



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 17 februari 2023
(OR. en)

6539/23

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0042(COD)**

**CLIMA 82
ENV 147
TRANS 63
MI 122
CODEC 208
IA 23**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	15 februari 2023
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2023) 88 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956

För delegationerna bifogas dokument – COM(2023) 88 final.

Bilaga: COM(2023) 88 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Strasbourg den 14.2.2023
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för
koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter
samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956**

(Text av betydelse för EES)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Ett av de centrala inslagen i den [europeiska gröna given](#), i vilken kommissionens åtagande om att ta itu med klimat- och miljörelaterade utmaningar fastställs, är den [europeiska klimatlagen](#), vars syfte är att i lagstiftning förankra EU:s åtagande om att uppnå klimatneutralitetsmålet senast 2050 och höja ambitionsnivån på medellång sikt genom att fastställa ett mål om minskning av nettoutsläppen på minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990. Detta är i linje med EU:s åtagande om globala klimatåtgärder enligt Parisavtalet. Den kris som utbrutit till följd av Rysslands invasion av Ukraina understryker ytterligare vikten av att minska EU:s beroende av fossila bränslen, vilket betonas i [planen REPowerEU](#), som innehåller åtgärder för att spara energi, diversifiera försörjningskällorna, ersätta fossila bränslen och genomföra smarta investeringar och reformer i alla ekonomiska sektorer.

Vägtransporter i synnerhet står för en femtedel av de totala växthusgasutsläppen i EU, och utsläppen därifrån visar en ökande trend. Betydelsen av att övergå till [utsläppsfri mobilitet](#) blir allt större och tydligare mot bakgrund av målet att så snabbt som möjligt minska EU:s energiberoende, med tanke på att vägtransporter även står för en tredjedel av all slutlig energianvändning i EU. I detta hänseende betonas i planen REPowerEU behovet av att öka energibesparingarna och effektiviteten inom transportsektorn och påskynda övergången till utsläppsfria fordon med en kombination av elektrifiering och förnybar vätgas för att ersätta fossila bränslen.

För att kunna uppfylla dessa skärpta klimatmål antog kommissionen i juli 2021 ett omfattande [paket med sammanhängande politiska förslag](#) som en del av [55 %-paketet](#).

Transporter står även för mer än två tredjedelar av alla kväveoxidutsläpp och en betydande andel (cirka 10 % eller mer) av de totala utsläppen av andra föroreningar. Vägtransporter i synnerhet står alltjämt för en betydande andel av utsläppen av alla de främsta luftföroreningarna (med undantag av svaveloxider).

Utan ytterligare åtgärder kommer denna sektor inte att kunna bidra i tillräcklig grad till klimatmålen och nollföroreningsmålen för 2030 och 2050 eller till att minska EU:s energiberoende. De politiska scenarier som ligger till grund för klimatmålsplanen och 55 %-paketet visar att en höjd ambitionsnivå är nödvändig för att minska koldioxidutsläppen från tunga fordon, i kombination med politiska strategier för att förbättra godstransportsystemen, inbegripet byte av transportslag.

Sektorn för tunga fordon står för mer än en fjärdedel av alla växthusgasutsläpp från vägtransporter i EU och över 6 % av EU:s totala växthusgasutsläpp. 2019 var växthusgasutsläppen från tunga fordon 44 % respektive 37 % högre än de totala utsläppen från lufttransport och sjötransport.

Fordonsindustrin i stort är av central betydelse för EU:s ekonomi och står för över 7 % av EU:s BNP. Den sysselsätter – direkt eller indirekt – 14,6 miljoner européer inom tillverkning, försäljning, underhåll, byggnation, transporter och transporttjänster. EU är en av världens största tillverkare av motorfordon och är tekniskt ledande inom denna sektor. EU investerar varje år 60,9 miljarder euro i forskning och utveckling inom fordonsområdet. Sektorn för tunga fordon är av stor betydelse för fordonsindustrin, och det finns många stora produktionsanläggningar för tunga fordon inom EU. Antalet nya tunga fordon som produceras årligen i EU är omkring 500 000 enheter, vilket är avsevärt lägre än antalet bilar, men mervärdet per producerad enhet är avsevärt högre för tunga fordon.

Fordonsindustrin genomgår en betydande strukturomvandling, däribland i form av övergången till ren och digital teknik, särskilt övergången från förbränningsmotorer till utsläppsfri och utsläppssnål teknik samt alltmer uppkopplade fordon. Ambitionen bör vara att ge fordonsindustrin möjlighet att fortsätta och stärka sitt ledarskap inom framtidens teknik.

Normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon är viktiga drivkrafter för att minska koldioxidutsläppen från sektorn. Det **allmänna målet** med detta förslag är att tillhandahålla nya utsläppsnormer för att minska koldioxidutsläppen och bidra till övergången till utsläppsfri rörlighet i ett vidare sammanhang med EU:s ökade klimatambition för 2030 och EU:s ambition om klimatneutralitet 2050.

Förslaget har **tre specifika mål**. Det första är att kostnadseffektivt **minska koldioxidutsläppen** från tunga fordon i enlighet med EU:s klimatmål och samtidigt bidra till att förbättra EU:s energitrygghet. Med tanke på att normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon inte har någon omedelbar effekt på minskningen av utsläppen från fordonsbeståndet, och med tanke på dynamiken i förnyelsen av det, är det viktigt med snara åtgärder för att säkerställa att det långsiktiga målet uppnås.

Det andra specifika målet är att skapa fördelar för europeiska **transportföretag och användare**, av vilka de flesta är små och medelstora företag, med hjälp av en bredare spridning av mer energieffektiva fordon. Normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon leder till att tillverkarna ökar utbudet av utsläppsfria fordon så att konsumenterna kan dra nytta av mer överkomliga utsläppsfria fordonsmodeller och betydande energibesparingar till följd av användningen av sådana fordon, vilket minskar den totala ägandekostnaden för dem.

Det tredje specifika målet är att stärka EU:s **tekniska och innovativa ledarskap** inom industrin genom att kanalisera investeringar mot utsläppsfri teknik. Även om fordonsindustrin har varit framgångsrik när det gäller att utveckla och tillverka avancerad teknik för fordon med förbränningsmotorer och marknadsföra den över hela världen, måste den i allt högre grad investera i utsläppsfri teknik för att bli en ledande aktör i den pågående globala övergången till utsläppsfri mobilitet.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser på området**

Detta initiativ är nära förbundet med de förslag som antagits inom ramen för 55 %-paketet.

Genom att de säkerställer minskade utsläpp från vägtransporter stödjer normerna för koldioxidutsläpp framför allt medlemsstaternas strävan att uppnå sina mål enligt förordningen om ansvarsfördelning. Eftersom de ger incitament till elektrifiering av fordon bidrar de både till energieffektivitetsmålen och, genom att tillhandahålla en kompletterande väg till användning av förnybar energi, även till målet för förnybar energi. Förslaget är även förenligt med de förslag som togs fram i samband med konferensen om Europas framtid, i synnerhet förslag 3 och 4 om klimatförändringar, energi och transport, vilka uttryckligen understryker vikten av att ytterligare minska beroendet av olja och gas och främja användningen av elfordon och investeringar i den laddningsinfrastruktur som krävs.

Normerna för koldioxidutsläpp och utsläppshandeln för byggnader och vägtransporter kompletterar varandra tydligt. Normerna för koldioxidutsläpp berör tillgång på bränsleeffektiva och utsläppsfria fordon och fastställer krav på fordonstillverkare med avseende på deras nya fordonsparker. Utvidgningen av utsläppshandeln gäller bränsleanvändningen i hela fordonsbeståndet. Den skulle kunna öka efterfrågan både på mer bränsleeffektiva fordon och på utsläppsfria fordon, vilket skulle underlätta uppfyllandet av fordonstillverkarnas effektivitetsmål i fråga om koldioxid.

Utsläppsnormerna för koldioxid, som ska främja utbudet av nya utsläppsfria fordon på marknaden, är också en kompletterande åtgärd till direktivet om förnybar energi, som

stimulerar användningen av förnybara och koldioxidsnåla drivmedel för fordon med förbränningsmotorer i beståndet.

Det finns också betydande synergieffekter mellan utsläppsnormerna för koldioxid och ett skärpt utsläppshandelssystem och direktivet om förnybar energi. Utsläppshandelssystemet och direktivet om förnybar energi kommer att driva på utfasningen av fossila bränslen i elproduktionen, så att utsläppsfria fordon, som främjas av utsläppsnormerna för koldioxid, i allt större utsträckning drivs av förnybara energikällor, vilket leder till minskade koldioxidutsläpp från källa till hjul.

Det finns också viktiga synergieffekter med förslaget om ett typgodkännande för Euro 7, för att säkerställa att alla fordon är så miljövänliga som är tekniskt och ekonomisk möjligt. Detta är synnerligen viktigt eftersom även utsläppsfria fordon ger ifrån sig mikroplaster från däck och partiklar från bromssystemen. Det föreslås att dessa andra utsläpp än avgaser ska regleras i Euro 7.

Även om normerna för koldioxidutsläpp säkerställer tillgången på utsläppsfria fordon är **förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen** ett nödvändigt kompletterande instrument för att ta itu med marknadshindren för utbyggnaden av infrastruktur.

En kombination av energibeskattnings, investeringar i laddnings- och tankningsinfrastruktur, ny koldioxidprissättning och uppdaterade koldioxidnormer leder till en balanserad och kostnadseffektiv strategi för att minska utsläppen från vägtransporter, åtgärda marknadshinder och marknadsmisslyckanden samt ge investerarna säkerhet att investera i utsläppsfri teknik.

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

Detta förslag är förenligt med alla EU-åtgärder och all EU-politik och hjälper EU att uppnå det höjda målet för 2030 och en framgångsrik och rättvis omställning till klimatneutralitet 2050, i enlighet med kommissionens meddelande om den europeiska gröna given.

I kombination med förslaget som är en del av 55 %-paketet, Next Generation EU, planen REPowerEU och den fleråriga budgetramen för 2021–2027 kommer det att bidra till att uppnå den gröna och den digitala omställning som Europa strävar efter. Kombinationen av dessa åtgärder kommer att påskynda övergången till en miljövänlig och hållbar ekonomi genom att koppla samman klimatåtgärder och ekonomisk tillväxt. Initiativet är även förenligt med unionens politik för en miljövänlig och cirkulär ekonomi, hållbar och smart mobilitet och målen i handlingsplanen för nollföroreningar¹. I och med att den påskyndade övergången till utsläppsfria tunga fordon medför minskade luftföroreningar, med sidovinster även för vatten och jord, på grund av minskade föroreningar via atmosfärisk deposition, bidrar initiativet till målen för ren luft, bland annat de strängare luftkvalitetsnormerna i den föreslagna översynen² av luftkvalitetsdirektiven.

Som framgår av meddelandet från kommissionen **Uppdatering av industristrategin 2020: en starkare inre marknad för EU:s återhämtning**³ samarbetar kommissionen med myndigheter, berörda parter och arbetsmarknadens parter i en gemensam process för att identifiera de gröna och digitala omställningsvägar som kommer att stödja en ökad tillverkning av utsläppsfria fordon, en snabb utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och tillhörande kompetenshöjning samt omskolning av arbetstagare. Industriplanen i den gröna given⁴ kommer att stärka konkurrenskraften för Europas nettonollindustri och

¹ COM(2021) 400 final.

² COM(2022) 542 final.

³ COM(2020) 350 final.

⁴ COM(2023) 62 final.

främja en snabb omställning till klimatneutralitet. Målet med planen är skapa bättre förutsättningar för att utöka EU:s tillverkningskapacitet för den nettonollteknik och de nettonollprodukter som behövs för att nå Europas ambitiösa klimatmål.

Detta initiativ är också förenligt med EU:s politik för forskning och innovation. Stöd till utvecklingen av utsläppsfri teknik kommer också att finnas inom ramen för EU:s ramprogram för forskning och innovation, särskilt genom Horisont Europa-partnerskapen.

Initiativet är förenligt med EU:s finansiering av utsläppsfria eller utsläppssnåla fordon och ren transport. Finansieringen via Sammanhållningsfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden och Fonden för en rättvis omställning uppgår till sammanlagt 8,2 miljarder euro för infrastruktur för rena stadstransporter, 5,1 miljarder euro för rullande materiel för rena stadstransporter, 1,1 miljarder euro för infrastruktur för alternativa bränslen, 408 miljoner euro för växthusgasutsläpp från digitaliseringen av stadstransporter, samt 141 miljoner euro för växthusgasutsläpp från digitaliseringen av vägtransporter. Vidare uppgår stödet från faciliteten för återhämtning och resiliens till 7,7 miljarder euro för infrastruktur för rena stadstransporter, 5,4 miljarder euro för rullande materiel för rena stadstransporter, 60 miljoner euro för digitaliseringen av transporter, varav en del är avsatt för att minska växthusgasutsläppen från stadstransporter, 380 miljoner euro för digitaliseringen av transporter, varav en del är avsatt för att minska växthusgasutsläppen från vägtransporter, samt 7,6 miljarder euro för utsläppsfria eller utsläppssnåla fordon.

Den 12 januari 2023 trädde förordningen om utländska subventioner i kraft. Dessa nya regler för att hantera snedvridningar som orsakas av utländska subventioner kommer att innebära att EU fortfarande kan vara öppet för handel och investeringar, samtidigt som lika villkor säkerställs för alla företag på den inre marknaden.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Den rättsliga grunden för detta förslag är artikel 192 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). I enlighet med artiklarna 191 och 192.1 i EUF-fördraget ska Europeiska unionen bidra till att bland annat följande mål uppnås: Att bevara, skydda och förbättra miljön. Att främja åtgärder på internationell nivå för att lösa regionala eller globala miljöproblem, särskilt för att bekämpa klimatförändringen. Både förordning (EU) 2019/1242 och förordning (EU) 2018/956 bygger på artikel 192 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Klimatförändringar är ett gränsöverskridande problem som inte kan lösas genom enbart nationella eller lokala åtgärder. Samordning av klimatåtgärder måste vidtas på europeisk nivå och, där det är möjligt, även på global nivå. EU-åtgärder är motiverade av subsidiaritetskäl i enlighet med artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. Sedan 1992 har EU arbetat med att ta fram gemensamma lösningar och driva på globala insatser för att ta itu med klimatförändringarna. Mer specifikt kommer åtgärder på EU-nivå att möjliggöra kostnadseffektiv uppfyllelse av de långsiktiga målen för utsläppsminskning, och de mål som fastställts för 2030, och samtidigt säkerställa rättvisa och miljöintegritet. Artiklarna 191 till 193 i EUF-fördraget bekräftar och specificerar EU:s befogenheter i fråga om klimatförändringar.

Mot bakgrund av utsläppsminskningsmålet för 2030, och mot bakgrund av det klimatneutralitetsmål som ska uppnås senast 2050, krävs kraftfullare EU-åtgärder för att ge ett tillräckligt stort bidrag från vägtransportsektorn.

Initiativ på nationell, regional och lokal nivå kan visserligen skapa synergieffekter, men inte i tillräcklig utsträckning, bland annat med tanke på den inneboende internationella dimensionen av godstransporter på väg. Om EU inte genomför samordnade insatser skulle det kunna medföra en risk för fragmentering av den inre marknaden på grund av olika nationella system, ambitionsnivåer och utformningar. Var och en för sig skulle enskilda medlemsstater också utgöra en alltför liten marknad för att driva på förändringar på branschnivå och för att skapa stordriftsfördelar.

- **Proportionalitetsprincipen**

Genom detta förslag ändras de befintliga normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon i syfte att bidra till uppnåendet av de klimatmål som fastställs i klimatlagen. Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen, eftersom det inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå unionens mål om att minska växthusgasutsläppen på ett kostnadseffektivt sätt, samtidigt som det säkerställer rättvisa och miljöintegritet. De beräknade ytterligare kostnader som förslaget medför vägs upp av fördelarna.

- **Val av instrument**

Förslaget inbegriper en ändring av förordning (EU) 2019/1242 och en förordning är därför det enda lämpliga rättsliga instrumentet.

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

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

Förordning (EU) 2019/1242 om normer för koldioxidutsläpp från tunga fordon antogs och trädde i kraft 2019. Genom den fastställs nya bindande koldioxidmål som börjar gälla från år 2025. I nuläget är det inte möjligt att genomföra en utvärdering av den effektiva tillämpningen av dessa bestämmelser.

En översyn är dock nödvändig för att anpassa förordningen till ambitionerna i den europeiska gröna given och de skärpta utsläppsminskningsmålen i den europeiska klimatlagen. Dessa ändringar blev föremål för en konsekvensbedömning.

- **Samråd med berörda parter**

För att samla in bevis och säkerställa större öppenhet anordnade kommissionen ett offentligt samråd mellan den 20 december 2021 och den 14 mars 2022. En detaljerad sammanfattning och resultaten återfinns i bilaga 2 till konsekvensbedömningen för detta förslag. Närmare bestämt efterlyste kommissionen synpunkter från följande berörda parter: medlemsstater (nationella och regionala myndigheter), fordonstillverkare, leverantörer av komponenter och material, fordonsköpare (privata, företag, bolag som förvaltar fordonsparker), energileverantörer, icke-statliga organisationer på miljö-, transport- och konsumentområdet, arbetsmarknadsparter, forskningsinstitut och den akademiska världen.

Förutom det offentliga samrådet efterfrågades också synpunkter på följande sätt: i) Möten med berörda branschorganisationer, fordonstillverkare, leverantörer av komponenter och material, transportföretag och icke-statliga organisationer. ii) Ståndpunktsdokument som

lämnats in av berörda parter eller myndigheter i medlemsstaterna. De huvudsakliga resultaten kan sammanfattas på följande sätt:

En majoritet av de svarande stödde målet om att minska koldioxidutsläppen från nya tunga fordon på ett kostnadseffektivt sätt i enlighet med både det övergripande klimatmålet för 2030 om en minskning på minst 55 % och målet om klimatneutralitet senast 2050.

De övriga två målen (att minska EU:s energiförbrukning och beroende av import av fossila bränslen samt att stärka det tekniska och industriella ledarskapet och stimulera till arbetstillfällen i EU:s värdekedja för tunga fordon) fick också stöd från en majoritet av de svarande, men i lägre utsträckning än det första.

När det gäller tillämpningsområdet stödde en majoritet av de svarande i alla intressentgrupper förslaget om att fastställa nya mål för lastbilar som väger över 7,5 ton, stadsbussar och långfärdsbussar.

När det gäller målnivåerna visade samrådet ett allmänt stöd för att stärka dem på både kort och lång sikt. Icke-statliga miljöorganisationer och tillverkare av utsläppsfria fordon förespråkade den högsta ambitionsnivån, medan fordonstillverkare, transportföretag, komponentleverantörer och bränsleleverantörer förespråkade mindre ambitiösa mål. Att fastställa normer för släpvagnar och påhängsvagnar ansågs viktigt bland alla berörda parter utom hälften av transportföretagen, som uttryckte blandade åsikter. När det gäller det eventuella införandet av en mekanism för redovisning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för att kunna uppfylla koldioxidmålen återspeglade samrådet blandade åsikter.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

För den kvantitativa bedömningen av de ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenserna har konsekvensbedömningen byggt på flera scenarier som tagits fram för Primes-modellen. Analysen kompletterades genom användning av andra modelleringsverktyg, som E3ME och JRC:s DIONE-modell.

Övervakningsuppgifter om växthusgasutsläpp och andra egenskaper hos parken av nya tunga fordon hämtades från de årliga övervakningsuppgifter som rapporterats av medlemsstaterna och tillverkarna och samlats in av Europeiska miljöbyrån (EEA) i enlighet med förordning (EU) 2018/956.

Ytterligare information inhämtades genom tjänstekontrakt som beställts av externa uppdragstagare.

- **Konsekvensbedömning**

Konsekvensbedömningen bygger på integrerade modellscenarier som återspeglar samspelet mellan olika politiska instrument för ekonomiska aktörer, i syfte att säkerställa komplementaritet, samstämmighet och effektivitet för att uppnå klimatambitioner för 2030 och 2050. Dessa scenarier beaktar den politik som föreslogs i juli 2021 som en del av 55 %-paketet och den nyare planen REPowerEU, samt de föreslagna nya Euro 7-normerna.

Den konsekvensbedömning som åtföljer detta förslag har även utformats och utvecklats i linje med den tillämpliga vägledningen om bättre lagstiftning. Nämnden för lagstiftningskontroll avgav ett negativt yttrande den 16 september 2022. Efter en ny inlämning avgav nämnden den 6 december 2022 ett positivt yttrande med reservationer.

Nämnden rekommenderade förbättringar som har tagits med i den slutliga versionen.

Detta gäller framför allt följande huvudsakliga punkter:

- Fastställande av det återstående glappet i minskningen av koldioxidutsläpp som initiativet syftar till att åtgärda.
- Närmare beskrivning av referensscenariot.
- Ytterligare information om de totala kostnaderna och fördelarna för de mest relevanta kombinationerna av alternativ samt om deras proportionalitet.
- Förtydliganden om det rekommenderade alternativet.
- En diskussion om begränsningar och risker som kan uppstå till följd av en eventuell bristande utbyggnad av viktig teknik och stödinфраstruktur, inbegripet en ytterligare analys av osäkerheter som påverkar resultatet.
- Ytterligare utveckling av den internationella konkurrenskraften hos sektorn för tunga fordon.

Alternativ

I konsekvensbedömningen analyserades alternativ grupperade i olika områden för att tackla de identifierade problemen och uppnå de politiska målen.

- 1) Mål för koldioxidutsläpp för nya tunga fordon (tillämpningsområde, nivåer, tidsgränser och genomförandeformer).

När det gäller målnivåerna omfattar de alternativ som övervägs tre utvecklingsbanor fram till 2040, vilket också återspeglar målet om att uppnå en minskning av utsläppen från transporter med 90 % fram till 2050.

För att bidra till den övergripande höjda ambitionsnivån för 2030 och klimatneutralitetsmålet för 2050 är det bästa alternativet att avsevärt stärka koldioxidmålen för EU:s hela fordonspark för nya tunga fordon från och med 2030 och att utöka tillämpningsområdet. Detta kommer att ge nödvändig styrning för att öka utbudet av utsläppsfria fordon på marknaden, medföra fördelar för fordonsanvändarna samt stimulera innovation och tekniskt ledarskap, samtidigt som kostnadsökningen för tillverkarna begränsas. Normerna för tunga fordon bidrar även till minskade luftföroreningar.

När det gäller tidpunkten för en skärpning av målen är det bästa alternativet att bibehålla lagstiftningsmetoden att fastställa mål som minskar i femårssteg för att ta hänsyn till utvecklingscyklerna inom fordonsindustrin.

De eventuella intäkterna från avgifter för överskridande utsläpp skulle förbli en del av EU:s allmänna budget. De andra alternativ som övervägs skulle öka den administrativa bördan kraftigt utan att direkt gynna fordonsindustrin i dess övergång.

Möjligheten för både EU-baserade och icke EU-baserade tillverkare av små volymer att beviljas ett mål som omfattas av undantag skulle införas.

- (2) Specifika incitament för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon (ZLEV).

Olika alternativ övervägdes när det gäller incitamentsmekanismen för ZLEV, både i fråga om typen av mekanism och typen av fordon som den bör omfatta. Det rekommenderade alternativet är att från och med 2030 avskaffa incitamentssystemet för ZLEV, eftersom spridningen på marknaden av sådana fordon kommer att drivas av de strängare koldioxidmål som är tillämpliga från och med det året. Detta skulle också förenkla lagstiftningen och undvika risken för att dess effektivitet undergrävs.

- (3) En mekanism för att beakta det potentiella bidraget från förnybara och koldioxidsnåla bränslen vid bedömningen av om målen är uppfyllda.

Två alternativ övervägdes: Antingen en koldioxidkorrigeringsfaktor eller ett krediteringssystem. Det rekommenderade alternativet är dock att inte ta med en sådan redovisningsmekanism, eftersom detta inte skulle vara kostnadseffektivt för vare sig tillverkarna eller för företagen och samhället i stort, och det skulle göra det svårare att avgöra vilka olika aktörer som ansvarar för att målen uppnås, undergräva lagstiftningens ändamålsenlighet och öka den administrativa bördan och komplexiteten. Användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen främjas genom en översyn av direktivet om förnybar energi, direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och energiskattedirektivet.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

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

Jämfört med den nuvarande förordningen förväntas förslaget inte öka de administrativa kostnaderna för företag och medborgare. För att bidra till att förenkla lagstiftningen föreslås även att en befintlig bestämmelse, dvs. incitamentsmekanismen i form av bonus för utsläppsnåla och utsläppsfria fordon, tas bort från och med 2030, och att ett undantag för tillverkare av små volymer införs.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget är förenligt med de grundläggande rättigheter och de principer som erkänns i framför allt Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna⁵. Det bidrar framför allt till målet att uppnå en hög miljöskyddsnivå i enlighet med principen om hållbar utveckling enligt artikel 37 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Analysen och behandlingen av olika dataset med koppling till koldioxidutsläppen från tunga fordon är väsentliga delar av genomförandet och genomdrivandet av normerna för koldioxidutsläpp. Med tanke på de viktiga rättsliga följderna av analysen och behandlingen av dessa dataset krävs det att man säkerställer att dessa åtgärder är korrekta och tillförlitliga. Detta skulle kräva ytterligare resurser inom kommissionen och Europeiska miljöbyrån. En detaljerad redovisning av budgetkonsekvenserna återfinns i finansieringsöversikten för rättsakten.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Det finns redan ett väletablerat system för övervakning av genomförandet av förordning (EU) 2019/1242. Medlemsstaterna och tillverkarna rapporterar årligen till kommissionen koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning för nyregisterade tunga fordon.

Med stöd av EEA offentliggör kommissionen varje år slutliga övervakningsuppgifter för föregående rapporteringsperiod, inklusive tillverkarspecifika resultat jämfört med koldioxidmålen eller koldioxidkurvan. Lagstiftningen kommer även i fortsättningen att bygga på denna väletablerade ram för övervakning och efterlevnad.

⁵ EUT C 326, 26.10.2012, s. 391.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Artikel 1.1: Ändring av artikel 1 – Innehåll och mål

Artikel 1 ändras för att förklara att förslaget även innehåller ett krav på övervakning och rapportering av vissa uppgifter för nya tunga fordon.

Artikel 1.2: Ändring av artikel 2 – Tillämpningsområde

Artikel 2 ändras för att utöka förordningens tillämpningsområde till det vidare tillämpningsområdet för förordning 2018/956, som numera inbegriper släpvagnar, stadsbussar, långfärdsbussar och andra typer av lastbilar. Hänvisningarna till direktiv 2007/46/EG⁶ (ramdirektivet om typgodkännande), som upphävdes från och med den 1 september 2020, ersätts med hänvisningar till förordningen om typgodkännande (EU) 2018/858⁷ som är tillämplig sedan det datumet. Fordon som är konstruerade och tillverkade eller anpassade för att användas inom civilskyddet, brandförsvaret och ordningsmakten omfattas inte av målen för koldioxidutsläpp.

Artikel 1.3: Ändring av artikel 3 – Definitioner

Vissa definitioner uppdateras eller läggs till.

Artikel 1.4: Nya artiklar 3a och 3b

En artikel 3a läggs till, där det fastställs hur mycket de specifika koldioxidutsläppen från unionens fordonspark av tunga motorfordon ska minskas vissa år och hur de målen ska delas upp mellan de olika undergrupperna av tunga fordon.

Det ska även förtydligas att målen inte gäller för fordon för särskilda ändamål, terrängfordon, terrängfordon för särskilda ändamål och arbetsfordon, såsom mobilkranar och skogsbruks- eller jordbruksfordon.

I artikel 3b fastställs krav för koldioxidutsläpp för unionens fordonspark av nya släpvagnar samt ett mål om utsläppsfria fordon för stadsbussar. Detta mål om utsläppsfria fordon gäller inte för långfärdsbussar som används för regional- och långdistanspersontransport, vilka endast omfattas av de mål för minskade koldioxidutsläpp som fastställs i artikel 3a.

Artikel 1.6: Ändring av artikel 5 Utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon

Artikel 5 ändras för att avskaffa incitamentssystemet för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon 2029.

Artikel 1.7: Ändring av artikel 6 – Specifika koldioxidutsläppsmål för en tillverkare

Artikel 6 ändras för att införliva koldioxidutsläpp från släpvagnar och målet om utsläppsfria fordon för bussar i de specifika koldioxidutsläppsmålen för en tillverkare.

Artikel 1.8: Ny artikel 6a – Överföring av fordon mellan tillverkare och ny artikel 6b – Undantag för tillverkare som producerar ett litet antal fordon

En ny artikel 6a läggs till för att införa möjligheten för tillverkare att överföra enskilda fordon i syfte att beräkna de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från dem, på vissa villkor.

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

⁷ Förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

En ny artikel 6b läggs till för att införa möjligheten för tillverkare som ansvarar för registreringen av färre än 100 nya tunga fordon inom EU att undantas från koldioxidutsläppsmålen.

Artikel 1.9: Ändring av artikel 7 – Utsläppskrediter och utsläppsskulder

Artikel 7 ändras för att göra det möjligt för tillverkare att ta hänsyn till utsläppskrediter eller utsläppsskulder även efter rapporteringsperioden 2029. En kurva för minskade koldioxidutsläpp fastställs även för rapporteringsperioden 2030–2040.

Artikel 1.10: Ny artikel 7a – Koppling av fordon till en tillverkare och ny artikel 7b – Beräkning av genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från fordon i kategori M

En artikel 7a läggs till för att fastställa hur de registrerade fordonen ska kopplas till en tillverkare för bedömning av om målen är uppfyllda. En ny artikel 7b läggs till för att fastställa hur de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från fordon i kategori M ska beräknas om den primära fordonstillverkaren inte är tillverkare av det färdigbyggda fordonet.

Artikel 1.12: Ändring av artikel 9 Kontroll av övervakningsuppgifter

Artikel 9 ändras för att omfatta ytterligare fall där typgodkännandemyndigheter och tillverkare måste rapportera till kommissionen om avvikelser från de rapporterade uppgifterna.

Artikel 1.13: Ändring av artikel 10 Bedömning av referensvärden för koldioxidutsläpp

Artikel 10 ändras för att omfatta bedömning av referensvärden för koldioxidutsläpp från undergrupper av fordon som har lagts till i det utökade tillämpningsområdet.

Artikel 1.14: Ändring av artikel 11 – Offentliggörande av uppgifter och tillverkarnas resultat

En ny punkt läggs till för att göra det möjligt för kommissionen att komplettera de genomförandeakter som hänvisas till i samma artikel när referensvärdena för utsläpp måste justeras på grund av ändringar av förfarandet för fastställande av koldioxidutsläpp.

Artikel 1.15: Ändring av artikel 13 – Kontroll av koldioxidutsläppen från tunga fordon i trafik

En mening läggs till i artikel 13.3 för att fastställa den ansvariga typgodkännandemyndighetens skyldighet att utfärda ett korrigeringsmeddelande med de korrigerade uppgifterna och överföra detta meddelande till kommissionen och de berörda parterna i de fall där uppgifterna i typgodkännandedokumentationen inte kan korrigeras enligt förordning (EU) 2018/858.

Artikel 1.16: Nya artiklar 13a–13f

Genom artiklarna 13a–13f integreras artiklarna 4–9 i förordning (EU) 2018/956 i den ändrade förordning (EU) 2019/1242.

Ny artikel 13a – Medlemsstaternas övervakning och rapportering

En ny artikel 13a, som till stor del motsvarar artikel 4 i förordning (EU) 2018/956, läggs till för att fastställa medlemsstaternas skyldighet att övervaka och rapportera vissa uppgifter om de nya tunga fordonen.

Ny artikel 13b – Tillverkarnas och andra enheters övervakning och rapportering

En ny artikel 13b, som till stor del motsvarar artikel 5 i förordning (EU) 2018/956, läggs till för att fastställa tillverkarnas och andra enheters skyldighet att övervaka och rapportera vissa

uppgifter om de nya tunga fordonen. En ny punkt läggs till för att förtydliga de skyldigheter som åligger tillverkare och andra enheter som ansvarar för fastställandet för ett tungt fordon.

Ny artikel 13c – Centralt register

En ny artikel 13c, som till stor del motsvarar artikel 6 i förordning (EU) 2018/956, läggs till för att fastställa kommissionens skyldighet att föra och uppdatera ett centralt register.

Ny artikel 13d – Kontrollprovningar på väg

En ny artikel 13d, som till stor del motsvarar artikel 7 i förordning (EU) 2018/956, läggs till för att fastställa kommissionens skyldighet att övervaka resultaten av kontrollprovningar på väg i enlighet med artikel 7 i förordning (EU) 2018/956.

Ny artikel 13e – Uppgifternas kvalitet

En ny artikel 13e, som till stor del motsvarar artikel 8 i förordning (EU) 2018/956, läggs till för att fastställa kommissionens, de behöriga myndigheternas och tillverkarnas skyldighet att säkerställa uppgifternas kvalitet på grundval av en genomförandeakt som ska antas av kommissionen.

Ny artikel 13f – Administrativa sanktionsavgifter

En ny artikel 13f, som motsvarar artikel 9 i förordning (EU) 2018/956, läggs till om de administrativa sanktionsavgifterna.

Artikel 1.17: Ändring artikel 14 – Ändringar av bilagorna

I artikel 14 beskrivs kommissionens alla befogenheter att genom delegerade akter ändra tekniska detaljer i bilagorna. Det är en kombination av de tidigare befintliga befogenheterna enligt förordningarna (EU) 2018/956 och 2019/1242 med tillägg av nya befogenheter, som har blivit nödvändiga på grund av den föreslagna förordningens utökade tillämpningsområde.

Artikel 1.18: Ändring av artikel 15 – Översyn och rapportering

I artikel 15 föreslås en översyn av den föreslagna förordningen år 2028.

Artikel 1.19: Ändring av artikel 17 – Utövande av delegeringen

Punkterna 2, 3 och 6 uppdateras för att lägga till hänvisningar till de befogenheter som fastställs i de nyligen tillagda ytterligare artiklarna som integrerar den tidigare förordningen (EU) 2018/956 om övervakning och rapportering.

Genom **artikel 2** upphävs förordning (EU) 2018/956.

I **artikel 3** anges när denna förordning träder i kraft.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Att ta itu med klimat- och miljörelaterade utmaningar och uppnå målen i Parisavtalet som antogs i december 2015 inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) står i centrum för meddelandet *Den europeiska gröna given*, som antogs av kommissionen den 11 december 2019³. Behovet och värdet av den europeiska gröna given har bara ökat mot bakgrund av covid-19-pandemins mycket allvarliga effekter på unionsmedborgarnas hälsa och ekonomiska välbefinnande.
- (2) Den europeiska gröna given kombinerar en omfattande uppsättning ömsesidigt förstärkande åtgärder och initiativ som syftar till att uppnå klimatneutralitet i unionen senast 2050 och fastställer en ny tillväxtstrategi som syftar till att omvandla unionen till ett rättvist och välmående samhälle, med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi, där ekonomisk tillväxt frikopplas från resursanvändning. Den ska också skydda, bevara och förbättra EU:s naturkapital och skydda allmänhetens hälsa och välbefinnande från miljörelaterade risker och effekter. Samtidigt påverkar denna övergång kvinnor och män på olika sätt och den har särskilda effekter på vissa missgynnade grupper såsom äldre, personer med funktionsnedsättning och personer som tillhör en etnisk minoritet. Det måste därför säkerställas att omställningen är rättvis och inkluderande och att ingen lämnas utanför.

¹ EUT C [...], [...], s. [...].

² EUT C [...], [...], s. [...].

³ Kommissionens meddelande av den 11 december 2019 – *Den europeiska gröna given*, COM (2019) 640 final.

- (3) Unionen åtog sig att till 2030 minska sina nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer i det uppdaterade nationellt fastställda bidrag som överlämnades till UNFCCC:s sekretariat den 17 december 2020.
- (4) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119⁴ har unionen lagfäst målet om klimatneutralitet i hela ekonomin senast 2050. I den förordningen fastställs också ett bindande åtagande om inhemsk minskning i unionen av nettoutsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer senast 2030.
- (5) Alla ekonomiska sektorer, även vägtransportsektorn, förväntas bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar.
- (6) 55 %-paketet, som antogs av Europeiska kommissionen 2021, syftar till att genomföra målet om minskade växthusgasutsläpp fram till 2030. Det omfattar en rad politikområden. Revideringen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242⁵ ingår i det paketet.
- (7) I meddelandet om REPowerEU⁶ beskrivs en plan för att göra EU oberoende av fossila bränslen från Ryssland i god tid före slutet av detta årtionde. I meddelandet betonas bland annat vikten av att ytterligare öka effektiviteten och minska förbrukningen av fossila bränslen inom transportsektorn, där elektrifiering kan kombineras med användning av fossilfri vätgas för att ersätta fossila bränslen.
- (8) För att bidra till en minskning av nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990, och i enlighet med principen om energieffektivitet först, är det nödvändigt att skärpa de krav på minskade koldioxidutsläpp som fastställs i förordning (EU) 2019/1242 för tunga fordon. En tydlig väg måste också fastställas för ytterligare minskningar efter 2030 för att bidra till att senast 2050 uppnå klimatneutralitetsmålet.
- (9) De skärpta kraven på minskade koldioxidutsläpp bör ge incitament till en ökad andel utsläppsfria fordon på unionsmarknaden samtidigt som användare och medborgare gynnas genom bättre luftkvalitet och energibesparingar, och innovation säkerställs i fordonsindustrins värdekedja. Utsläppsfria fordon omfattar för närvarande batteridrivna elfordon, bränslecellsfordon och andra vätgasdrivna fordon, samtidigt som utvecklingen av tekniska innovationer fortsätter.
- (10) Mot denna bakgrund bör nya skärpta mål för minskade koldioxidutsläpp fastställas för nya tunga fordon för perioden för år 2030 och framåt. Dessa mål bör fastställas på en nivå som ger en stark signal om att införandet av utsläppsfria fordon på unionsmarknaden bör påskyndas och innovation inom utsläppsfri teknik på ett kostnadseffektivt sätt stimuleras.

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag) (OJ L 243, 9.7.2021, p. 1).

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202).

⁶ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: *Planen REPowerEU*, COM(2022) 230 final, 18.5.2022.

- (11) I den uppdaterade nya industristrategin⁷ planeras gemensamt skapande av gröna och digitala omställningsvägar i partnerskap med näringslivet, myndigheter, arbetsmarknadens parter och andra berörda parter. I detta sammanhang utarbetas en omställningsväg för ekosystemet för mobilitet som ska åtfölja omställningen inom fordonsindustrins värdekedja. I omställningsvägen tar man särskild hänsyn till små och medelstora företag i fordonsindustrins leveranskedja och till samråd med arbetsmarknadens parter, även från medlemsstaternas sida, och bygger också vidare på den europeiska kompetensagendan med initiativ som kompetenspakten för att mobilisera den privata sektorn och andra berörda parter att höja kompetensen och omskola arbetskraften i EU med tanke på den gröna och den digitala omställningen. Man tar även upp lämpliga åtgärder och incitament på europeisk och nationell nivå för att främja överkomliga priser på utsläppsfria fordon. Detta skulle till exempel kunna innebära möjligheten för medlemsstaterna att använda den föreslagna sociala klimatfonden för att hjälpa mikroföretag att köpa utsläppsfria lastbilar.

Industriplanen i den gröna given⁸ kommer att stärka konkurrenskraften för Europas industri med nettonollutsläpp och stödja den snabba omställningen till klimatneutralitet. Målet med planen är skapa bättre förutsättningar för att utöka EU:s kapacitet att tillverka den nettonollteknik och de nettonollprodukter som behövs för att nå Europas ambitiösa klimatmål.

- (12) Målen för unionens hela fordonspark bör kompletteras med den nödvändiga utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastruktur i enlighet med kommissionens förslag till förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen⁹.
- (13) Omställningen till klimatneutralitet kräver betydande investeringar i elnäten, inbegripet ökad kapacitet, resiliens och lagring, samt ytterligare anslutningar. Med de målnivåer som föreslås i artikel 3a för år 2030 kommer andelen utsläppsfria fordon i den totala fordonsparken som körs på väg samt elförbrukningen inom sektorn att förbli begränsad. Därför kommer även den därmed sammanhängande inverkan på elnätet att vara begränsad.
- (14) Tillverkarna bör ges tillräcklig flexibilitet när det gäller att anpassa sina fordonsparker över tid för att kunna hantera övergången till utsläppsfria fordon på ett kostnadseffektivt sätt, och det är därför lämpligt att behålla strategin med sjunkande målnivåer i femårssteg.
- (15) På grund av den totala lastbilsparkens heterogena struktur är det inte möjligt att fullt ut förutse om tekniken kommer att utvecklas tillräckligt snabbt för att säkerställa att teknik för nollutsläpp från avgasröret är ett livskraftigt val för alla typer av användningsområden. Detta skulle kunna gälla användningen av tunga långdistansfordon under specifika topografiska och meteorologiska förhållanden och långfärdsbussar och lastbilar som används för kritiska säkerhets- och skyddstillämpningar där ett fordon utrustat med teknik för nollutsläpp från avgasröret inte skulle kunna användas på samma sätt. Fordonen i fråga bör utgöra en begränsad

⁷ Kommissionens meddelande *Uppdatering av industristrategin 2020: en starkare inre marknad för EU:s återhämtning*, COM(2021) 350 final, 5.5.2021.

⁸ COM(2023) 62 final.

⁹ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU, COM(2021) 559 final, 14.7.2021.

andel av hela den tunga fordonsparken. Mot bakgrund av dessa överväganden bör det i målet för 2040 lämnas viss marginal för att ta höjd för framtida teknisk utveckling.

- (16) Upphandlande myndigheter eller enheter bör, när de baserar tilldelningen av kontrakt för inköp eller användning av fordon som avses i punkt 4.2 i bilaga I, beakta försörjningstryggheten, bland annat genom att följa vägledningen om tillträde för anbudsgivare och varor från tredjeländer till EU:s upphandlingsmarknad (C(2019) 5494 final).
- (17) De skärpta målen för unionens hela fordonspark som gäller från och med år 2030 innebär att tillverkarna kommer att behöva få ut betydligt fler utsläppsfria fordon på unionsmarknaden. I detta sammanhang skulle incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon (ZLEV, Zero and Low Emission Vehicle) inte längre tjäna sitt ursprungliga syfte och riskera att göra förordning (EU) 2019/1242 mindre effektiv. Incitamentsmekanismen för ZLEV bör därför avskaffas från och med 2030.
- (18) Möjligheten att avsätta intäkterna från avgifterna för överskridande utsläpp till en särskild fond eller relevant program har utvärderats i enlighet med artikel 15.4 i förordning (EU) 2019/1242, med slutsatsen att detta avsevärt skulle öka den administrativa bördan utan att direkt gynna fordonsindustrin i dess övergång. Intäkterna från avgifterna för överskridande utsläpp bör därför fortsätta att betraktas som intäkter i unionens allmänna budget i enlighet med artikel 8.4 i förordning (EU) 2019/1242.
- (19) Tillämpningsområdet bör utvidgas till att även omfatta de övervaknings- och rapporteringsskyldigheter som genom den här förordningen integreras i förordning (EU) 2019/1242.
- (20) Förordning (EU) 2019/1242 bör ändras så att den omfattar samma tillämpningsområde som Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956¹⁰.
- (21) För fordon som inte omfattas av lagstiftningen om typgodkännande av fordon, såsom jordbruks- och skogsbrukstraktorer, fordon som konstruerats och tillverkats för att användas av försvarsmakten och som bandfordon, fastställs inte koldioxidutsläppen och dessa fordon behöver därför inte uppfylla de koldioxidmål som fastställs i denna förordning.

Fordon som konstruerats och tillverkats eller anpassats för att användas inom civilskyddet, brandförsvaret, ordningsmakten, eller akutsjukvården och som är frivilligt typgodkända bör också undantas från skyldigheten att uppfylla koldioxidmålen i denna förordning för att inte skapa ett incitament att inte längre på frivillig basis typgodkänna sådana fordon, vilket skulle få negativa konsekvenser för säkerheten och miljön, såvida inte tillverkaren begär att dessa fordon ska inkluderas.

Medlemsstaterna bör också ha rätt att ange ett undantag från skyldigheten att uppfylla utsläppsmålen för fordon som inte är särskilt konstruerade men registrerade för att användas inom civilskyddet, brandförsvaret, ordningsmakten, försvarsmakten eller akutsjukvården, t.ex. vanliga bussar som används för transport av polis eller väpnade styrkor, genom att bekräfta att ett sådant undantag svarar mot allmänintresset.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (EUT L 173, 9.7.2018, s. 1).

För vissa fordon som är typgodkända har koldioxidutsläppen av tekniska orsaker ännu inte fastställs och de fordonen behöver inte uppfylla de koldioxidmål som fastställs i den här förordningen. Det rör sig till exempel om fordon för särskilda ändamål, såsom mobilkranar, fordon för transport av hydraulmaskiner eller exceptionell last, terränggående fordon, t.ex. vissa fordon som används för gruvdrift, skogsbruk och jordbruk, samt andra fordon med icke-standardiserade axelkonfigurationer, t.ex. fordon med mer än fyra axlar eller fler än två drivaxlar, små bussar med en högsta vikt på mindre än 7,5 ton och små lastbilar med en högsta vikt på mindre än 5 ton.

Arbetsfordon, såsom sopbilar, tippbilar eller betongblandare, bör fortsätta att undantas från beräkningen av tillverkarnas genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp.

- (22) Vissa definitioner bör införas för att harmonisera terminologin med terminologin i unionens lagstiftning om typgodkännande av fordon, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858¹¹ och kommissionens förordning (EU) 2017/2400¹².
- (23) Med tanke på den nyligen införda möjligheten att föra över fordon mellan tillverkare och fastställandet av ett undantag för tillverkare som endast producerar ett litet antal fordon bör en definition av begreppet ”grupp av anslutna enheter” läggas till i förordning (EU) 2019/1242, en definition som i allt väsentligt följer den terminologi som används i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631¹³ för lätta fordon.
- (24) För att fastställa enskilda tillverkares skyldigheter bör mål för minskning av koldioxidutsläppen från unionens hela nya tunga fordonspark omvandlas till specifika minskningsmål för undergrupper som bör definieras utifrån de tekniska egenskaperna hos de fordon de består av.
- (25) Eftersom koldioxidutsläppen från släpvagnar i stor utsträckning påverkar motorfordons totala koldioxidutsläpp och energiförbrukning bör även mål för de olika släpvagnarna fastställas.
- (26) På grund av delsektorns tekniska mognadsgrad och behovet av att förbättra luftkvaliteten i städerna bör det fastställas en obligatorisk minimiandel nya utsläppsfria stadsbussar.
- (27) En obligatorisk minimiandel utsläppsfria stadsbussar bör avspegla samhällets behov av kollektivtrafik till överkomliga priser, även i landsbygdsområden. Ett ökat utbud av utsläppsfria stadsbussar till följd av en sådan obligatorisk minimiandel bör få en positiv effekt på anskaffningskostnaderna, både i form av inköpspris och den totala ägandekostnaden för utsläppsfria stadsbussar, och innebär minskad användning av fossila bränslen vid drift av sådana bussar. Gemensam upphandling av stadsbussar

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

¹² Kommissionens förordning (EU) 2017/2400 av den 12 december 2017 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG och kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 (EUT L 349, 29.12.2017, s. 1).

¹³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).

som bygger på plattformen Clean Bus kan sänka anskaffningskostnaderna för sådana bussar ytterligare, och medlemsstaterna skulle kunna använda den föreslagna sociala klimatfonden för att stödja utsatta medborgare med reducerade eller kostnadsfria kollektivtrafikbiljetter eller abonnemang. Regionala bussar och långfärdsbussar, även för transporter på landsbygden, omfattas emellertid fortfarande av målen för tunga fordon. Genom stöd från den sociala klimatfonden skulle landsbygdsområdenas särskilda behov kunna tillgodoses och transportfattigdom¹⁴ förebyggas genom att säkerställa tillgång till kollektivtrafik till överkomliga priser.

- (28) Faktorn för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon bör tillämpas för sista gången för rapporteringsperioden för 2029, eftersom den därefter inte längre anses behövas som incitament för att främja marknadstillträde för utsläppsfria fordon.
- (29) Eftersom kommersiella enheter snarare än juridiska personer bör tas i beaktande när det gäller efterlevnaden bör tillverkare som har ekonomiska band tillåtas att, inom vissa gränser, överföra fordon mellan sig för att kunna redovisa dessa fordon i enlighet med förordning (EU) 2019/1242.
- (30) För att gynna utvecklingen av ny utsläppsfri teknik i specialiserade små och medelstora företag bör det också vara möjligt att överföra utsläppsfria fordon mellan enheter utan några inbördes band.
- (31) För att undvika oproportionerligt höga efterlevnadskostnader och för att minska den administrativa bördan bör tillverkare som producerar ett litet antal fordon som uppfyller vissa rättsliga krav undantas från att uppfylla utsläppsmålen för koldioxid. Eftersom de är skyldiga att uppfylla rapporteringsskyldigheterna i förordning (EU) 2019/1242 finns det en passande kontrollmekanism för dessa tillverkare.
- (32) Det befintliga systemet med fleråriga utsläppskrediter och utsläppsskulder bör förlängas till 2039 eftersom minskningsmålen fortsätter att skärpas efter 2030 och fram till och med 2040, vilket kräver en framåtblickande teknisk utveckling hos tillverkarna under den perioden.
- (33) I förordning (EU) 2019/1242 bör det för varje fordonskategori tydligt anges vilken tillverkare ett fordon ska kopplas till, och därvid bör de olika förhållandena för fordon i kategori M särskilt beaktas.
- (34) Reglerna om verifiering av övervakningsuppgifter bör också omfatta eventuella korrigeringar i efterhand av fel i sådana rapporterade uppgifter och hur kommissionen bör hantera sådana korrigeringar när utsläppsmålen för koldioxid från fordonsparken genomförs.
- (35) Bedömningen av referensvärden för koldioxidutsläpp bör ändras till att även omfatta de undergrupper av fordon som nyligen inkluderats i tillämpningsområdet för förordning (EG) 2019/1242.
- (36) Tillverkarnas och medlemsstaternas övervakning och rapportering är en viktig förutsättning för genomförandet av förordning (EU) 2019/1242. En integrering av förordning (EU) 2018/956 i förordning (EU) 2019/1242 bör leda till synergieffekter och göra det möjligt att tolka bestämmelserna med beaktande av målen för båda förordningarna.

¹⁴

I linje med definitionen i artikel 2.2a i förordningen om den sociala klimatfonden.

- (37) I samband med att övervaknings- och rapporteringsbestämmelserna integreras i förordning (EU) 2019/1242 bör man ta tillfället i akt att ändra dessa bestämmelser något mot bakgrund av erfarenheterna från de två första rapporteringscyklerna i förordning (EU) 2018/956.
- (38) Med tanke på att bestämningen inte längre kommer att göras av tillverkarna på egen hand bör rapporteringen av koldioxidutsläpp och andra tekniska uppgifter om fordonen utvidgas till att omfatta inte bara tillverkare utan även de enheter som utför fastställandet för fordonen enligt förordning (EU) 2017/2400 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362¹⁵. De uppgifter som ska rapporteras bör omfatta tillverkarens dokumentationsfil.
- (39) För att säkerställa tillgången till uppgifter om ny och avancerad teknik för att minska koldioxidutsläpp och till resultaten av kontrollprovningar på väg och för att säkerställa att intervallen för luftmotståndsvärdet förblir relevanta i informations- och jämförbarhetssyfte samt för att kunna komplettera bestämmelserna om administrativa sanktionsavgifter bör kommissionen ges möjlighet att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen, utvecklingen av godstransportlogistiken, nödvändiga anpassningar på grundval av tillämpningen av denna förordning och ändringar av den underliggande lagstiftningen om typgodkännande och att säkerställa att uppgiftskraven och övervaknings- och rapporteringsförfarandet förblir relevanta över tid för att kunna bedöma den tunga fordonsparkens bidrag till koldioxidutsläppen.
- (40) Av dessa skäl bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av kriterierna för bestämning av undergrupper av fordon, definition av arbetsfordon, räckvidd för olika typer av framdrivningsteknik, förteckningen över användningsprofiler och deras viktningsvärden, nyttolast, passagerarantal, passagerarvikter, högsta tekniskt tillåtna nyttolast, högsta tekniskt tillåtna antal passagerare och lastvolymen för undergrupper av fordon samt värden för årliga körsträckor, ändring av de uppgiftskrav och det övervaknings- och rapporteringsförfarande som fastställs i bilagorna till denna förordning, specificering av de uppgifter som medlemsstaterna ska rapportera för övervakning av resultaten av kontrollprovningar på väg, ändring av intervallen för luftmotståndsvärdet samt fastställande av kriterier, beräkning och metod för uppbörd av administrativa sanktionsavgifter som åläggs tillverkare. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (41) Förordning (EU) 2018/956 bör upphävas med en tidsplan som gör det möjligt att avsluta den rapporteringsperiod som pågår när denna förordning träder i kraft enligt de regler som var tillämpliga i början av den rapporteringsperioden, inbegripet all

¹⁵ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362 av den 1 augusti 2022 om genomförande av Europaparlamentets och rådets genomförandeförordning (EG) nr 595/2009 vad gäller tunga släpfordons prestanda med avseende på deras påverkan på motorfordons koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, energiförbrukning och körsträcka med nollutsläpp och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2020/683 (EUT L 205, 5.8.2022, s. 145).

efterbehandling av de insamlade uppgifterna. Denna förordning bör därför tillämpas från och med början av den därpå följande rapporteringsperioden.

(42) Förordning (EU) 2019/1242 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av förordning (EU) 2019/1242

Förordning (EU) 2019/1242 ska ändras på följande sätt:

(1) Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

Syfte och mål

1. Genom denna förordning fastställs krav avseende koldioxidutsläpp för nya tunga fordon för att bidra till uppnåendet av unionens mål att minska sina utsläpp av växthusgaser, enligt förordning (EU) 2018/842¹⁶, och målen i Parisavtalet¹⁷ samt för att säkerställa en väl fungerande inre marknad.

2. I denna förordning fastställs även rapporteringskrav avseende koldioxidutsläpp från och bränsleförbrukning hos nya tunga fordon som är registrerade i unionen.”

(2) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Denna förordning ska tillämpas på nya fordon som antingen har typgodkänts eller godkänts enskilt enligt förordning (EU) 2018/858 eller som inte kräver typgodkännande enligt artikel 2.3 i samma förordning och som tillhör följande kategorier:

a) M₂ och M₃.

b) N₁, som inte omfattas av förordning (EU) 2019/631, N₂ och N₃.

c) O₃ och O₄.

Vid tillämpning av denna förordning ska dessa fordon betecknas som tunga fordon. Fordon som omfattas av leden a och b ska betecknas som tunga motorfordon.

De fordonskategorier som avses i denna förordning avser de fordonskategorier som definieras i artikel 4 i förordning (EU) 2018/858 och i bilaga I till den förordningen.”

b) Punkt 2 ska ändras på följande sätt:

i) Första stycket ska ersättas med följande:

¹⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 16, 19.6.2018, s. 26).

¹⁷ EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

”2. De fordon som avses i punkt 1 ska, vid tillämpning av denna förordning, betraktas som nya tunga fordon för en viss rapporteringsperiod om de förstagångsregistreras i unionen under den perioden och inte tidigare har registrerats utanför unionen.”

ii) Följande stycke ska läggas till:

”Punkt 1 ska inte tillämpas på fordon som registreras för första gången för en period på högst en månad och som registrerats uteslutande för att transiteras till ett land utanför unionen.”

c) Följande punkter 4, 5 och 6 ska läggas till:

”4. Trots vad som sägs i artikel 2.3 i förordning (EU) 2017/2400 ska godkända fordon som omfattas av artikel 2.3 b i förordning (EU) 2018/858 inte omfattas av de koldioxidutsläppsmål som anges i artikel 3a i den här förordningen, såvida inte tillverkaren väljer att inkludera dessa fordon i beräkningen av sina specifika koldioxidutsläpp och koldioxidutsläppsmål när de rapporterar fordonet i enlighet med del B i bilaga IV till den här förordningen.

5. Andra fordon än de som avses i punkt 4 och som är registrerade för att användas inom civilskyddet, brandförsvaret, ordningsmakten, försvarsmakten eller akutsjukvården ska inte omfattas av koldioxidutsläppsmålen enligt artikel 3a, om en medlemsstat anger detta i registrerings- och rapporteringsförfarandet och därigenom i de uppgifter som rapporteras i enlighet med del A i bilaga IV, vilket bekräftar att ett utsläppsfritt fordon inte kan användas på samma sätt och att det därför ligger i allmänhetens intresse att registrera ett fordon med en förbränningsmotor för detta ändamål.

6. De rapporteringsskyldigheter som fastställs i artiklarna 13a–13f ska också tillämpas på fordon som inte omfattas av koldioxidutsläppsmål i enlighet med punkterna 4 och 5 i denna artikel.”

(3) Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. *referensvärde för koldioxidutsläpp*: de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen under referensperioden för alla nya tunga fordon i var och en av undergrupperna av fordon, fastställda i enlighet med punkt 3 i bilaga I.”

b) Följande punkter ska införas som punkterna 3a och 3b:

”3a. *rapporteringsperiod*: perioden under ett visst år från och med den 1 juli till och med den 30 juni påföljande år.

3b. *referensperiod*: den rapporteringsperiod för ett visst år för vilken de lagstadgade minskningsskyldigheterna för en viss undergrupp av fordon anges i denna förordning.”

c) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. *specifikt koldioxidutsläppsmål*: koldioxidutsläppsmålet för en enskild tillverkare, fastställt en gång per år, för den föregående rapporteringsperioden, i enlighet med punkt 4 i bilaga I.”

d) Punkt 9 ska ersättas med följande:

”9. *arbetsfordon*: ett tungt fordon som är avsett att användas för särskilda arbetsuppgifter och som enligt uppgifterna i det intyg om överensstämmelse som rapporterats av medlemsstaterna uppfyller kriterierna i punkt 1.2 i bilaga I.”

e) Punkt 10 ska utgå.

f) Följande punkter ska införas som punkterna 10a och 10b:

”10a. *uppgiftslämnare*: en enhet som ansvarar för rapporteringen av uppgifter till kommissionen.

10b. *fastställande för ett tungt fordon*: fastställande av dess koldioxidutsläpp eller indataparametrar i enlighet med artikel 9 i förordning (EU) 2017/2400 eller bedömningen av dess prestanda med avseende på dess påverkan på koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning i enlighet med artikel 8 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362.”

g) Punkt 11 ska ersättas med följande:

”11. *utsläppsfritt fordon*: följande fordon:

- a) Ett tungt motorfordon med högst 5 g/(ton-km) eller 5 g/(person-km) koldioxidutsläpp, fastställt i enlighet med artikel 9 i förordning (EU) 2017/2400.
- b) Ett tungt motorfordon som uppfyller villkoren i punkt 1.1.4 i bilaga I till denna förordning om inga koldioxidutsläpp har fastställts i enlighet med förordning (EU) 2017/2400.
- c) Ett släpfordon försett med en anordning som aktivt stöder dess framdrivning och som inte har någon förbränningsmotor eller en förbränningsmotor som släpper ut mindre än 5 g CO₂/kWh, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder eller Uneceföreskrift (EG) nr 49.”

h) Punkt 12 ska ersättas med följande:

”12. *utsläppssnålt tungt fordon*: ett annat tungt fordon än ett utsläppsfritt tungt fordon, med specifika koldioxidutsläpp som är lägre än hälften av referensvärdet för koldioxidutsläppen för alla fordon i den undergrupp av fordon som det tunga fordonet tillhör, fastställt i enlighet med punkt 2.3.4 i bilaga I.”

i) Följande punkter ska läggas till som punkterna 16–23:

”16. *primärfordon för ett tungt fordon*: ett primärfordon enligt definitionen i artikel 3.22 i förordning (EU) 2017/2400, som för simuleringsändamål har tilldelas en standardkaross som motsvarar det tunga fordonets faktiska kaross med avseende på dess konfiguration (låg/högt golv, en-/tvåvånings) och eventuella andra parametrar, beroende på vad som är tillämpligt.

17. *etappvis färdigbyggt fordon*: etappvis färdigbyggt fordon enligt definitionen i artikel 3.26 i förordning (EU) 2018/858.

18. *färdigbyggt fordon*: färdigbyggt fordon enligt definitionen i artikel 3.27 i förordning (EU) 2018/858.

19. *terränggående fordon*: terränggående fordon enligt definitionen i del A, punkt 2.1 i bilaga I till förordning (EU) 2018/858.

20. *fordon avsett för särskilda ändamål*: fordon avsett för särskilda ändamål enligt definitionen i artikel 3.31 i förordning (EU) 2018/858.

21. *terränggående fordon avsett för särskilda ändamål*: terränggående fordon avsett för särskilda ändamål enligt definitionen i del A, punkt 2.3.1 i bilaga I till förordning (EU) 2018/858.

22) *intyg om överensstämmelse*: ett intyg om överensstämmelse enligt definitionen i artikel 3.5 i förordning (EU) 2018/858.

23) *offentligt kontrakt*: i samband med offentliga upphandlingsförfaranden och om inte annat anges, ett offentligt kontrakt enligt definitionen i artikel 2.1 punkt 5 i direktiv 2014/24/EU, kontrakt enligt definitionen i artikel 2 punkt 1 i direktiv 2014/25/EU samt koncessioner enligt definitionen i artikel 5 punkt 1 i direktiv 2014/23/EU.”

j) Följande stycke ska läggas till:

”I denna förordning avses med *en grupp av anslutna tillverkare* en tillverkare och dennes anslutna företag.

Med *anslutna företag* avses

a) företag i vilket tillverkaren direkt eller indirekt

i) har rätt att utöva mer än hälften av rösterna, eller

ii) har befogenhet att utse mer än hälften av ledamöterna i styrelsen, direktionen eller organ som rättsligt företräder företaget, eller

iii) har rätt att leda företagets verksamhet,

b) företag som direkt eller indirekt har sådana rättigheter eller befogenheter som avses i led a över tillverkaren,

c) företag i vilka ett företag som avses i led b direkt eller indirekt har de rättigheter eller befogenheter som avses i led a,

d) företag i vilka tillverkaren tillsammans med ett eller flera av de företag som avses i led a, b eller c, eller i vilka två eller flera av de senare företagen gemensamt har de rättigheter eller befogenheter som avses i led a,

e) företag i vilka de rättigheter eller befogenheter som avses i led a gemensamt innehas av tillverkaren eller ett eller flera av dennes anslutna företag som avses i leden a–d och en eller flera tredje parter.”

(4) Följande artiklar ska införas som artiklarna 3a–3c:

”Artikel 3a

Koldioxidutsläppsmål

1. De genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya tunga motorfordon i unionens fordonspark som inte är fordon avsedda för särskilda ändamål, terränggående fordon, terränggående fordon avsedda för särskilda ändamål eller arbetsfordon ska minskas med följande procentsatser jämfört med de genomsnittliga koldioxidutsläppen för rapporteringsperioden för år 2019:

- a) Med 15 % för undergrupper av fordon 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD och 10-LH för rapporteringsperioderna 2025–2029.
 - b) Med 45 % för alla undergrupper av fordon för rapporteringsperioderna 2030–2034.
 - c) Med 65 % för alla undergrupper av fordon för rapporteringsperioderna 2035–2039.
 - d) Med 90 % för alla undergrupper av fordon för rapporteringsperioderna för år 2040 och framåt.
2. Undergrupperna av fordon ska bidra till dessa koldioxidutsläppsmål i enlighet med punkt 4.3 i bilaga I.
 3. Koldioxidutsläpp relaterade till unionens fordonspark av nya släpvagnar ska minskas i enlighet med punkt 4.3 i bilaga I.

Artikel 3b

Nollutsläppsmål för stadsbussar

1. För fordon som avses i punkt 4.2 i bilaga I ska tillverkarna uppfylla de minimiandelar utsläppsfria fordon i sin fordonspark av nya tunga fordon som fastställs i punkt 4.3 i bilaga I. För nya stadsbussar ska andelen utsläppsfria fordon vara 100 % från och med rapporteringsperioden för 2030.
2. Medlemsstaterna får besluta att från skyldigheten enligt denna artikel undanta en begränsad andel av de stadsbussar som registreras under varje rapporteringsperiod, om de kan bekräfta att ett utsläppsfritt fordon inte kan användas på samma sätt som det fordonet och att det därför av samhällsekonomiska skäl med tanke på specifika topografiska och meteorologiska förhållanden ligger i allmänhetens intresse att registrera ett fordon som inte är utsläppsfritt för att uppnå detta syfte.

Kommissionen har befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att fastställa den maximala andel fordon som en medlemsstat får undanta och de samhällsekonomiska fördelarna med hänsyn till specifika topografiska och meteorologiska förhållanden som motiverar det undantag som avses i föregående punkt.
3. När det gäller användningen av de fordon som avses i denna artikel ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att fastställa gemensamma tekniska specifikationer, inbegripet standarder, när det gäller följande:
 - a) Den tekniska och öppna driftskompatibiliteten mellan laddnings- och tankningsinfrastrukturen och fordonen, när det gäller fysiska anslutningar och kommunikationsutbyte.
 - b) Trygg och säker delning och användning av de data som genereras.

Artikel 3c

Förfaranden för offentlig upphandling

1. Upphandlande myndigheter eller upphandlande enheter ska grunda tilldelningen av offentliga kontrakt för inköp eller användning av de fordon som avses i artikel 3b på det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet, vilket ska inbegripa det bästa förhållandet mellan pris och kvalitet och anbudets bidrag till försörjningstryggheten, i enlighet med tillämplig internationell rätt.

2. Anbudsgivarens bidrag till försörjningstryggheten ska bland annat bedömas på grundval av följande:

a) Andelen produkter eller anbud med ursprung i tredjeländer, fastställda i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013.

b) Tredjeländers införande av en restriktiv eller snedvridande åtgärd för sådana fordon, eller den tekniska och öppna driftskompatibiliteten mellan laddnings- och tankningsinfrastrukturen och fordonen.

c) Tillgången på reservdelar som är nödvändiga för att den utrustning som anbudet gäller ska fungera.

d) Anbudsgivarens åtagande att eventuella förändringar i dess leveranskedja under fullgörandet av kontraktet inte kommer att inverka negativt på fullgörandet av kontraktet.

e) Certifiering eller dokumentation som visar att anbudsgivarens leveranskedja är organiserad på ett sätt som kommer att göra det möjligt för denne att uppfylla kraven på försörjningstrygghet.

3. I enlighet med artikel 3b ska anbudets bidrag till försörjningstryggheten ges en viktning på mellan 15 % och 40 % av tilldelningskriterierna. ”

(5) I artikel 4 första stycket ska punkt a ersättas med följande:

”a) De uppgifter som rapporterats för tillverkarens nya tunga fordon som registrerats under den föregående rapporteringsperioden. ”

(6) Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Från och med den 1 juli 2020 och för varje efterföljande rapporteringsperiod fram till och med rapporteringsperioden för 2029 ska kommissionen för varje tillverkare fastställa faktor för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon för den föregående rapporteringsperioden.

Faktorn för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ska ta hänsyn till antalet utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon i tillverkarens fordonspark och deras koldioxidutsläpp.”

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. För rapporteringsperioderna från och med 2025 till och med 2029 ska faktorn för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon fastställas utgående från ett riktmärke om 2 %, i enlighet med punkt 2.3.2 i bilaga I.”

c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Faktorn för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ska minska en tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp med högst 3 %. Bidraget till den faktorn från utsläppsfria fordon i kategori N, utom fordon i undergrupperna 4-UD, 4-RD, 4-

LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, ska minska en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp med högst 1,5 %.”

- (7) Artikel 6 ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Specifika koldioxidutsläppsmål för en tillverkare

För rapporteringsperioden för 2025 och under varje efterföljande rapporteringsperiod ska kommissionen för varje tillverkare fastställa ett specifikt koldioxidutsläppsmål för den föregående rapporteringsperioden. Målet ska fastställas i enlighet med punkt 4.1 i bilaga I.”

- (8) Följande artiklar ska införas som artiklarna 6a och 6b:

”Artikel 6a

Överföring av fordon mellan tillverkare

1. Vid beräkningen av tillverkarnas genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp i enlighet med artikel 4 och punkt 2.2 i bilaga I får enskilda fordon överföras mellan tillverkare på följande villkor:

a) För alla överföringar: begäran ska lämnas in gemensamt av den överförande och den mottagande tillverkaren.

b) För överföring av andra fordon än utsläppsfria fordon ska den överförande och den mottagande tillverkaren tillhöra en grupp anslutna tillverkare.

c) För överföringar av utsläppsfria fordon mellan tillverkare som inte tillhör en grupp anslutna tillverkare: antalet utsläppsfria fordon som överförs till en tillverkare får inte överstiga 5 % av alla dess nya tunga fordon som registrerats under en viss rapporteringsperiod.

Tillverkarna ska underrätta kommissionen om begäran om överföring med hjälp av de elektroniska verktyg som tillhandahålls av kommissionen.

2. Om kommissionen anser att villkoren för en överföring är uppfyllda ska den inte beakta det överförda fordonet vid beräkningen av relevanta värden för den överförande tillverkaren, utan kommer att beakta dem vid beräkningen av relevanta värden för den mottagande tillverkaren.

Artikel 6b

Undantag för tillverkare som producerar ett litet antal fordon

1. Om färre än 100 nya tunga fordon från en tillverkare registreras under en viss rapporteringsperiod ska de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen enligt artikel 4 och punkt 2.7 i bilaga I och de specifika utsläppsmålen för koldioxid enligt artikel 6 och punkt 4.1 i bilaga I fastställas till ”0” för respektive rapporteringsperiod.
2. Värdena för genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp och specifika koldioxidutsläpp ska inte tas med i offentliggörandet enligt artikel 11 för de berörda tillverkarna och rapporteringsperioderna.
3. Det undantag som fastställs i punkt 1 ska inte tillämpas under en viss rapporteringsperiod i följande fall:

- a) På tillverkarens begäran.
 - b) Om tillverkaren begär en överföring av fordon i enlighet med artikel 6a.
 - c) Om tillverkaren ingår i en grupp av anslutna tillverkare som gemensamt registrerade fler än 100 fordon under den rapporteringsperioden eller med en annan tillverkare som inte omfattas av undantaget i punkt 1.
4. Tillverkare som ingår i en grupp i den mening som avses i punkt 3 c ska underrätta kommissionen om de registrerade färre än 100 fordon under en viss rapporteringsperiod.
 5. Tillverkare som inte omfattas av undantaget i punkt 1 ska under varje rapporteringsperiod informera kommissionen om alla sina anslutna företag som uppfyller villkoren för undantaget i punkt 1.
 6. Tillverkarna ska lämna nödvändig information till kommissionen med hjälp av de elektroniska verktyg som tillhandahålls av kommissionen.”
- (9) Artikel 7 ska ändras på följande sätt:
- a) I punkt 1 ska inledningen i första stycket ersättas med följande:
 ”Vid fastställandet av huruvida en tillverkare uppfyller sina specifika koldioxidutsläppsmål under rapporteringsperioderna för åren 2025–2039 ska hänsyn tas till tillverkarens utsläppskrediter eller utsläppsskulder fastställda i enlighet med punkt 5 i bilaga I, vilka motsvarar antalet nya tunga fordon från tillverkaren för en rapporteringsperiod, multiplicerat med”
 - b) I punkt 1 ska ”2029” ersättas med ”2039” i andra stycket.
 - c) I punkt 1 ska tredje stycket ersättas med följande:
 ”Utsläppsskulder ska räknas in under rapporteringsperioderna för 2025–2039. En tillverkares totala utsläppsskuld får dock inte överskrida 5 % av tillverkarens specifika koldioxidutsläppsmål multiplicerat med antalet tunga fordon från tillverkaren under den perioden (*gräns för utsläppsskuld*).”
 - d) I punkt 1 ska fjärde stycket ersättas med följande:
 ”Eventuella utsläppskrediter och utsläppsskulder som räknas in under rapporteringsperioderna för 2025–2039 ska i tillämpliga fall överföras från en rapporteringsperiod till nästa rapporteringsperiod. Eventuella resterande utsläppsskulder ska dock regleras under rapporteringsperioderna för 2029, 2034 och 2039.”
 - e) Punkt 2 ska ersättas med följande:
 ”2. Kurvorna för minskade koldioxidutsläpp ska fastställas för varje tillverkare i enlighet med punkt 5.1 i bilaga I, på grundval av följande linjära kurvor:
 - a) Mellan referensvärdet för koldioxidutsläpp och koldioxidutsläppsmålet för rapporteringsperioden för 2025 eller 2030 enligt artikel 3a.1 a och b.
 - b) Mellan koldioxidutsläppsmålet för rapporteringsperioden för 2025 och koldioxidutsläppsmålet för rapporteringsperioden för 2030 i enlighet med artikel 3a.1 b.
 - c) Mellan koldioxidutsläppsmålet för rapporteringsperioden för 2030 och koldioxidutsläppsmålet för rapporteringsperioden för 2035 i enlighet med artikel 3a.1 c.

d) Mellan koldioxidutsläppsmålet för rapporteringsperioden för 2035 och koldioxidutsläppsmålet för rapporteringsperioden för 2040 i enlighet med artikel 3a.1 d.”

(10) Följande artiklar ska införas som artiklarna 7a och 7b:

”Artikel 7a

Koppling av fordon till en tillverkare

Vid beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen enligt artikel 4 och de specifika koldioxidutsläppsmålen enligt artikel 6 ska de fordon som registreras under en viss rapporteringsperiod kopplas till följande tillverkare:

- a) Fordonstillverkare som definieras i artikel 3.4a i förordning (EU) 2017/2400 när det gäller fordon i kategori N.
- b) Primärfordonstillverkare som definieras i artikel 3.29 i förordning (EU) 2017/2400 när det gäller fordon i kategori M.
- c) Fordonstillverkare som definieras i artikel 2.5 i genomförandeförordning (EU) 2022/1362 när det gäller fordon i kategori O.

Artikel 7b

Beräkning av genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från fordon i kategori M

För fordon i kategori M ska följande gälla:

- a) Vid beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen i en tillverkares undergrupp ska ett nytt tungt fordon i kategori M med dess specifika koldioxidutsläpp betraktas som färdigbyggt eller etappvis färdigbyggt fordon i punkt 2.2.2 i bilaga I och ska inte beaktas i punkt 2.2.3 i bilaga I.
- b) Ett nytt tungt fordon i kategori M med de specifika koldioxidutsläppen från dess primärfordon ska emellertid, på begäran av tillverkaren som avses i artikel 7a b, och med beaktande av de villkor som anges i stycke 3, beaktas i punkt 2.2.3 i bilaga I och inte i punkt 2.2.2 i bilaga I.
- c) En sådan begäran som avses i led b för ett nytt tungt fordon i kategori M ska inte godtas om fordonets tillverkare enligt definitionen i artikel 7a b och tillverkaren av dess färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordon enligt definitionen i artikel 3.4a i förordning (EU) 2017/2400 är anslutna företag eller samma juridiska person. Genom att göra en sådan begäran försäkrar tillverkaren att detta villkor är uppfyllt och ska på begäran förse kommissionen med styrkande information.
- d) Kommissionen ska, med stöd av byrån, i god tid och i elektroniskt format tillhandahålla de verktyg och den förfarandevägledning som krävs för att tillverkarna ska kunna inge de begäranden som avses i led b.”

(11) Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

- a) I punkt 1 a ska ”till 2029” ersättas med ”och framåt”.
- b) Punkt 1 b ska utgå.
- c) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. En tillverkare ska anses stå för överskridande koldioxidutsläpp i något av följande fall:

- a) För någon av rapporteringsperioderna för åren 2025–2028, 2030–2033, 2035–2038: summan av utsläppsskulderna, minskad med summan av utsläppskrediterna, överskrider den gräns för utsläppsskuld som avses i artikel 7.1 tredje stycket.
- b) För rapporteringsperioden för åren 2029, 2034, 2039 och 2040: summan av utsläppsskulderna, minskad med summan av utsläppskrediterna, är positiv.
- c) Från och med rapporteringsperioden för år 2041 och framåt: tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider tillverkarens specifika koldioxidutsläppsmål.”

(12) Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Typgodkännandemyndigheter och tillverkare ska utan dröjsmål till kommissionen rapportera följande avvikelser från de rapporterade uppgifterna:

a) Om koldioxidutsläppvärden från tunga fordon i trafik, till följd av kontroller som utförts i enlighet med det förfarande som avses i artikel 13 i denna förordning, avviker från de värden som anges i intyg om överensstämmelse eller i den kundinformationsfil som avses i artikel 9.4 i förordning (EU) 2017/2400.

b) Om fel på grund av felaktiga indata eller andra orsaker i samband med fastställandet av koldioxidutsläpp konstaterades.

c) Om fel i genomförandet av övervakningen och rapporteringen av koldioxidutsläpp konstaterades.

d) Andra avvikelser än de som nämns i leden a, b och c.”

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Kommissionen ska beakta de avvikelser som avses i punkt 1 vid beräkningen av en tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp och referensvärdet för koldioxidutsläpp samt överväga att ändra de beslut som fattats i enlighet med artikel 11 i överensstämmelse med detta. Kommissionen är inte skyldig att beakta avvikelser om omräkningen av en tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp eller referensvärdet för koldioxidutsläpp resulterar i en avvikelse på mindre än 0,1 %.”

(13) Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Bedömning av referensvärde för koldioxidutsläpp

1. För att säkerställa att referensvärdena för koldioxidutsläpp från undergrupper av fordon, för vilka en rapporteringsperiod för år 2024 eller senare tillämpas som referensperiod enligt punkt 3.2 i bilaga I, blir en tillförlitlig och representativ grund, ska kommissionen bedöma tillämpningen av villkoren för fastställande av referensvärden för koldioxidutsläpp och fastställa om dessa utsläpp utan giltig orsak ökat och, i förekommande fall, hur de ska korrigeras.
2. Om kommissionen kommer fram till att alla eller vissa av referensutsläppen ska korrigeras, ska den anta en genomförandeakt i enlighet med det

granskningsförfarande som avses i artikel 16.2 för att genomföra dessa korrigeringar.”

(14) Artikel 11 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska andra stycket ersättas med följande:

”Den förteckning som ska offentliggöras senast den 30 april året efter det år då en referensperiod har löpt ut ska innehålla de referensvärden för koldioxidutsläpp som fastställts för den referensperioden.”

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Kommissionen ska ändra genomförandeakter som antagits enligt punkt 1

a) om de typgodkännandeförfaranden som avses i förordning (EG) nr 595/2009 ändras, med undantag för de ändringar som rör de värden för nyttolast och antal passagerare som används för att fastställa koldioxidutsläpp, på ett sådant sätt att den nivå av koldioxidutsläpp från de representativa fordonen som anges enligt denna punkt ökar eller minskar med mer än 5 g CO₂ /km,

i) justerade referensvärden beräknas i enlighet med punkt 1 i bilaga II,

ii) de nya värdena ska offentliggöras som ett komplement till tidigare värden, med angivande av den rapporteringsperiod då de tillämpas första gången,

b) om bilagorna har ändrats i enlighet med artikel 14.1 a–f

i) tidigare offentliggjorda referensvärden för koldioxidutsläpp beräknas på nytt i enlighet med bilaga I, med beaktande av de parametrar som ändrats i enlighet med något av leden i artikel 14.1 a–f,

ii) de omräknade referensvärdena offentliggöras och ersätta de tidigare referensvärdena från och med den rapporteringsperiod då de ändrade parametrarna i enlighet med något av leden i artikel 14.1 a–f tillämpas för första gången.”

c) Följande punkt ska läggas till:

”3. Vid ändringar av de typgodkännandeförfaranden som avses i punkt 2 a ska genomförandeakten om ändringen antingen specificera eller fastställa en metod för att definiera ett eller flera representativa fordon för en undergrupp av fordon, inbegripet deras statistiska viktningar och de värden för nyttolast och antal passagerare som ska användas för att fastställa koldioxidutsläpp, på grundval av vilka den justering som avses i punkt 2 a ska fastställas, med beaktande av de övervakningsuppgifter som rapporteras enligt denna förordning och de tekniska egenskaperna hos de fordon som förtecknas i artikel 12.1 i förordning (EU) 2017/2400. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som fastställs i artikel 16.2 i den här förordningen.”

(15) I artikel 13.3 ska följande mening läggas till:

”Om uppgifterna i kundinformationsfilerna, intygen om överensstämmelse och intygen om enskilt godkännande inte får korrigeras i enlighet med förordning (EU) 2018/858 ska den ansvariga typgodkännandemyndigheten utfärda ett korrigeringsmeddelande med de korrigerade uppgifterna och översända meddelandet till kommissionen och de berörda parterna.”

(16) Följande artiklar ska införas som artiklarna 13a–13f:

”Artikel 13a

Medlemsstaternas övervakning och rapportering

1. Från och med rapporteringsperioden för år [*Publikationsbyrån: vänligen ange året: om ikraftträdandet sker före den 1 juli, ange det år då förordningen träder i kraft minus ett år; om ikraftträdandet sker efter den 30 juni, ange följande år*] ska medlemsstaterna övervaka de uppgifter som anges i del A i bilaga IV avseende nya tunga fordon som registreras för första gången i unionen.

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

2. De behöriga myndigheter som ansvarar för övervakning och rapportering av uppgifter i enlighet med den här förordningen ska vara samma myndigheter som utsetts av medlemsstaterna i enlighet med artikel 7.6 i förordning (EU) 2019/631.

3. Fordon som konstruerats och tillverkats eller anpassats för att användas inom civilskyddet, brandförsvaret och ordningsmakten ska omfattas av skyldigheten enligt denna artikel, såvida de inte är undantagna på grundval av andra bestämmelser.

4. Fordon som är registrerade för att användas inom civilskyddet, brandförsvaret, akutsjukvården och ordningsmakten samt fordon som är registrerade för användning av försvarsmakten ska omfattas av skyldigheten enligt denna artikel, oavsett om de är undantagna från artikel 3a, såvida de inte är undantagna på grundval av andra bestämmelser.

Artikel 13b

Rapportering från tillverkare eller andra enheter som ansvarar för att fastställa ett tungt fordons koldioxidutsläpp

1. Tillverkare eller andra enheter som ansvarar för att fastställa om ett tungt fordon omfattas av skyldigheterna i artikel 9 i förordning (EU) 2017/2400 eller artikel 8 i genomförandeförordning (EU) 2022/1362 ska rapportera uppgifterna om det nya tunga fordonet i enlighet med bestämmelserna i del B i bilaga IV.

Senast den 30 september varje år ska de rapportera dessa uppgifter för varje nytt tungt fordon med ett datum för fastställande eller bedömning som ingår i den rapporteringsperiod som löper ut den 30 juni till kommissionen i enlighet med det rapporteringsförfarande som anges i bilaga V.

Denna punkt ska inte tillämpas på tillverkare eller andra enheter som är undantagna i enlighet med artikel 6b.

2. Varje tillverkare eller annan enhet i den mening som avses i punkt 1 ska utse en kontaktperson för rapportering av uppgifter i enlighet med denna förordning.
3. Rapporteringsskyldigheten enligt artikel 13a.3 och 13a.4 ska gälla tillverkare och andra enheter i den mening som avses i punkt 1.

Artikel 13c

Centralt register för uppgifter om tunga fordon

1. Kommissionen ska föra ett centralt register över de uppgifter om tunga fordon (*registret*) som rapporteras i enlighet med artiklarna 13a och 13b.

Registret ska vara tillgängligt för allmänheten, med undantag för de poster som förtecknas i punkt 3.2.2 i bilaga V.

När det gäller post 23 i punkt 2 i del B i bilaga IV ska värdet offentliggöras i ett intervallformat som fastställs i del C i bilaga IV.

2. Registret ska förvaltas av byrån på kommissionens vägnar.

Artikel 13d

Övervakning av resultaten av kontrollprovningar på väg

1. Kommissionen ska, i förekommande fall, övervaka resultaten av kontrollprovningar på väg som utförs inom ramen för förordning (EG) nr 595/2009 i syfte att kontrollera nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.
2. Kommissionen har befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att komplettera denna förordning genom att fastställa de uppgifter som ska rapporteras av medlemsstaternas behöriga myndigheter vid tillämpningen av punkt 1 i den här artikeln.

Artikel 13e

Uppgifternas kvalitet

1. De behöriga myndigheterna och tillverkarna ska ansvara för korrektheten och kvaliteten hos de uppgifter som de rapporterar i enlighet med artiklarna 13a och 13b. De ska utan dröjsmål informera kommissionen om eventuella fel som upptäcks i de rapporterade uppgifterna.
2. Kommissionen ska göra en egen verifiering av kvaliteten på de uppgifter som rapporterats enligt artiklarna 13a och 13b.
3. Om kommissionen får information om fel, eller om den vid sin egen verifiering finner diskrepanser i uppgifterna, ska den, om så är lämpligt, vidta de åtgärder som är nödvändiga för att korrigera offentliggjorda uppgifter i det register som avses i artikel 13c.
4. Kommissionen får genom genomförandakter fastställa de verifierings- och korrigeringsåtgärder som avses i punkterna 2 och 3 i den här artikeln. Dessa genomförandakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.

Administrativa sanktionsavgifter

1. Kommissionen får ålägga en administrativ sanktionsavgift i vart och ett av följande fall:

a) Om den finner att de uppgifter som rapporterats av tillverkaren i enlighet med artikel 5 i den här förordningen avviker från de uppgifter som framgår av tillverkarens dokumentationsfil eller av det typgodkännandeintyg för motorer som utfärdats inom ramen för förordning (EG) nr 595/2009 och avvikelsen är avsiktlig eller beror på grov oaktsamhet.

b) Om uppgifterna inte lämnas inom den tillämpliga tidsfristen i enlighet med artikel 5.1 och förseningen inte vederbörligen kan motiveras.

Kommissionen ska, i syfte att verifiera de uppgifter som avses i led a, samråda med de berörda godkännandemyndigheterna.

De administrativa sanktionsavgifterna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande och får inte överstiga 30 000 euro per tungt fordon som berörs av avvikande eller försenade uppgifter i enlighet med leden a och b.

2. Kommissionen ska på grundval av principerna i punkt 3 i den här artikeln anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att komplettera denna förordning genom att fastställa förfarandet samt metoder för beräkning och uppbörd av de administrativa sanktionsavgifter som avses i punkt 1 i den här artikeln.

3. De delegerade akter som avses i punkt 2 ska iaktta följande principer:

a) Det förfarande som fastställs av kommissionen ska iaktta rätten till god förvaltning, och i synnerhet rätten att yttra sig och rätten att få tillgång till akten, med förbehåll för berättigade intressen vad avser konfidentialitet och affärshemligheter.

b) Vid beräkningen av lämplig administrativ sanktionsavgift ska kommissionen vägledas av principerna om effektivitet, proportionalitet och avskräckande effekt och i relevanta fall överväga hur allvarlig avvikelsen eller förseningen är och vilka verkningar den har, antalet tunga fordon som berörs av de avvikande eller försenade uppgifterna, huruvida tillverkaren handlat i god tro, den noggrannhet och samarbetsvilja som tillverkaren visat, huruvida avvikelsen eller förseningen upprepats, hur ofta den förekommit och hur länge den varat samt tidigare sanktioner mot samma tillverkare.

c) Administrativa sanktionsavgifter ska drivas in utan onödig fördröjning genom att tidsfrister fastställs för erläggande, inbegripet möjligheten att på lämpligt sätt dela upp betalningar i flera delbetalningar och etapper.

4. De administrativa sanktionsavgifternas belopp ska betraktas som inkomster i unionens allmänna budget.”

(17) Artikel 14 ska ersättas med följande:

”Artikel 14

Ändringar av bilagorna

1. Kommissionen har befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 i syfte att ändra följande element i bilaga I för att ta hänsyn till den

tekniska utvecklingen, utvecklingen av godstransportlogistiken, nödvändiga anpassningar på grundval av tillämpningen av denna förordning och ändringar av den underliggande lagstiftningen om typgodkännande, särskilt förordningarna (EU) 2018/858 och (EG) nr 595/2009:

- a) De kriterier som definierar undergrupper av fordon som fastställs i punkt 1.1.
 - b) De kriterier som definierar arbetsfordon som fastställs i punkt 1.2.
 - c) De kriterier för räckvidd avseende olika typer av framdrivningsteknik som fastställs i punkt 1.3.
 - d) Den förteckning över användningsprofiler som fastställs i punkt 1.4.
 - e) De viktningsvärden för användningsprofiler som fastställs i punkt 2.1.
 - f) Nyttolasten, passagerarantal, passagerarvikter, högsta tekniskt tillåtna nyttolast, högsta tekniskt tillåtna antal passagerare och lastvolymerna för undergrupper av fordon som fastställs i punkt 2.5.
 - g) De värden för årlig körsträcka som fastställs i punkt 2.6.
2. Kommissionen har befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 med avseende på att ändra följande element i bilaga IV:
- a) De krav på uppgifter som anges i del A och del B för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen, nödvändiga justeringar på grundval av tillämpningen av denna förordning och ändringar av den underliggande lagstiftningen om typgodkännande, särskilt förordningarna (EU) 2018/858 och (EU) nr 595/2009.
 - b) Uppdatera eller anpassa de intervall som anges i del C för att beakta förändringar vad gäller konstruktion av tunga fordon och säkerställa att intervallen förblir relevanta i informations- och jämförelsesyfte.
3. Kommissionen har befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 med avseende på att ändra följande delar i bilaga V:
- a) Anpassa det övervaknings- och rapporteringsförfarande som anges i bilaga V, så att hänsyn tas till de erfarenheter som gjorts vid tillämpningen av denna förordning.
 - b) Ändra punkt 3.2 genom att lägga till uppgifter som nyligen lagts till i registret.”
- (18) Artikel 15 ska ersättas med följande:
- ”Artikel 15
Översyn
- Under 2028 ska kommissionen göra en översyn av denna förordnings ändamålsenlighet och påverkan och överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med resultatet av översynen.
- Rapporten ska vid behov åtföljas av ett förslag till ändring av denna förordning.”
- (19) Artikel 17 ska ändras på följande sätt:
- a) I punkt 2 ska den första meningen ersättas med följande:

”Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 3b, artikel 11.2, artikel 13.4 andra stycket, artikel 13c.3, artikel 13d.2, artikel 13e.4, artikel 13f.2 och artikel 14.1 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den [*Publikationsbyrå: för in datum för denna förordnings ikraftträdande*].”

b) I punkt 3 ska den första meningen ersättas med följande:

”Den delegering av befogenhet som avses i artikel 11.2, artikel 13.4 andra stycket, artikel 13c.3, artikel 13d.2, artikel 13e.4, artikel 13f.2 och artikel 14.1 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet.”

c) I punkt 6 ska ”artikel 11.2, artikel 13.4 andra stycket och artikel 14.1” ersättas med följande: ”artikel 11.2, artikel 13.4 andra stycket, artikel 13c.3, artikel 13d.2, artikel 13f.2 och artikel 14.1”.

(20) Bilagorna I, II och III till förordning (EU) 2019/1242 ska ersättas med texten i bilaga I till den här förordningen.

(21) Texten i bilaga II till den här förordningen ska läggas till som bilagorna IV, V och VI till förordning (EU) 2019/1242.

Artikel 2

Upphävande av förordning (EU) 2018/956

Förordning (EU) 2018/956 ska upphöra att gälla med verkan från och med den [*Publikationsbyrå: för in datum för tillämpning*].

Hänvisningar till förordning (EU) 2018/956 ska betraktas som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga VI till den här förordningen.

Artikel 3

Ikraftträdande

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

Den ska tillämpas from och med den 1 juli [*Publikationsbyrå: för in kalenderåret = det år då 1 juli infaller första gången efter ikraftträdandet av denna akt*].

När det gäller rapporteringsperioder före den [*Publikationsbyrå: för in datum = tillämpningsdatum*] ska emellertid förordning (EU) 2019/1242 i dess lydelse den 30 juni [*Publikationsbyrå: för in kalenderåret = det år då 1 juli infaller första gången efter ikraftträdandet av denna akt*] och förordning (EU) 2018/956 i dess lydelse den 30 juni [*Publikationsbyrå: för in kalenderåret = det år då 1 juli infaller första gången efter ikraftträdandet av denna akt*] fortsätta att gälla.

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

Utfärdad i Strasbourg den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagens eller initiativets titel

Förslag till förordning om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon i linje med unionens höjda klimatambitioner och införande av rapporteringsskyldigheter och om upphävande av förordning (EU) 2018/956.

1.2. Berörda politikområden

Rubrik 3 – Naturresurser och miljö
Avdelning 9: Miljö och klimatpolitik

1.3. Förslaget eller initiativet avser

- ☐ en ny åtgärd
- ☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd²⁵
- ☒ en förlängning av en befintlig åtgärd
- ☒ en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.4. Mål

1.4.1. Allmänt/allmänna mål:

Det allmänna målet med detta förslag är att tillhandahålla nya utsläppsnormer för att minska koldioxidutsläppen från nya tunga fordon och bidra till övergången till utsläppsfri mobilitet i ett vidare sammanhang med EU:s ökade klimatambition för 2030 och EU:s ambition om klimatneutralitet 2050.

1.4.2. Specifikt/specifika mål:

Detta förslag har följande specifika mål:

Att kostnadseffektivt minska koldioxidutsläppen från tunga fordon i enlighet med EU:s klimatmål och samtidigt bidra till att förbättra EU:s energitrygghet.

Att skapa fördelar för europeiska transportföretag och användare, av vilka de flesta är små och medelstora företag, med hjälp av en bredare spridning av mer energieffektiva fordon.

Att stärka EU:s tekniska och innovativa ledarskap inom industrin genom att kanalisera investeringar mot utsläppsfri teknik.

1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

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

Förslaget kommer att ge minskade koldioxidutsläpp från tunga fordon, gynna transportföretag och användare genom bättre luftkvalitet och minskad energiförbrukning samt stärka det tekniska och innovativa ledarskapet för fordonsindustrins värdekedja.

²⁵

I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

Ytterligare sidovinster förväntas vara ökad energieffektivitet och förbättrad energitrygghet.

1.4.4. Prestationsindikatorer

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

Följande indikatorer har identifierats:

1. De genomsnittliga koldioxidutsläppen från EU:s fordonspark av nya tunga fordon, mätt vid typgodkännandet, kommer att övervakas årligen.
2. De sammanlagda utsläppen av växthusgaser från tunga fordon kommer att övervakas genom medlemsstaternas årliga inventeringar av växthusgasutsläpp.
3. Antalet och andelen nyregistrerade utsläppsfria och utsläppssnåla fordon kommer att övervakas genom de årliga övervakningsuppgifter som medlemsstaterna lämnar in.
4. Innovationsnivån kommer att mätas i form av nya patent av europeiska biltillverkare med anknytning till utsläppsfri teknik genom offentligt tillgängliga patentdatabaser.
5. Sysselsättningsnivån kommer att övervakas på grundval av offentligt tillgänglig statistik från Eurostat om EU:s sysselsättning inom sektorn.

1.5. Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1. Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet

Tillverkare av nyregistrerade tunga fordon i unionen måste övervaka och rapportera om utsläpp och uppfylla de ändrade specifika utsläppsmålen för koldioxid.

Medlemsstaterna ska årligen rapportera tekniska uppgifter om nyregistrerade tunga fordon till kommissionen och Europeiska miljöbyrån (EEA).

1.5.2. Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med "mervärdet av en åtgärd på unionsnivå" i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.

Klimatförändringar är ett gränsöverskridande problem som inte kan lösas genom enbart nationella eller lokala åtgärder. Samordning av klimatåtgärder måste ske på EU-nivå, och EU-åtgärder är motiverade av subsidiaritetskäl.

Initiativ på nationell och lokal nivå är inte tillräckligt. Om inte EU genomför samordnade insatser skulle det kunna medföra en risk för marknadsfragmentering. Var och en för sig skulle enskilda medlemsstater också utgöra en alltför liten marknad för att driva på förändringar på branschnivå och för att skapa stordriftsfördelar.

1.5.3. Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

Förslaget bygger på befintlig lagstiftning för både övervaknings- och rapporteringsskyldigheter och normer för koldioxidutsläpp.

1.5.4. Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument

Förslaget är förenligt med målen i Next Generation EU och den fleråriga budgetramen för 2021–2027²⁶, som kommer att bidra till att uppnå den gröna och digitala omställning som Europa strävar efter.

Detta lagstiftningsförslag kompletterar och är förenligt med relevanta förslag i 55 %-paketet samt Euro 7-förslaget.

1.5.5. En bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning

Ej tillämpligt

²⁶

https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_sv.

1.6. Beräknad varaktighet för och beräknade budgetkonsekvenser av förslaget eller initiativet

☐ begränsad varaktighet

- ☐ verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ
- ☐ budgetkonsekvenser från och med YYYY till och med YYYY för åtagandebemyndiganden och från och med YYYY till och med YYYY för betalningsbemyndiganden.

☒ obegränsad varaktighet

Efter en inledande period 2024–2025

beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7. Planerad metod för genomförandet²⁷

☒ Direkt förvaltning som sköts av kommissionen

- ☒ av dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer
- ☐ av genomförandeorgan

☐ Delad förvaltning med medlemsstaterna

☒ Indirekt förvaltning genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

- ☐ tredjeländer eller organ som de har utsett
- ☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)
- ☐ EIB och Europeiska investeringsfonden
- ☒ organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen
- ☐ offentligrättsliga organ
- ☐ privaträttsliga organ som har anförtrots offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de lämnar tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrots genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som lämnar tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ personer som anförtrots genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den relevanta grundläggande rättsakten

Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under ”Anmärkningar”.

Anmärkningar:

Ej

tillämpligt

²⁷ Närmare förklaringar av de olika metoderna för genomförande med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på BudgWeb:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. FÖRVALTNING

2.1. Regler om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:

Initiativet omfattar ett anslag för GD Klimatpolitikens befintliga administrativa arrangemang med JRC och ett ökat bidrag till EEA.

Insamling av uppgifter krävs från olika källor, bland annat från medlemsstater, fordonstillverkare och nationella typgodkännandemyndigheter. Uppgiftsinsamlingen samordnas av EEA och GD Klimatpolitik, med stöd av JRC.

Medlemsstaterna och tillverkarna rapporterar årligen in uppgifter om nyregistrerade fordon. Dessa dataset utgör grunden för att avgöra om tillverkarna uppfyller normerna och för att utdöma eventuella böter. Uppgifterna bekräftas därefter genom ett kommissionsbeslut.

Förslaget kräver ytterligare bedömning av uppgifterna av kommissionen och EEA på grund av de fordonsgrupper som nyligen kommit att omfattas, bestämmelserna om undantag för tillverkare av små volymer samt överföringen av fordon.

Uppgifter om bränsle- och/eller elenergiförbrukning vid verklig körning som registrerats i fordon och uppgifter om prestanda vid användning kommer att rapporteras årligen, även för de fordon som lagts till tillämpningsområdet. De befintliga rättsliga bestämmelserna om verklig körning och användning har stärkts av medlagstiftaren jämfört med kommissionens förslag.

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. *Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

Genom förslaget genomförs inte något finansieringsprogram, i stället utformas en långsiktig politik. Genomförandemetod, finansieringsmekanismer, betalningsvillkor och kontrollstrategi rörande felkvot är inte tillämpliga.

2.2.2. *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

De planerade kontrollmetoderna föreskrivs i budgetförordningen och dess tillämpningsföreskrifter. Detta förslag gäller inte ett utgiftsprogram.

Effektiv och korrekt övervakning av uppgifter ur fordonsregister är avgörande för att säkerställa rättslig säkerhet vid tillämpningen av lagstiftningen och för att säkerställa lika villkor mellan olika tillverkare på EU:s inre marknad.

Insamlingen av uppgifter vid verklig körning och kontroll av fordon i drift kommer att säkerställa att oriktigheter i fråga om uppgifter ur fordonsregister kan upptäckas och att effektiva korrigerande åtgärder vidtas i god tid och kommer också att bidra till att säkerställa att den långsiktiga effektiviteten hos EU:s koldioxidutsläppsmål inte undergrävs.

De viktigaste interna kontrollsystemen omfattar verifiering av rapporterade registreringsuppgifter och tekniska uppgifter.

2.2.3. *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Detta initiativ för inte med sig några nya väsentliga kontroller eller risker som inte skulle omfattas av ett befintligt ramverk för internkontroll. Inga särskilda åtgärder förutom tillämpning av budgetförordningen har planerats.

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade), t.ex. från strategi för bedrägeribekämpning.

Utöver tillämpningen av budgetförordningen för att förebygga bedrägerier och oriktigheter kommer de skärpta kraven på minskade koldioxidutsläpp och den utvidgning av tillämpningsområdet som föreskrivs i detta förslag att åtföljas av förbättrad övervakning och rapportering av dataset om utsläpp vid verklig körning och verifiering av fordon i drift.

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

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

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen *i nummerföljd*

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff. ²⁸	från Efta-länder ²⁹	från kandidatländer ³⁰	från tredjeländer	enligt artikel 21.2 b i budgetförordningen
3	09 02 03 Begränsning av och anpassning till klimatförändringarna	Diff.	JA	NEJ	NEJ	NEJ
3	09 10 02 Europeiska miljöbyrån	Diff	JA	JA	NEJ	NEJ
7	20 02 01 01 Kontraktsanställda	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

Nya budgetrubriker som föreslås Ej tillämpligt

²⁸ Diff. = differentierade anslag / Icke-diff. = icke-differentierade anslag.

²⁹ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

³⁰ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

3.2. Förslagets beräknade budgetkonsekvenser på anslagen

3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

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

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	3	”Naturresurser och miljö”
---	---	---------------------------

GD: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	TOTALT
Driftsanslag								
09 02 03 Begränsning av och anpassning till klimatförändringarna	Åtaganden	(1)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Betalningar	(2)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program								
		(3)						
TOTALA anslag för DG CLIMA	Åtaganden	=1+3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Betalningar	=2+3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400

- JRC kommer att spela en nyckelroll när det gäller att hjälpa kommissionen med en del av det tekniska arbete som krävs. Det finns ett administrativt arrangemang mellan GD Klimatpolitik och JRC.

Byrå: EEA – Europeiska miljöbyrån			2023	2024	2025	2026	2027	TOTALT
Driftsanslag								
Rubrik 1: Personalutgifter	Åtaganden	(1a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
	Betalningar	(2a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
Rubrik 2: Infrastruktur	Åtaganden	(1b)		0,080	0,080			0,160

	Betalningar	(2b)		0,080	0,080			0,160
Rubrik 3: Driftsutgifter	Åtaganden	(1c)			0,020	0,040	0,040	0,100
	Betalningar	(2c)			0,020	0,040	0,040	0,100
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program								
		(3)						
TOTALA anslag för byrån EEA*	Åtaganden	=1a+1b +1c		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809
	Betalningar	=2a+2b +2c		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809

*Budgetkonsekvenserna av Europeiska miljöbyråns ytterligare ekonomiska resurser kommer att kompenseras genom en kompenserande minskning från Life-budgeten, närmare bestämt från GD Klimatpolitikens budgetrubrik 09 02 03 Begränsning av och anpassning till klimatförändringarna.

- Personalutgifter: En ytterligare tillfälligt anställd och en ytterligare kontraktsanställd krävs för stöd för att i) säkerställa samordning, förberedelser och uppföljning vad gäller den ytterligare insamling, analys och behandling av uppgifter som krävs för att hantera det ökade absoluta antalet fordon vars utsläpp ska övervakas och rapporteras, ii) genomföra och använda rapporteringssystemet, kvalitetssäkringssystemet och systemet för kvalitetskontroll av uppgifterna för nyligen tillagda fordon inom det utökade tillämpningsområdet, samt med uppgiftshantering och tekniskt stöd till de ytterligare tillverkarna.

Tre ytterligare kontraktsanställda (inledningsvis två 2024) krävs för följande uppgifter:

Stöd vid utformningen och utvecklingen av ett antal detaljerade certifieringsmetoder (till exempel för att visa efterlevnad av EU:s kvalitetskriterier för koldioxidupptag, enligt artikel 8 i den föreslagna lämpliga förordningen).

Insamling av uppgifter om övervakning, rapportering och verifiering för exempelvis ett antal kolinlagrande jordbruksverksamheter med koppling till restaurering av våtmarker, odling av grödor och initiativ för beskogning/återbeskogning.

Stöd för att säkerställa kopplingarna mellan register (till exempel för certifieringssystem och nationella växthusgasinventeringar).

- Kostnader för infrastruktur och driftsutgifter: EEA kommer att behöva nyinvesteringar i IT under de första två åren (på sammanlagt 160 000 euro) för behandling av uppgifter, för att kontrollera efterlevnaden av normerna även för ett ökat antal fordon och tillverkare.

Återkommande årliga IT-utgifter kommer även att behövas för underhåll och regelbunden uppdatering av rapporteringsverktyg, MSSQL-databaser och andra IT-behandlingsverktyg.

○ TOTALA driftsanslag			2023	2024	2025	2026	2027	TOTALT
	Åtaganden	(4)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Betalningar	(5)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
TOTALA anslag för RUBRIK 3 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Betalningar	=5		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	7	”Administrativa utgifter”
---	---	---------------------------

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTALT
GD: CLIMA							
○ Personalresurser			0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
○ Övriga administrativa utgifter							
TOTALT GD KLIMATPOLITIK	Anslag		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

En heltidsekvivalent för en kontraktsanställd behövs för att hantera den ytterligare uppgiftsbehandlingen.

TOTALA anslag för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
---	--	--	-------	-------	-------	-------	--------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTALT
TOTALA anslag för RUBRIK 1–7 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573
	Betalningar		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573

3.2.2. Beräknad output som finansieras med driftsanslag

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och output ↓			2023		2024		2025		2026		2027		TOTALT	
	OUTPUT													
	Typ ³¹	Genomsnitt liga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn. .	Totalt antal	Total kostnad
SPECIFIKT MÅL nr 1 ³² ...														
- Output														
- Output														

³¹ Output som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

³² Mål som redovisats under punkt 1.4.2: "Specifikt/specifika mål...".

- Output														
Delsumma för specifikt mål nr 1														
SPECIFIKT MÅL nr 2														
- Output														
Delsumma för specifikt mål nr 2														
TOTALT														

3.2.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

3.2.3.1. Beräknad inverkan på miljöbyråns personalresurser

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

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	2024	2025	2026	2027	TOTALT
--	------	------	------	------	--------

Tillfälligt anställda (AD-tjänster)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Tillfälligt anställda (AST-tjänster)					
Kontraktsanställda	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Utstationerade nationella experter					

TOTALT	0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Personalbehov (heltidsekvivalenter):

	2024	2025	2026	2027	TOTALT
--	-------------	-------------	-------------	-------------	---------------

Tillfälligt anställda (AD-tjänster)	1	1	1	1	1
Tillfälligt anställda (AST-tjänster)					
Kontraktsanställda	3	4	4	4	4
Utstationerade nationella experter					

TOTALT	4	5	5	5	5
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

3.2.3.2. Beräknat behov av administrativa anslag inom kommissionen

3.2.3.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

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

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT
--	--	------------	------------	------------	------------	--------

RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen						
Personalresurser		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
Övriga administrativa utgifter						
Delsumma för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Utanför RUBRIK 7 ³³ i den fleråriga budgetramen		Ej tillämpligt	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt
Personalresurser						

³³ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

Andra anslag av administrativ natur						
Delsumma utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen		Ej tillämpligt	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt

TOTALT		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
---------------	--	-------	-------	-------	-------	--------------

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

3.2.3.4. Beräknat personalbehov

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

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

	År 2023	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
O Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)					
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)					
20 01 02 03 (vid delegationer)					
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)					
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)					
O Extern personal (i heltidsekvivalenter)³⁴					
20 02 01 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)		1	1	1	1
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna)					
XX 01 xx yy zz ³⁵	- vid huvudkontoret				
	- vid delegationer				
01 01 01 02 (kontraktsanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)					
01 01 01 12 (kontraktsanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med direkta forskningsåtgärder)					
TOTALT		1	1	1	1

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

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

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	
Extern personal	1 kontraktsanställd för kommissionen behövs för att hantera lagstiftningens högre komplexitet och utökade tillämpningsområde och den ytterligare övervakning och hantering som krävs i samband med detta.

3.2.4 Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

- Förslaget/initiativet
- ☒ kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen.

³⁴ [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

³⁵ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

Inga ytterligare driftsutgifter förutses. Under alla omständigheter kommer eventuella utgifter att täckas av Life-anslaget.

☐ kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen.

☐ kräver en översyn av den fleråriga budgetramen.

3.2.5. Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet:

☒ innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter

☐ innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	2023	2024	2025	2026	2027	Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen						
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering						

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

☐ Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.

☒ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:

☐ Påverkan på egna medel

☒ Påverkan på andra inkomster

ange om inkomsterna har avsatts för utgiftsposter ☐

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga budgetens inkomstsidan:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslaget/initiativets inverkan på inkomsterna ³⁶				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artikel 4 2 9						

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs.

Ej tillämpligt

Övriga anmärkningar (t.ex. vilken metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

³⁶ Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.

Intäkter kan genereras genom avgifterna för överskridande koldioxidutsläpp. Intäkter som ska betalas av tillverkare kommer att fortsätta att betraktas som intäkter i EU:s allmänna budget.