forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF¹ bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

¹ Rådets direktiv 96/53/EG af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EUT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

Artikel 1
Genstand og mål

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

- a) for indberetningsperioderne for år 2025 og frem med 15 %
- b) for indberetningsperioderne for år 2030 og frem med 30 %, medmindre andet beslattes på baggrund af den revision, der er omhandlet i artikel 15.

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

Artikel 2
Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på nye tunge køretøjer i klasse N₂ og N₃ med følgende egenskaber:
- a) lastbiler med 4x2 akselkonfiguration og en teknisk tilladt totalvægt på over 16 ton
 - b) lastbiler med en 6x2 akselkonfiguration
 - c) sættevognstrækkere med 4x2 akselkonfiguration og en teknisk tilladt totalvægt på over 16 ton, og
 - d) sættevognstrækkere med en 6x2 akselkonfiguration.

Forordningen finder med henblik på artikel 5 i og bilag I, punkt 2.3, til denne forordning også anvendelse på nye tunge køretøjer i klasse N, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011¹, og som ikke har de egenskaber, der er fastsat i første afsnit, litra a)-d).

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1).

De køretøjsklasser, der er omhandlet i dette stykkes første og andet afsnit, henviser til de køretøjsklasser, der er defineret i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF¹.

2. De i stk. 1 omhandlede køretøjer betragtes med henblik på denne forordning som nye tunge køretøjer i en given 12-månedersperiode, der starter fra den 1. juli, hvis de er indregistreret i Unionen første gang i den pågældende periode og ikke tidligere har været indregistreret uden for Unionen.

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

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

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

Artikel 3
Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) "CO₂-referenceemissioner": de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i den referenceperiode, der er omhandlet i artikel 1, stk. 2, for alle nye tunge køretøjer i hver undergruppe af køretøjer, undtaget specialkøretøjer, som bestemt i overensstemmelse med bilag I, punkt 3
- 2) "specifikke CO₂-emissioner": CO₂-emissionerne fra et enkelt tungt køretøj som bestemt i overensstemmelse med bilag I, punkt 2.1
- 3) "indberetningsperiode for år Y": perioden fra den 1. juli i år Y til den 30. juni i år Y+1
- 4) "gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner": gennemsnittet af de specifikke CO₂-emissioner for en fabrikants nye tunge køretøjer i en given indberetningsperiode som bestemt i overensstemmelse med bilag I, punkt 2.7
- 5) "specifikt CO₂-emissionsmål": det CO₂-emissionsmål, der er fastsat for den enkelte fabrikant udtrykt i g/tkm og bestemt årligt for den foregående indberetningsperiode i overensstemmelse med bilag I, punkt 4

- 6) "lastbil": en lastbil, der ikke er konstrueret og fremstillet til at køre med sættevogn
- 7) "trækker": et trækkende køretøj, der er konstrueret og fremstillet til kun eller hovedsageligt at køre med sættevogn
- 8) "undergruppe af køretøjer": en gruppe af køretøjer som defineret i bilag I, punkt 1, der er kendetegnet ved en række fælles og specifikke tekniske kriterier, der er relevante med henblik på bestemmelse af disse køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug
- 9) "specialkøretøjer": et tungt køretøj, hvis CO₂-emissioner og brændstofforbrug i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil er bestemt udelukkende for andre opgaveprofiler end dem, der er defineret i bilag I, punkt 2.1, til denne forordning
- 10) "fabrikant": den person eller det organ, der er ansvarlig for at indsende data vedrørende nye tunge køretøjer, jf. artikel 5 i forordning (EU) 2018/956, eller, i tilfælde af tunge nulemissionskøretøjer, den person eller det organ, der over for den godkendende myndighed er ansvarlig for alle aspekter af EF-typegodkendelsesproceduren eller for den individuelle godkendelsesprocedure i overensstemmelse med direktiv 2007/46/EF samt for at sikre produktionens overensstemmelse

- 11) "tungt nulemissionskøretøj": et tungt køretøj uden forbrændingsmotor eller med en forbrændingsmotor, der udleder under 1 g CO₂/kWh som fastsat i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, eller som udleder under 1 g CO₂/km som bestemt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007¹ og gennemførelsesforanstaltningerne hertil
- 12) "tungt lavemissionskøretøj": et andet tungt køretøj end et tungt nulemissionskøretøj, og hvis specifikke CO₂-emissioner er mindre end halvdelen af CO₂-referenceemissionerne for alle køretøjerne i den køretøjsundergruppe, som det tunge køretøj tilhører, som bestemt i overensstemmelse med bilag I, punkt 2.3.3
- 13) "opgaveprofil": en kombination af en målhastighedscyklus, en nyttelastværdi, en køretøjs- eller sættevognskonfiguration og eventuelle andre parametre, der er udtryk for et køretøjs specifikke brug og på grundlag af hvilke de officielle CO₂-emissioner og brændstofforbrug for et tungt køretøj bestemmes
- 14) "målhastighedscyklus": beskrivelsen af den køretøjshastighed, som føreren ønsker at nå, eller som føreren er begrænset til på grund af trafikforholdene, som funktion af den afstand, der tilbagelægges ved en kørsel

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

- 15) "nyttelast": vægten af det gods, som et køretøj transporterer under forskellige forhold.

Artikel 4

Gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for en fabrikant

Fra og med den 1. juli 2020 og i hver efterfølgende indberetningsperiode bestemmer Kommissionen for hver fabrikant de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i g/tkm for den foregående indberetningsperiode under hensyntagen til følgende:

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

De gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner bestemmes i overensstemmelse med bilag I, punkt 2.7.

Artikel 5

Tunge nul- og lavemissionskøretøjer

1. Fra og med den 1. juli 2020 og for hver efterfølgende indberetningsperiode bestemmer Kommissionen for hver fabrikant nul- og lavemissionsfaktoren for den foregående indberetningsperiode.

Nul- og lavemissionsfaktoren skal tage højde for antallet af og CO₂-emissionerne fra tunge nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens bilpark i en indberetningsperiode, herunder de tunge nulemissionskøretøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, andet afsnit, samt nul- og lavemissionsspecialkøretøjer, og skal bestemmes i overensstemmelse med bilag I, punkt 2.3.

2. For indberetningsperioderne 2019-2024 og med henblik på stk. 1 optælles tunge nul- og lavemissionskøretøjer på følgende måde:

- a) et tungt nulemissionskøretøj tælles som to køretøjer, og
- b) et tungt lavemissionskøretøj tælles som op til to køretøjer som funktion af dets specifikke CO₂-emissioner og lavemissionstærsklen for den undergruppe af køretøjer, som køretøjet tilhører, jf. definitionen i bilag I, punkt 2.3.3.

Nul- og lavemissionsfaktoren bestemmes i overensstemmelse med bilag I, punkt 2.3.1.

3. For indberetningsperioderne fra 2025 og frem bestemmes nul- og lavemissionsfaktoren på grundlag af et 2%-benchmark i overensstemmelse med bilag I, punkt 2.3.2.

4. Nul- og lavemissionsfaktoren må nedbringe fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner med højst 3 %. Bidraget til denne faktor fra de tunge nulemissionskøretøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, andet afsnit, må nedbringe fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner med højst 1,5 %.

Artikel 6

Specifikke CO₂-emissionsmål for en fabrikant

Fra og med den 1. juli 2026 og i hver efterfølgende indberetningsperiode bestemmer Kommissionen for hver fabrikant et specifikt CO₂-emissionsmål for den foregående indberetningsperiode. Det pågældende specifikke CO₂-emissionsmål er summen for alle køretøjsundergrupper af produkterne af følgende værdier:

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

De specifikke CO₂-emissionsmål bestemmes i overensstemmelse med bilag I, punkt 4.

Artikel 7

Emissionskreditter og emissionsoverskridelser

1. Ved bestemmelsen af om en fabrikant overholder de specifikke CO₂-emissionsmål i indberetningsperioderne for år 2025-2029, tages der hensyn til fabrikantens emissionskreditter eller emissionsoverskridelser bestemt i overensstemmelse med punkt 5 i bilag I, som svarer til fabrikantens antal nye tunge køretøjer, undtaget specialkøretøjer, i en indberetningsperiode, ganget med:
 - a) differencen mellem CO₂-emissionsreduktionskurven omhandlet i stk. 2 og de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for denne fabrikant, hvis denne difference er positiv ("emissionskreditter"), eller
 - b) differencen mellem de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner og de specifikke CO₂-emissionsmål for denne fabrikant, hvis differencen er positiv ("emissionsoverskridelser").

Emissionskreditter erhverves i indberetningsperioderne for år 2019-2029.

Emissionskreditter erhvervet i indberetningsperioderne for år 2019-2024 tages dog kun i betragtning for at bestemme fabrikantens opfyldelse af det specifikke CO₂-emissionsmål for indberetningsperioden for år 2025.

Emissionsoverskridelser erhverves i indberetningsperioderne for år 2025-2029. De samlede emissionsoverskridelser for en fabrikant må dog ikke overstige 5 % af fabrikantens specifikke CO₂-emissionsmål i indberetningsperioden for år 2025 ganget med fabrikantens antal tunge køretøjer i den pågældende periode ("grænse for emissionsoverskridelser").

Emissionskreditter og emissionsoverskridelser erhvervet i indberetningsperioderne for år 2025-2028 skal i givet fald overføres fra én indberetningsperiode til den efterfølgende indberetningsperiode. Eventuelle resterende emissionsoverskridelser skal udlignes i indberetningsperioden for år 2029.

2. CO₂-emissionsreduktionskurven fastsættes for den enkelte fabrikant i overensstemmelse med bilag I, punkt 5.1, som en lineær kurve mellem CO₂-referenceemissionerne som omhandlet i artikel 1, stk. 2, og det CO₂-emissionsmål for indberetningsperioden for år 2025 som angivet i nævnte artikels stk. 1, litra a), og mellem CO₂-emissionsmålet for indberetningsperioden for år 2025 og CO₂-emissionsmålet for indberetningsperioden for år 2030 og frem som angivet i nævnte artikels, stk. 1, litra b).

Artikel 8
Overholdelse af de specifikke CO₂-emissionsmål

1. Hvis det konstateres i henhold til stk. 2, at en fabrikant har CO₂-emissionsoverskridelser i en given indberetningsperiode fra 2025 og frem, pålægger Kommissionen fabrikanten en afgift for CO₂-emissionsoverskridelse, der beregnes i overensstemmelse med følgende formel:

- a) fra 2025 til 2029:

$$(\text{afgift for CO}_2\text{-emissionsoverskridelse}) = (\text{CO}_2\text{-emissionsoverskridelse} \times 4\,250 \text{ EUR/g CO}_2\text{/tkm})$$

- b) fra 2030 og frem:

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

2. En fabrikant anses for at have CO₂-emissionsoverskridelser i følgende tilfælde:

- a) i enhver af indberetningsperioderne for år 2025 til 2028 overskrider summen af emissionsoverskridelser fratrukket summen af emissionskreditter grænsen for emissionsoverskridelse som omhandlet i artikel 7, stk. 1, tredje afsnit
- b) i indberetningsperioden for år 2029 er summen af emissionsoverskridelser fratrukket summen af emissionskreditter positiv
- c) fra indberetningsperioden for år 2030 og frem overstiger fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fabrikantens specifikke CO₂-emissionsmål.

CO₂-emissionsoverskridelsen i en given indberetningsperiode beregnes i overensstemmelse med bilag I, punkt 6.

3. Kommissionen fastsætter ved hjælp af gennemførelsesretsakter metoderne til opkrævning af afgifter for CO₂-emissionsoverskridelser i henhold til denne artikels stk. 1. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.
4. Afgifterne for CO₂-emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget.

Artikel 9

Verifikation af overvågningsdata

1. Typegodkendelsesmyndighederne skal straks foretage indberetning til Kommissionen af alle afvigelser i CO₂-emissionsværdierne fra tunge køretøjer, der er i brug, i forhold til de værdier, der er angivet i overensstemmelsescertifikaterne eller i den kundeoplysningsfil, der er omhandlet i artikel 9, stk. 4, i forordning (EU) 2017/2400, som følge af verifikationer udført i overensstemmelse med den procedure, der er omhandlet i nærværende forordnings artikel 13.
2. Kommissionen tager de i stk. 1 omhandlede afvigelser i betragtning ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for en fabrikant.

3. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter nærmere regler om procedurene for indberetning af sådanne afvigelser og for, hvordan de tages i betragtning ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

Artikel 10

Vurdering af CO₂-referenceemissioner

For at sikre, at CO₂-referenceemissionerne er et robust og repræsentativt grundlag for bestemmelse af CO₂-emissionsmålene for hele Unionens bilpark, vedtager Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter en metode til vurdering af anvendelsen af de betingelser, hvorunder CO₂-referenceemissionerne er blevet bestemt, og fastsætter kriterierne for at afgøre, om disse emissioner er blevet sat urimeligt højt, og hvordan de i bekræftende fald skal korrigeres.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

Artikel 11

Offentliggørelse af data og fabrikanters præstationsniveau

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

Listen, der skal offentliggøres senest den 30. april 2021, omfatter de CO₂-referenceemissioner, der er omhandlet i artikel 1, andet afsnit.

2. Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 for at tilpasse CO₂-referenceemissioner i overensstemmelse med følgende:
 - a) når vægtningen af opgaveprofil eller nyttelastværdierne er blevet justeret i henhold til artikel 14, stk. 1, litra b) eller c), ved at anvende proceduren i bilag II, punkt 1
 - b) når tilpasningsfaktorerne er bestemt i henhold til artikel 14, stk. 2, ved at anvende disse tilpasningsfaktorer på CO₂-referenceemissionerne.
 - c) når det i overensstemmelse med den i artikel 10 omhandlede metode er blevet bestemt, at CO₂-referenceemissionerne er sat urimeligt højt, ved at korrigere CO₂-referenceemissioner senest den 30. april 2022.

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

Artikel 12

Faktiske CO₂-emissioner og faktisk energiforbrug

1. Kommissionen overvåger og vurderer, hvorvidt værdierne for CO₂-emissioner og energiforbrug som bestemt inden for rammerne af forordning (EF) nr. 595/2009 er repræsentative for de faktiske forhold.

Kommissionen indsamler desuden regelmæssigt data om tunge køretøjers CO₂-emissioner og energiforbrug under faktiske forhold under anvendelse af køretøjernes indbyggede brændstof- og/eller energiforbrugsmålere, begyndende med nye tunge køretøjer indregistreret fra datoen for anvendelsen af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 5c, litra b), i forordning (EF) nr. 595/2009.

Kommissionen sikrer, at offentligheden informeres om, hvordan denne repræsentativitet udvikler sig over tid.

2. Med henblik på denne artikels stk. 1 sikrer Kommissionen, at følgende parametre vedrørende tunge køretøjers CO₂-emissioner og energiforbrug under faktiske forhold med regelmæssige mellemrum fra datoen for anvendelsen af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 5c, litra b), i forordning (EF) nr. 595/2009, stilles til rådighed for den af fabrikkerne eller de nationale myndigheder eller ved direkte dataoverførsel fra køretøjerne, alt efter omstændighederne:

- a) køretøjsidentifikationsnummer

- b) forbruget af brændstof og elektrisk energi
- c) samlet tilbagelagt distance
- d) nyttelast
- e) for så vidt angår hybride elektriske tunge køretøjer med ekstern opladning, brændstof- og el-energiforbrug samt tilbagelagt distance fordelt over de forskellige køremodusser
- f) andre parametre, der er nødvendige for at sikre, at de i denne artikels stk. 1 omhandlede forpligtelser kan opfyldes.

Kommissionen behandler de i henhold til dette stykkes første afsnit modtagne data med det formål at oprette anonymiserede og aggregerede datasæt, herunder pr. fabrikant, med henblik på stk. 1. Køretøjsidentifikationsnumrene må kun anvendes med henblik på denne databehandling og må ikke opbevares længere end nødvendigt til dette formål.

3. Med henblik på at forhindre, at forskellen i forhold til de faktiske emissioner vokser vurderer Kommissionen senest to år og fem måneder efter datoen for anvendelsen af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 5c, litra b), i forordning (EF) nr. 595/2009, hvordan brændstof- og energiforbrugsdataene kan anvendes til at sikre, at de værdier for køretøjers CO₂-emissioner og energiforbrug, der bestemmes i henhold til nævnte forordning, over tid bliver ved med at være repræsentative for de faktiske emissioner for hver fabrikant.

Kommissionen overvåger og aflægger årligt rapport om, hvordan den i første afsnit omhandlede forskel udvikler sig, og vurderer i 2027 – med henblik på at forhindre en forøgelse af denne forskel – muligheden for en mekanisme til at justere fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra og med 2030 og fremsætter, hvis det er relevant, et lovgivningsmæssigt forslag om indførelse af en sådan mekanisme.

4. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter nærmere procedurer for indsamlingen og behandlingen af de data, der er omhandlet i denne artikels stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

Artikel 13

Verifikation af CO₂-emissioner fra tunge køretøjer i brug

1. Fabrikanterne sikrer, at værdierne for CO₂-emissioner og brændstofforbrug, der er registreret i den kundeinformationsfil, der er omhandlet i artikel 9, stk. 4, i forordning (EU) 2017/2400, svarer til CO₂-emissionerne fra og brændstofforbruget for tunge køretøjer i brug som fastsat i overensstemmelse med den nævnte forordning.

2. Efter de i stk. 4 omhandlede procedurers ikrafttræden skal typegodkendelsesmyndighederne for de fabrikanter, som de har givet tilladelse til at anvende simuleringsværktøjet i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, og på grundlag af relevante og repræsentative køretøjsprøver verificere, at de CO₂-emissions- og brændstofforbrugsværdier, der er registreret i kundeinformationsfilerne, svarer til CO₂-emissionerne og brændstofforbruget for tunge køretøjer i brug som fastlagt i overensstemmelse med nævnte forordning og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, idet de bl.a. tager hensyn til tilgængelige data fra køretøjernes indbyggede brændstof- og/eller energiforbrugsmålere.

Typegodkendelsesmyndighederne skal også verificere, om der i eller for de prøveudtagne køretøjer findes eventuelle strategier, som kunstigt forbedrer køretøjernes præstationer i forbindelse med de prøvninger eller de beregninger, der foretages med henblik på certificering af CO₂-emissioner og brændstofforbrug, bl.a. ved at anvende data fra køretøjernes indbyggede brændstof- og/eller energiforbrugsmålere.

3. Hvis der ved den verifikation, der udføres i henhold til stk. 2, konstateres en manglende overensstemmelse i værdierne for CO₂-emissioner og brændstofforbrug, som ikke kan tilskrives en fejlfunktion ved simuleringsværktøjet, eller tilstedeværelsen af eventuelle strategier, som kunstigt forbedrer et køretøjs præstationer skal den ansvarlige typegodkendelsesmyndighed, ud over at træffe de nødvendige foranstaltninger, der er fastsat i kapitel XI i forordning (EU) 2018/858, sikre, at kundeinformationsfilerne, overensstemmelsescertifikaterne eller de individuelle godkendelsesattester i givet fald rettes.

4. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter procedurerne for gennemførelse af den verifikation, der er omhandlet i denne artikels stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de i første afsnit omhandlede gennemførelsesretsakter, i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte de vejledende principper og kriterier for fastlæggelse af de i første afsnit omhandlede procedurer.

Artikel 14

Ændring af bilag I og II

1. For at sikre, at de tekniske parametre, der indgår i beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for en fabrikant, jf. artikel 4, og beregningen af de specifikke CO₂-emissionsmål, jf. artikel 6, tager hensyn til de tekniske fremskridt og udviklingen inden for godstransport og -logistik, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at ændre følgende bestemmelser i bilag I og II:
- a) oplysninger om førerhus og motoreffekt fastsat i tabel 1 i bilag I samt definitionerne i denne tabel af "sovekabine" og "dagkabine"
 - b) vægtning af opgaveprofil fastsat i tabel 2 i bilag I

- c) nyttelastværdier fastsat i tabel 3 i bilag I samt tilpasningsfaktorer for nyttelast fastsat i tabel 1 i bilag II
 - d) værdier for årligt kilometertal fastsat i tabel 4 i bilag I.
2. Når de typegodkendelsesprocedurer, der er fastsat i forordning (EF) nr. 595/2009 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, ændres ved andre ændringer end dem, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, litra b) og c), på en sådan måde at CO₂-emissionerne for de repræsentative køretøjer, der defineres i henhold til dette stykke, forhøjes eller nedsættes med over 5 g CO₂/km, anvender Kommissionen i overensstemmelse med artikel 11, stk. 2, første afsnit, litra b), en tilpasningsfaktor til CO₂-referenceemissionerne, der skal beregnes efter den formel, der er fastsat i bilag II, punkt 2.
3. Kommissionen fastsætter ved hjælp af gennemførelsesretsakter en metode til at udpege et eller flere repræsentative køretøjer for en undergruppe, herunder den statistiske vægtning, der danner udgangspunkt for fastsættelse af den tilpasning, der er omhandlet i denne artikels stk. 2, idet der tages hensyn til overvågningsdata indberettet i henhold til forordning (EU) 2018/956 og køretøjernes tekniske egenskaber som opført i artikel 12, stk. 1, i forordning (EU) 2017/2400. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. nærværende forordnings artikel 16, stk. 2.

Artikel 15
Revision og rapport

1. Senest den 31. december 2022 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om effekten af denne forordning, om CO₂-emissionsreduktionsmålet og størrelsen af den incitamentsordning for tunge nul- og lavemissionskøretøjer, der skal gælde fra 2030, om fastsættelse af CO₂-emissionsreduktionsmål for andre typer af tunge køretøjer, herunder påhængskøretøjer, bybusser og turbusser og specialkøretøjer, samt om indførelsen af bindende CO₂-emissionsreduktionsmål for tunge køretøjer for 2035 og 2040 og frem. 2030-målet skal vurderes i overensstemmelse med Den Europæiske Unions forpligtelser i henhold til Parisaftalen.
2. Den i denne artikels stk. 1 omhandlede rapport skal ligeledes navnlig indeholde følgende:
 - a) en vurdering af effekten af systemet med emissionskreditter og emissionsoverskridelser omhandlet i artikel 7 samt hensigtsmæssigheden af at forlænge dets anvendelse til 2030 og perioden derefter
 - b) en vurdering af udbredelse af tunge nul- og lavemissionskøretøjer under hensyntagen til de mål, der er fastsat i direktiv 2009/33/EF, samt relevante parametre og forhold, der påvirker markedsføringen af sådanne tunge køretøjer

- c) en vurdering af effektiviteten af incitamentsordningen for tunge nul- og lavemissionskøretøjer, jf. artikel 5, og hensigtsmæssigheden af dens forskellige elementer med henblik på, for perioden efter 2025, at tilpasse den i retning af en mulig differentiering efter nulemissionsrækkevidde og køretøjsundergruppe kombineret med vægtningsfaktorer for kilometertal og nyttelast med en anvendelsesdato, der giver mindst tre års tilpasningstid
- d) en vurdering af indførelsen af den nødvendige infrastruktur til opladning og påfyldning, af muligheden for at indføre præstationsnormer for CO₂-emissioner for motorer, navnlig for specialkøretøjer, og af hvorvidt de CO₂-emissions- og brændstofforbrugsværdier, der er fastsat i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/2400, er repræsentative for de faktiske forhold
- e) udelukkende med henblik på denne forordning, også betragtninger vedrørende tunge køretøjer og vogntog under hensyntagen til de vægtklasser og dimensioner, der gælder for national transport, f.eks. modulopbyggede og intermodale koncepter, samtidig med at også de mulige transportsikkerheds- og effektivitetsmæssige aspekter, de intermodale virkninger, miljøvirkningerne, infrastrukturvirkningerne og reboundeffekterne samt medlemsstaternes geografiske situation vurderes
- f) en vurdering af VECTO-simuleringsværktøjet for at sikre, at dette værktøj opdateres løbende og rettidigt

- g) en vurdering af muligheden for at udvikle en specifik metode til at inddrage det potentielle bidrag til CO₂-emissionsreduktioner fra anvendelsen af syntetiske og avancerede alternative flydende og gasformige brændstoffer, herunder e-brændstoffer, der er produceret ved hjælp af vedvarende energi og opfylder bæredygtigheds- og drivhusgasemissionsbesparelseskriterierne omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001¹
 - h) en vurdering af mulighederne for at indføre en åben, gennemsigtig og ikkediskriminerende puljemekanisme mellem fabrikanter
 - i) en vurdering af størrelsen af afgiften for CO₂-emissionsoverskridelse med henblik på at sikre, at den overstiger de gennemsnitlige marginalomkostninger ved de teknologier, der er nødvendige for at opfylde CO₂-emissionsmålene.
3. Den i stk. 1 omhandlede rapport ledsages, hvis det er relevant, af et lovgivningsmæssigt forslag om ændring af denne forordning.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

4. Som led i vurderingen i henhold til artikel 15, stk.5, i forordning (EU) 2019/...⁺, vurderer Kommissionen muligheden for at hensætte indtægterne fra afgifterne for CO₂-emissionsoverskridelser til en specifik fond eller et relevant program med det formål at sikre en retfærdig omstilling til en klimaneutral økonomi, jf. artikel 4, stk. 1, i Parisaftalen, navnlig for at støtte omskoling, opkvalificering og anden kompetenceudvikling og omplacering af arbejdstagere i bilindustrien i alle berørte medlemsstater, navnlig i de regioner og de samfund, der er mest berørt af omstillingen. Kommissionen fremsætter, hvis det er relevant, et lovgivningsmæssigt forslag herom senest i 2027.
5. Kommissionen skal senest i 2023 vurdere muligheden for at udvikle en fælles EU-metode til brug for vurdering og pålidelig datarapportering af hele livscyklussen for CO₂-emissioner fra nye tunge erhvervskøretøjer, der bringes i omsætning på Unionens marked. Kommissionen forelægger sin vurdering, eventuelt ledsaget af forslag til opfølgende foranstaltninger, såsom lovgivningsmæssige forslag, for Europa-Parlamentet og for Rådet.

⁺ EUT: Venligst indsæt nummeret på den forordning, der er indeholdt i dokument 2017/0293 (COD) - PE 6/19, i teksten.

Artikel 16
Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Klimaændringer omhandlet i artikel 44, stk. 1, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2018/1999¹. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 1).

Artikel 17

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 11, stk. 2, artikel 13, stk. 4, andet afsnit, og artikel 14, stk. 1, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den ... [datoen for denne forordnings ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 11, stk. 2, artikel 13, stk. 4, andet afsnit, og artikel 14, stk. 1, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer tildeling af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 11, stk. 2, artikel 13, stk. 4, andet afsnit, og artikel 14, stk. 1, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 18

Ændring af forordning (EF) nr. 595/2009

I forordning (EF) nr. 595/2009 foretages følgende ændringer:

- 1) I artikel 2, stk. 1, tilføjes følgende sætning:

"Den finder også, med henblik på artikel 5a, 5b, og 5c, anvendelse på køretøjer i klasse O₃ og O₄."

2) Følgende artikler indsættes:

"Artikel 5a

Særlige krav til fabrikanten for så vidt angår miljøpræstationer for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄

1. Fabrikanten sikrer, at nye køretøjer i klasse O₃ og O₄, der sælges, registreres eller tages i brug, opfylder følgende krav:
 - a) disse køretøjers indflydelse på motorkøretøjers CO₂-emissioner, brændstofforbrug, elforbrug og nulemissionsrækkevidde bestemmes i overensstemmelse med metoden omhandlet i artikel 5c, litra a)
 - b) de er udstyret med indbyggede anordninger til overvågning og registrering af nyttelasten i overensstemmelse med kravene i artikel 5c, litra b).
2. Fabrikanten sikrer, at nye køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, der sælges, registreres eller tages i brug, er udstyret med indbyggede anordninger til overvågning og registrering af brændstof- og/eller energiforbrug, nyttelast og kilometertal i overensstemmelse med kravene omhandlet i artikel 5c, litra b).

De sikrer også, at de pågældende køretøjers nulemissionsrækkevidde og elforbrug bestemmes efter metoden omhandlet i artikel 5c, litra c).

Artikel 5b

Specifikke krav til medlemsstaterne med hensyn til miljøpræstationer for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄

1. De nationale myndigheder afslår i overensstemmelse med de i artikel 5c omhandlede gennemførelsesforanstaltninger at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye køretøjstyper i klasse M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄, som ikke opfylder kravene fastsat i disse gennemførelsesforanstaltninger.
2. De nationale myndigheder forbyder i overensstemmelse med de i artikel 5c omhandlede gennemførelsesforanstaltninger salg, indregistrering eller ibrugtagning af nye køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄, som ikke opfylder kravene fastsat i disse gennemførelsesforanstaltninger.

Artikel 5c

Foranstaltninger til bestemmelse af visse aspekter af miljøpræstationerne for køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄

Senest den 31. december 2021 vedtager Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter følgende foranstaltninger:

- a) en metode til vurdering af præstationsniveauet for køretøjer i klasse O₃ og O₄ for så vidt angår deres indflydelse på motorkøretøjers CO₂-emissioner, brændstof- og elforbrug samt nulemissionsrækkevidde

- b) tekniske forskrifter for montering af indbyggede anordninger til overvågning og registrering af brændstof- og/eller energiforbrug og kilometertal for motorkøretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ og for bestemmelse og registrering af nyttelast eller samlet vægt af køretøjer, som svarer til de karakteristika, der er fastsat i artikel 2, stk. 1, første afsnit, litra a), b), c) eller d), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/...⁺, og af kombinationer heraf med køretøjer i klasse O₃ og O₄, herunder også overførsel af data mellem køretøjer inden for en kombination, efter behov
- c) en metode til bestemmelse af nulemissionsrækkevidde og elforbrug for nye køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 13a.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/... af ... om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordninger (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L ... af ..., s. ...)."

⁺ EUT: Venligst indsæt nummeret på forordningen indeholdt i dette dokument (2018/0143 (COD) - PE 60/19) i teksten, og udfyld den tilhørende fodnote.

3) Følgende artikel tilføjes:

"Artikel 13a

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858*. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1)."

Artikel 19
Ændring af forordning (EU) nr. 2018/956

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

- 1) Artikel 3 affattes således:

"Artikel 3

Definitioner

I denne forordning anvendes definitionerne fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF*, i forordning (EF) nr. 595/2009 og i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/...^{**+}.

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

** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/... af ... om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordninger (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L ... af ..., s. ...)."

⁺ EUT: Venligst indsæt nummeret på forordningen indeholdt i dette dokument (2018/0143 (COD) - PE 60/19) i teksten, og udfyld den tilhørende fodnote.

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

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

Fra 2020 indberetter medlemsstaternes kompetente myndigheder senest den 30. september hvert år disse data for den foregående indberetningsperiode fra den 1. juli til den 30. juni til Kommissionen i overensstemmelse med den indberetningsprocedure, der er fastsat i bilag II.

For så vidt angår 2019 omfatter de data, der indberettes senest den 30. september 2020, data, der overvåges fra den 1. januar 2019 til den 30. juni 2020.

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

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

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

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

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

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

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

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

5) I bilag II affattes punkt 3.2 således:

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

Artikel 20
Ændring af direktiv 96/53/EF

I direktiv 96/53/EF foretages følgende ændringer:

- 1) I artikel 2 indsættes følgende definition efter definitionen af "køretøj, der bruger alternative brændstoffer":

"- "nulemissionskøretøj": et "tungt nulemissionskøretøj" som defineret i artikel 3, litra 11), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/...⁺

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/... af ... om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordninger (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L ... af ..., s. ...)."

- 2) Artikel 10b affattes således:

"Artikel 10b

De største tilladte vægte for køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, eller for nulemissionskøretøjer er dem, der er fastsat i punkt 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 og 2.4 i bilag I.

⁺ EUT: Venligst indsæt nummeret på forordningen indeholdt i dette dokument (2018/0143 (COD) - PE 60/19) i teksten, og udfyld den tilhørende fodnote.

Køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, eller nulemissionskøretøjer skal tillige overholde de i bilag I, punkt 3, anførte grænser for største tilladte akseltryk.

Den ekstra vægt, som køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, eller nulemissionskøretøjer kræver, fastsættes på grundlag af den dokumentation, som fabrikanten fremlægger, når det pågældende køretøj godkendes. Den ekstra vægt skal angives i det officielle bevis, der kræves i overensstemmelse med artikel 6.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10h for, med henblik på dette direktiv, at ajourføre listen over de i artikel 2 omhandlede alternative brændstoffer, der kræver ekstra vægt. Det er af særlig vigtighed, at Kommissionen følger sin sædvanlige praksis og gennemfører høringer med eksperter, herunder eksperter fra medlemsstaterne, før den vedtager disse delegerede retsakter.

3) Bilag I ændres således:

a) følgende afsnit tilføjes i anden kolonne i punkt 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 og 2.2.4:

"Når der er tale om vogntog, som inkluderer køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, eller nulemissionskøretøjer, forhøjes den største tilladte vægt i dette afsnit med den ekstra vægt af den alternative brændstofs- eller nulemissionsteknologi, dog højst henholdsvis 1 t og 2 t."

- b) i punkt 2.3.1, anden kolonne, tilføjes følgende afsnit:

"Nulemissionskøretøjer: den største tilladte vægt på 18 tons forhøjes med den ekstra vægt af nulemissionsteknologien, dog højst 2 t."

- c) i punkt 2.3.2, tredje kolonne, tilføjes følgende afsnit:

"3-akslede nulemissionskøretøjer: den største tilladte vægt på 25 t, eller 26 t når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Unionen anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 t, forhøjes med den ekstra vægt af nulemissionsteknologien, dog højst 2 t".

- d) følgende afsnit indsættes i tredje kolonne i punkt 2.4:

"3-akslede ledbusser, som er nulemissionskøretøjer: den største tilladte vægt på 28 tons forhøjes med den ekstra vægt af nulemissionsteknologien, dog højst 2 t."

Artikel 21
Ikrafttræden

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

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

Udfærdiget i ..., den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

Gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner, det gennemsnitlige specifikke CO₂-emissionsmål
og CO₂-emissionsoverskridelser

1. UNDERGRUPPER AF KØRETØJER

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

Tabel 1 – Undergrupper af køretøjer (sg)

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

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

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

Hvis et nyt tungt køretøj ikke kan henføres til en undergruppe af køretøjer på grund af manglende oplysninger om kabinetype eller motoreffekt, henføres det i undergruppen af køretøjer langdistancekøretøjer efter dets chassistype (lastbil eller sættevognstrækker) og dens akselkonfiguration (4x2 eller 6x2).

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

2. GENNEMSNI TLIGE SPECIFIKKE CO₂-EMISSIONER FOR EN FABRIKANT

2.1. Specifikke CO₂-emissioner for et nyt tungt køretøj

De specifikke CO₂-emissioner i g/km (CO_{2v}) for et nyt tungt køretøj *v* henført til en undergruppen af køretøjer *sg* beregnes efter følgende formel:

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

hvor

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

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

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

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

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

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

Tabel 2 – Vægtning efter opgaveprofil ($W_{sg,mp}$)

Undergruppe af køretøjer (sg)	Opgaveprofil ¹ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Definition af opgaveprofiler

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

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

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

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

hvor

$\sum v$ er summen af alle nye tunge køretøjer for fabrikanten i undergruppen af køretøjer sg , undtaget specialkøretøjer, jf. artikel 4, stk. 1, litra a).

CO_{2v} er de specifikke CO₂-emissioner fra et specifikt tungt køretøj v som bestemt i overensstemmelse med punkt 2.1

V_{sg} er antallet af nye tunge køretøjer for fabrikanten i undergruppen af køretøjer sg , undtaget specialkøretøjer, jf. artikel 4, stk. 1, litra a);

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

2.3. Nul- og lavemissionsfaktoren som omhandlet i artikel 5

2.3.1. Indberetningsperiode 2019-2024

For hver fabrikant og for hver indberetningsperiode fra 2019 til 2024 beregnes nul- og lavemissionsfaktoren (ZLEV) som omhandlet i artikel 5 på følgende måde:

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

hvor:

V er antallet af nye tunge køretøjer fra fabrikanten med de egenskaber, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, første afsnit, undtaget specialkøretøjer, jf. artikel 4, stk. 1, litra a)

V_{conv} er antallet af nye tunge køretøjer fra fabrikanten med de egenskaber, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, første afsnit, undtaget specialkøretøjer, jf. artikel 4, stk. 1, litra a), og undtaget tunge nul- og lavemissionskøretøjer

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

hvor

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

idet Σ_v er summen af alle nye tunge nul- og lavemissionskøretøjer med de egenskaber, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, første afsnit;

$CO2_v$ er de specifikke CO_2 -emissioner i g/km fra tunge nul- eller lavemissionskøretøjer v bestemt i henhold til punkt 2.1;

LET_{sg} er lavemissionstærsklen for undergruppen af køretøjer sg , som køretøjet v tilhører, jf. definitionen i punkt 2.3.3;

V_{out} er det samlede antal nyindregistrerede tunge nulemissionskøretøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, andet afsnit, ganget med 2, og med et maksimum på 1,5 % af V_{conv} .

2.3.2. Indberetningsperioder fra 2025 og frem

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

$ZLEV = 1 - (y - x)$ medmindre denne sum er større end 1 eller mindre end 0,97, i hvilket tilfælde ZLEV-faktoren fastsættes til 1 eller 0,97 alt efter omstændighederne

hvor:

x er 0,02

y er summen af V_{in} og V_{out} , divideret med V_{total} , hvor:

V_{in} er det samlede antal nyindregistrerede tunge lav- og nulemissionskøretøjer med de egenskaber, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, første afsnit, hvor de hver især tælles som ZLEV_{specific} i overensstemmelse med følgende formel:

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

hvor:

CO_{2v} er de specifikke CO₂-emissioner i g/km fra tunge nul- eller lavemissionskøretøjer *v* bestemt i henhold til punkt 2.1;

LET_{sg} er lavemissionstærsklen for undergruppen af køretøjer *sg*, som køretøjet *v* tilhører, jf. definitionen i punkt 2.3.3;

V_{out} er det samlede antal nyindregistrerede tunge nulemissionskøretøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, andet afsnit, ganget med 2, og med et maksimum på 0,035 af V_{total};

V_{total} er det samlede antal nyindregistrerede tunge køretøjer fra fabrikanten i den pågældende indberetningsperiode.

hvis V_{in}/V_{total} er lavere end 0,0075, fastsættes ZLEV-faktoren til 1.

2.3.3. Lavemissionstærsklen

Lavemissionstærsklen LET_{sg} af undergruppen af køretøjer sg defineres som følger:

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

hvor:

$rCO2_{sg}$ er CO₂-referenceemissionerne for undergruppen af køretøjer sg som bestemt i punkt 3

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

2.4. Fabrikantens andel af nye tunge køretøjer i en undergruppe af køretøjer

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

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

hvor

V_{sg} er antallet af nye tunge køretøjer for fabrikanten i undergruppen af køretøjer sg , undtaget specialkøretøjer, jf. artikel 4, stk. 1, litra a)

V er antallet af nye tunge køretøjer for fabrikanten, undtaget specialkøretøjer, jf. artikel 4, stk. 1, litra a).

2.5. Gennemsnitlige nyttelastværdier for alle køretøjer i en undergruppe af køretøjer

Den gennemsnitlige nyttelastværdi PL_{sg} for et køretøj i undergruppen af køretøjer sg beregnes på følgende måde:

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

hvor

Σ_{mp} er summen af alle opgaveprofiler mp

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

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

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

Undergruppe af køretøjer sg	Opgaveprofil ¹ mp									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

¹ Se definitioner af opgaveprofiler i tabel 2 i punkt 2.1.

2.6. Vægtningsfaktor for kilometertal og nyttelast

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

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

hvor

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

AM_{5-LH} er det årlige kilometertal angivet for undergruppen af køretøjer 5-LH i tabel 4

PL_{sg} er den gennemsnitlige nyttelastværdi som bestemt i punkt 2.5

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

Tabel 4 - Årligt kilometertal

Køretøj Undergruppe sg	Årligt kilometertal AM_{sg} (i km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i g/tkm for en fabrikant som omhandlet i artikel 4

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

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

hvor

$\sum_{sg}$ er summen for alle undergrupper af køretøjer

$ZLEV$ er nul- og lavemissionsfaktoren som bestemt i punkt 2.3

$andel_{sg}$ er andelen af nye tunge køretøjer i undergruppen af køretøjer sg som bestemt i punkt 2.4

MPW_{sg} er vægtningsfaktoren for kilometertal og nyttelast som bestemt i punkt 2.6

$avgCO_{2sg}$ er de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i g/tkm som bestemt i punkt 2.2

3. CO₂-REFERENCEEMISSIONER, JF. ARTIKEL 1, STK. 2

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

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

hvor

Σ_v er summen af alle nye tunge køretøjer indregistreret i referenceperioden i undergruppen af køretøjer sg , undtaget specialkøretøjer, jf. artikel 1, andet afsnit

CO_{2v} er de specifikke CO₂-emissioner for det nye tunge køretøj v som bestemt i overensstemmelse med punkt 2.1, og, hvis det er relevant, justeret i henhold til bilag II

rV_{sg} er antallet af alle nye tunge køretøjer indregistreret i referenceperioden i undergruppen af køretøjer sg , undtaget specialkøretøjer, jf. artikel 1, stk. 1

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

4. DE SPECIFIKKE CO₂-EMISSIONSMÅL FOR EN FABRIKANT SOM OMHANDLET I ARTIKEL 6

For hver fabrikant og for hver indberetningsperiode fra 1. juli 2025 og fremefter beregnes de specifikke CO₂-emissionsmål T på følgende måde:

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

hvor

Σ_{sg} er summen for alle undergrupper køretøjer

$andel_{sg}$ er andelen af nye tunge køretøjer i undergruppen af køretøjer sg som bestemt i punkt 2.4

MPW_{sg} er vægtningsfaktoren for kilometertal og nyttelast som bestemt i punkt 2.6

rf er CO₂-emissionsreduktionsmålet (i %), der er gældende i denne specifikke indberetningsperiode

$rCO2_{sg}$ er CO₂-referenceemissionerne som bestemt i punkt 3.

5. EMISSIONSKREDITTER OG EMISSIONSOVERSKRIDELSER, JF. ARTIKEL 7

5.1. CO₂-emissionsreduktionskurve for emissionskreditter

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

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

hvor

$\Sigma_{sg} (...)$ er summen for alle undergrupper af køretøjer

$andel_{sg}$ er andelen af nye tunge køretøjer i undergruppen af køretøjer sg som bestemt i punkt 2.4

MPW_{sg} er vægtningsfaktoren for kilometertal og nyttelast som bestemt i punkt 2.6

$rCO2_{sg}$ er CO₂-referenceemissionerne som bestemt i punkt 3.

hvor

for indberetningsperioderne for årene Y fra 2019 til 2025:

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

og for indberetningsperioderne for årene Y fra 2026 til 2030:

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

rf_{2025} og rf_{2030} er CO₂-emissionsreduktionsmålene (i %), der er gældende for indberetningsperioderne for henholdsvis 2025 og 2030.

5.2. Emissionskreditter og emissionsoverskridelser i hver indberetningsperiode

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

Hvis $CO_{2Y} < ET_Y$:

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

$$dCO_{2Y} = 0$$

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

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

$$cCO_{2Y} = 0$$

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

hvor

ET_Y er fabrikantens CO₂-emissionsreduktionskurve i indberetningsperioden for år Y bestemt i overensstemmelse med punkt 5.1

CO_{2Y} er de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for fabrikanten i indberetningsperioden for år Y bestemt i overensstemmelse med punkt 2.7

T_Y er det specifikke CO₂-emissionsmål for fabrikanten i indberetningsperioden for år Y bestemt i overensstemmelse med punkt 4

V_Y er antallet af nye tunge køretøjer for fabrikanten i indberetningsperioden for år Y, undtaget specialkøretøjer, jf. artikel 4, stk. 1, litra a).

5.3. Grænse for emissionsoverskridelser

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

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

hvor

T_{2025} er det specifikke CO₂-emissionsmål for fabrikanten i indberetningsperioden for år 2025 bestemt i overensstemmelse med punkt 4

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

5.4. Emissionskreditter erhvervet før 2025

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

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

hvor

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

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ er summen for indberetningsperioderne for årene Y fra 2019 to 2024;

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

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

6. EN FABRIKANTS OVERSKYDENDE CO₂-EMISSIONER SOM OMHANDLET I
ARTIKEL 8, STK. 2

For hver fabrikant og for hver indberetningsperiode fra år 2025 og frem beregnes værdien af overskydende CO₂-emissioner ($exeCO2_Y$) på følgende måde, hvis værdien er positiv:

For indberetningsperioden for år 2025

$$exeCO2_{2025} = dCO2_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO2_Y - limCO2$$

For indberetningsperioderne for årene Y fra 2026 til 2028

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

For indberetningsperioden for år 2029

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

For indberetningsperioderne for årene Y fra 2030 og frem

$$exeCO2_Y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

hvor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I alle andre tilfælde sættes værdien for overskydende CO₂-emissioner $exeCO2_Y$ til 0.

BILAG II

Tilpasningsprocedurer

1. FAKTORER FOR TILPASNING AF NYTTTELAST, JF. ARTIKEL 14, STK. 1, LITRA C)

I henhold til artikel 11, stk. 2, litra a), og med henblik på beregning af CO₂-referenceemissioner, jf. artikel 1, stk. 2, anvendes den vægtning efter opgaveprofil og de nyttelastværdier, der er gældende i den indberetningsperiode, hvor ændringerne i henhold til artikel 12, stk. 1, litra c), træder i kraft for alle nye tunge køretøjer, og CO₂-emissionerne i g/km for et tungt køretøj v bestemt for en opgaveprofil mp , jf. bilag I, punkt 2.1, tabel 2, tilpasses på følgende måde:

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

hvor

sg er den undergruppe af køretøjer, som køretøjet v tilhører

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

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

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

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

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

PL _{sg,mp} (i 1/ton)		Opgaveprofiler mp ¹				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Køretøj undergruppe r sg	4-UD	0,026	N.A.	0,015	N.A.	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
	10-LH					

¹ se definitioner af opgaveprofiler i bilag I, punkt 2.1.

2. FAKTORER FOR TILPASNING AF NYTTELAST, JF. ARTIKEL 12, STK. 2, LITRA C)

I henhold til artikel 11, stk. 2, litra b), og med henblik på beregning af CO₂-referenceemissioner, jf. artikel 1, stk. 2, anvendes den vægtning efter opgaveprofil og de nyttelastværdier, der er gældende i den indberetningsperiode, hvor ændringerne i henhold til artikel 12, stk. 1, litra c), træder i kraft for alle nye tunge køretøjer, og CO₂-emissionerne i g/km for et tungt køretøj v bestemt for en opgaveprofil mp , jf. bilag I, punkt 2.1, tilpasses på følgende måde:

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

hvor

$\sum_r$ er summen af alle repræsentative køretøjer r for undergruppen af køretøjer sg

sg er den undergruppe af køretøjer, som køretøjet v tilhører

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

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

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

$CO_{2r,mp}$ er de specifikke CO₂-emissioner for det repræsentative køretøj r bestemt for opgaveprofil mp i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gennemførelsesforanstaltninger i den indberetningsperiode, hvor de ændringer, der er omhandlet i denne forordnings artikel 14, stk. 2, træder i kraft for alle nye tunge køretøjer.

Det repræsentative køretøj defineres i henhold til den metode, der er omhandlet i denne forordnings artikel 14, stk. 3.
