

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETSFÖRORDNING (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****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) I Parisavtalet fastställs bland annat ett långsiktigt mål som ligger i linje med målet att hålla ökningen i den globala medeltemperaturen långt under 2 °C över förindustriell nivå samt göra ansträngningar för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C över förindustriell nivå. Klimatförändringarnas negativa effekter bekräftas entydigt av de senaste vetenskapliga rönen från Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC) i dess särskilda rapport om effekterna av en global uppvärmning på 1,5 °C över förindustriell nivå och därmed sammanhängande globala utsläppsminskningssbanor för växthusgaser. I den särskilda rapporten dras slutsatsen att utsläppsminskningar i alla sektorer är avgörande för att begränsa den globala uppvärmningen.
- (2) För att bidra till målen i Parisavtalet måste övergången av hela transportsektorn i riktning mot nollutsläpp påskyndas, med hänsyn till kommissionens meddelande av den 28 november 2018 med titeln *En ren jord åt alla – En europeisk strategisk långsiktig vision för en stark, modern, konkurrenskraftig och klimatneutral ekonomi*, som presenterar en vision om de nödvändiga ekonomiska och samhällsliga förändringarna, där alla delar av ekonomin och samhället medverkar, för att klara övergången till nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2050. Transportsektorns utsläpp av luftföroreningar som allvarligt skadar vår hälsa och miljön måste också minskas kraftigt utan dröjsmål.

⁽¹⁾ EUT C 62, 15.2.2019, s. 286.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 18 april 2019 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 13 juni 2019.

- (3) Kommissionen antog mobilitetspaketet den 31 maj 2017 (*Europa på väg: En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla*) och den 8 november 2017 (*Resultat för utsläppssnål rörlighet: Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare*). Dessa paket innehåller en positiv agenda som även syftar till att säkerställa en friktionsfri övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet åt alla.
- (4) Denna förordning är en del av kommissionens tredje mobilitetspaket av den 17 maj 2018 med titeln *Europa på väg – Hållbar mobilitet i EU: säker, uppkopplad och ren*, som följer upp kommissionens meddelande av den 13 september 2017 med titeln *Investera i en smart, innovativ och hållbar industri – En förnyad strategi för EU:s industripolitik*. Denna förordning är även utformad för att fullfölja processen för att unionen ska kunna dra full nytta av en moderniserad rörlighet med lägre koldioxidutsläpp. Målet för det tredje mobilitetspaketet är att göra rörligheten i Europa säkrare och mer tillgänglig, den europeiska industrin mer konkurrenskraftig och arbetstillfällena tryggare, och rörlighets-systemet renare och bättre anpassat till de nödvändiga insatserna mot klimatförändringarna. Det kommer att kräva ett fullständigt engagemang från unionen, medlemsstaterna och berörda parter, inte minst för att öka ansträngningarna för att minska koldioxidutsläpp och luftföroreningar.
- (5) Denna förordning, tillsammans med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 ⁽³⁾, stakar ut en tydlig väg mot minskade koldioxidutsläpp från vägtransportsektorn, och bidrar till det bindande målet att senast 2030 minska växthusgasutsläppen från hela EU:s ekonomi med minst 40 % jämfört med 1990, vilket fick stöd i slutsatserna från Europeiska rådets möte den 23–24 oktober 2014 och godkändes av rådet den 6 mars 2015 i form av unionens planerade nationellt fastställda bidrag enligt Parisavtalet.
- (6) I Europeiska rådets slutsatser av den 23–24 oktober 2014 finns stöd för en minskning av växthusgasutsläppen på 30 % senast 2030, jämfört med 2005, för de sektorer som inte omfattas av unionens utsläppshandelssystem. Växthusgasutsläpp från vägtransportsektorn utgör en stor del av utsläppen i dessa sektorer. Vägtransportsektorn svarade för omkring en fjärdedel av unionens sammanlagda utsläpp 2016. Utsläppen från vägtransportsektorn visar en uppåtgående trend och är fortfarande betydligt större än 1990. Om utsläppen från vägtransporter fortsätter att öka kommer de att motverka de utsläppsminskningar som åstadkoms i andra sektorer för att bekämpa klimatförändringarna.
- (7) I Europeiska rådets slutsatser av den 23–24 oktober 2014 betonades vikten av att minska utsläppen av växthusgaser och riskerna med beroendet av fossila bränslen i transportsektorn genom ett heltäckande och teknik-neutralt tillvägagångssätt för främjande av utsläppsminskning och energieffektivitet i transportsektorn, för eldrivna transporter och för förnybara energikällor i transportsektorn även efter 2020.
- (8) För att ge unionens konsumenter säker, hållbar och konkurrenskraftig energi till ett överkomligt pris är energieffektivitet, som bidrar till en dämpad efterfrågan, en av de fem ömsesidigt förstärkande och tätt sammanflätade dimensioner som anges i kommissionens meddelande av den 25 februari 2015 med titeln *En ramstrategi för en motståndskraftig energiunion med en framåtblickande klimatpolitik*. I meddelandet framhålls att samtidigt som alla sektorer i ekonomin måste vidta åtgärder för öka effektiviteten i sin energianvändning så har transportsektorn stor energieffektivitetspotential.
- (9) Koldioxidutsläpp från tunga fordon, inbegripet lastbilar, bussar och långfärdsbussar, står för ungefär 6 % av unionens totala koldioxidutsläpp och för ungefär 25 % av de totala koldioxidutsläppen från vägtransporterna. Utan vidare åtgärder förväntas andelen koldioxidutsläpp från tunga fordon växa till cirka 9 % under perioden 2010–2030. I unionslagstiftningen finns för närvarande inga krav på minskade koldioxidutsläpp för tunga fordon, och därför behövs det genast särskilda åtgärder för sådana fordon.

⁽³⁾ 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).

- (10) Mål för minskade koldioxidutsläpp från fordonsparkerna av nya tunga fordon i hela unionen bör därför fastställas för 2025 och för 2030, med hänsyn till att det tar tid för fordonsparken att förnyas samt till att vägtransportsektorn måste bidra till unionens klimat- och energimål för 2030 och därefter. Ett sådant successivt tillvägagångssätt ger också en tydlig och tidig signal till industrin om att påskynda lanseringen på marknaden av energieffektiv teknik och utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon. Införandet av utsläppsfria tunga fordon torde också bidra till att åtgärda problem med rörlighet i städer. Det är avgörande att tillverkarna främjar sådana tunga fordon för att effektivt minska luftföroreningar och alltför höga bullernivåer i städer och stadsområden, samtidigt som de är viktiga för att minska koldioxidutsläppen från vägtransporterna.
- (11) För att helt förverkliga energieffektivitetspotentialen och säkerställa att vägtransportsektorn som helhet bidrar till överenskomna minskningar av växthusgasutsläpp är det lämpligt att komplettera de normer för koldioxidutsläpp från nya personbilar och lätta nyttofordon som redan finns genom att fastställa utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon. Dessa normer för utsläpp kommer att utgöra en drivkraft för innovation inom teknik för bränsl effektivitet och bidra till att stärka positionen som teknikledare för unionens tillverkare och leverantörer samt säkra högkvalificerade arbetstillfällen på lång sikt.
- (12) Med tanke på att klimatförändringar är ett gränsöverskridande problem och att en väl fungerande gemensam marknad behöver säkerställas för både vägtransporttjänster och tunga fordon, samtidigt som marknadsfragmentering undviks, är det lämpligt att fastställa normer för koldioxidutsläpp från tunga fordon på unionsnivå. Dessa normer för utsläpp bör inte påverka unionens konkurrensrätt.
- (13) Vid fastställandet av de nivåer för minskade koldioxidutsläpp som bör uppnås av unionens fordonspark av tunga fordon, bör hänsyn tas till dessa nivåers ändamålsenlighet för att ge ett kostnadseffektivt bidrag till minskade utsläpp senast 2030 från de sektorer som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 ⁽⁴⁾, till kostnader och besparingar för samhället, tillverkare, transportörer och konsumenter samt till deras direkta eller indirekta följder för sysselsättning, innovation och sidovinster i form av minskade luftföroreningar och förbättrad energitrygghet.
- (14) En socialt godtagbar och rättvis övergång till utsläppsfri rörlighet bör säkerställas. Därför är det viktigt att beakta övergångens sociala effekter genom bilindustrins hela värdekedja och proaktivt ta itu med konsekvenserna för sysselsättningen. Det bör därför övervägas riktade program på unionsnivå, nationell nivå och regional nivå för omskolning, kompetensutveckling och omplacering av arbetstagare, samt initiativ för utbildning och arbetssökande bland grupper och i regioner som påverkas negativt, i nära dialog med arbetsmarknadens parter och behöriga myndigheter. Som ett led i den övergången bör kvinnors sysselsättning och lika möjligheter i denna sektor stärkas.
- (15) En framgångsrik övergång till utsläppsfri rörlighet kräver en samordnad strategi och ett gynnsamt klimat för att stimulera innovation och behålla unionens tekniska ledarskap i vägtransportsektorn. Det innebär bl.a. offentliga och privata investeringar i forskning och innovation, ett ökat utbud av utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon, utbyggnad av laddnings- och tankningsinfrastruktur, integrering i energisystemen samt hållbar materialförsörjning och hållbar tillverkning, återanvändning och materialåtervinning av batterier i Europa. Det kräver samstämda åtgärder, såväl på unionsnivå som på nationell, regional och lokal nivå, också i form av incitament till stöd för att utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon vinner spridning.

⁽⁴⁾ 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 156, 19.6.2018, s. 26).

- (16) Ett nytt förfarande för att fastställa koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen för enskilda tunga fordon har införts som en del av genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 ⁽⁵⁾. I kommissionens förordning (EU) 2017/2400 ⁽⁶⁾ föreskrivs en metod, baserad på verktyget VECTO, med vars hjälp koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen för kompletta tunga fordon kan simuleras. Metoden ger möjlighet att ta hänsyn till variationen inom sektorn för tunga fordon och den höga graden av kundanpassning av enskilda tunga fordon. I ett första steg, från och med den 1 juli 2019, fastställs koldioxidutsläppen för fyra grupper av tunga fordon som står för cirka 65–70 % av de totala koldioxidutsläppen från unionens fordonspark av tunga fordon.
- (17) Med tanke på innovation, och för att beakta införandet av ny teknik som förbättrar tunga fordons bränsleeffektivitet, kommer både simuleringsverktyget VECTO och förordning (EU) 2017/2400 att fortlöpande uppdateras så att de hålls aktuella.
- (18) De uppgifter om koldioxidutsläpp som fastställs i enlighet med förordning (EU) 2017/2400 ska övervakas inom ramen för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 ⁽⁷⁾. Dessa uppgifter bör utgöra grunden för att fastställa de mål för minskade koldioxidutsläpp som ska uppnås av de fyra grupperna av tunga fordon i unionen som står för de största utsläppen, samt för att fastställa en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp för en given rapporteringsperiod.
- (19) Ett mål för minskade koldioxidutsläpp för 2025 bör fastställas som en relativ minskning, baserad på de genomsnittliga koldioxidutsläppen från de tunga fordon som nyregistreras mellan den 1 juli 2019 och den 30 juni 2020, för att återspegla den ökade användningen av direkt tillgänglig kostnadseffektiv teknik för konventionella fordon. Ett mål för minskade koldioxidutsläpp bör också fastställas för 2030 och framåt. Det målet bör gälla såvida inget annat beslutas i enlighet med den översyn som ska utföras 2022. Målet för 2030 bör bedömas utgående från Europeiska unionens åtaganden enligt Parisavtalet.
- (20) För att säkerställa gedigna referensvärden för koldioxidutsläpp mot bakgrund av att koldioxidutsläpp från tunga fordon ökar på grund av oegentliga förfaranden, så att de inte längre är representativa för en situation där det redan lagstiftats om koldioxidutsläppen, bör vid behov en metod för korrigering av referensvärdena för koldioxidutsläppen tillhandahållas.
- (21) LNG (kondenserad naturgas) är ett tillgängligt alternativt bränsle i stället för diesel för tunga fordon. Utbyggnaden av nuvarande och kommande mer innovativ LNG-baserad teknik kommer att bidra till att målen för minskade koldioxidutsläpp uppnås på kort och medellång sikt eftersom användningen av LNG-teknik leder till lägre koldioxidutsläpp i jämförelse med dieselfordon. LNG-fordonens potential till minskade koldioxidutsläpp återspeglas redan helt och hållet i VECTO. Nuvarande LNG-teknik säkerställer också en låg nivå av luftförorenande utsläpp i form av t.ex. NO_x och partiklar. En tillräcklig minimitankningsinfrastruktur finns också, och den utvidgas ytterligare som en del av nationella handlingsprogram för infrastruktur för alternativa bränslen.
- (22) Vid beräkningen av de referensvärden för koldioxidutsläpp som ska ligga till grund för fastställandet av specifika koldioxidutsläppsmål för 2025 och 2030 bör hänsyn tas till den tunga fordonsparkens förväntade koldioxidminskningspotential. Det är därför lämpligt att utesluta arbetsfordon för t.ex. sophämtning eller anläggningsarbeten från den beräkningen. Dessa fordon har en relativt kort körsträcka, och på grund av deras särskilda körmönster förefaller tekniska åtgärder för minskade koldioxidutsläpp och lägre bränsleförbrukning inte vara kostnadseffektiva på samma sätt som de är för tunga fordon som används för transport av varor.

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG (EUT L 188, 18.7.2009, s. 1).

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

- (23) Kraven på minskade koldioxidutsläpp bör uttryckas i gram koldioxid per tonkilometer för att återspegla de tunga fordonens transportnytta.
- (24) En rättvis fördelning av de totala kraven på minskade koldioxidutsläpp bland tillverkarna behöver säkerställas, med beaktande av att tunga fordon har olika konstruktion, körmönster, årlig körsträcka, nyttolast och släpvagnskonfiguration. Det är därför lämpligt att särskilja mellan tunga fordon i olika undergrupper av fordon som återspeglar fordonens typiska användningsmönster och särskilda tekniska egenskaper. Genom att årliga tillverkarspecifika mål fastställs som ett viktat medelvärde av koldioxidutsläppsmålen för varje sådan undergrupp av fordon får tillverkarna också möjlighet att i praktiken balansera en underprestation från fordon i vissa undergrupper av fordon med en överprestation i andra undergrupper av fordon, med beaktande av de genomsnittliga koldioxidutsläppen från fordon i de olika undergrupperna av fordon under fordonens hela livstid.
- (25) En tillverkares uppfyllelse av sina årliga specifika koldioxidutsläppsmål bör bedömas på grundval av tillverkarens genomsnittliga koldioxidutsläpp. Vid fastställandet av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen bör man också beakta de särdrag som framgår av de olika undergrupperna av fordon. En tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp bör därför baseras på de genomsnittliga utsläpp som fastställs för varje undergrupp av fordon, inbegripet en viktning på grundval av fordonens antagna årliga körsträcka och genomsnittliga nyttolast som återspeglar de totala koldioxidutsläppen under fordonens hela livstid. På grund av den begränsade potentialen att minska koldioxidutsläppen hos arbetsfordon bör dessa fordon inte beaktas vid beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen.
- (26) För att säkerställa en smidig övergång i riktning mot utsläppsfri rörlighet och ge incitament till utveckling och genomslag på unionsmarknaden för utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon som kan komplettera instrument på efterfrågesidan, t.ex. Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG⁽⁸⁾ bör det införas en särskild mekanism i form av superkrediter för rapporteringsperioderna före 2025, och det bör fastställas ett riktmärke för andelen utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon i en tillverkares fordonspark för rapporteringsperioderna från och med 2025.
- (27) Incitamentssystemet bör utformas för att säkerställa investeringssäkerheten för leverantörer och tillverkare av laddningsinfrastruktur i syfte att främja ett snabbt genomslag på unionsmarknaden för utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon, samtidigt som tillverkarna får viss flexibilitet för att hinna fatta beslut om sina tidsplaner för investeringar.
- (28) Vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under rapporteringsperioderna före 2025 bör alla utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon räknas in flera gånger. För rapporteringsperioderna från och med 2025 bör man vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp ta hänsyn till vilka resultat tillverkaren uppnått och därvid ha utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon som riktmärke. Incitamentsnivån bör variera i enlighet med fordonets faktiska koldioxidutsläpp. Den resulterande minskningen av koldioxidutsläpp bör ha en övre gräns, för att miljömålen inte ska försvagas.
- (29) Utsläppssnåla tunga fordon bör få incitament endast om deras koldioxidutsläpp är lägre än hälften av referensvärdet för koldioxidutsläppen från alla fordon i den undergrupp av fordon som det tunga fordonet tillhör. Det kan ge incitament till innovation inom detta område.
- (30) Vid utformningen av incitamentsmekanismen för ökad användning av utsläppsfria tunga fordon bör även mindre lastbilar ingå, trots att de inte omfattas av målen för minskade koldioxidutsläpp inom ramen för denna förordning. Dessa fordon erbjuder också väsentliga fördelar när det gäller att ta itu med luftföroreningsproblem i städer. För att säkerställa att incitamenten är välbalanserade mellan de olika fordonstyperna bör därför även minskningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp till följd av utsläppsfria mindre lastbilar ha ett tak.

⁽⁸⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (EUT L 120, 15.5.2009, s. 5).

- (31) För att främja ett kostnadseffektivt genomförande av kraven på minskade koldioxidutsläpp, samtidigt som hänsyn tas till den tunga fordonsparkens sammansättning och dess koldioxidutsläpp under årens gång, bör tillverkare ha möjlighet att balansera sin överprestation avseende sitt specifika utsläppsmål för ett år med en underprestation för ett annat år.
- (32) För att skapa incitament för snabba minskningar av koldioxidutsläpp bör en tillverkare, vars genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp ligger under den kurva för minskade koldioxidutsläpp som definieras av referensvärdet för koldioxidutsläpp och koldioxidutsläppsmålet för 2025, kunna spara dessa utsläppskrediter för att uppfylla målet för 2025. På liknande sätt bör en tillverkare, vars genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp ligger under kurvan för minskade koldioxidutsläpp mellan målet för 2025 och det mål som är tillämpligt från och med 2030, kunna spara dessa utsläppskrediter för att uppfylla koldioxidutsläppsmålet från och med den 1 juli 2025 till och med den 30 juni 2030.
- (33) En tillverkare som inte uppfyller sina specifika koldioxidutsläppsmål under en rapporteringsperiod på tolv månader som inleds från den 1 juli 2025 till och med den 30 juni 2030 bör också kunna ådra sig en begränsad utsläppsskuld. Tillverkare bör dock reglera eventuella återstående utsläppsskulder under rapporteringsperioden för 2029 senast den 30 juni 2030.
- (34) Utsläppskrediter och utsläppsskulder bör beaktas enbart för att fastställa om en tillverkare uppfyller sina specifika koldioxidutsläppsmål, och bör inte betraktas som tillgångar som kan överlätas eller beskattas.
- (35) Kommissionen bör påföra en ekonomisk sanktion i form av en avgift för överskridande koldioxidutsläpp om överskridande koldioxidutsläpp konstateras för en tillverkare, med hänsyn tagen till utsläppskrediter och utsläppsskulder. Uppgifter om tillverkares överskridande koldioxidutsläpp bör göras offentligt tillgängliga. För att ge tillverkare tillräckligt med incitament för att vidta åtgärder som minskar de specifika koldioxidutsläppen från tunga fordon måste avgiften överstiga de genomsnittliga marginalkostnaderna för den teknik som behövs för att uppfylla koldioxidutsläppsmålen. Metoden för uppbörd av avgifterna bör fastställas genom en genomförandeakt, med beaktande av den metod som antagits i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009⁽⁹⁾. Avgiften bör anses vara en intäkt i Europeiska unionens allmänna budget. Som ett led i den utvärdering som ska göras enligt förordning (EU) 2019/631 bör kommissionen se efter om dessa belopp kan anslås till en särskild fond eller ett relevant program som syftar till att säkerställa en rättvis övergång till utsläppsfri rörlighet och stödja omskolning, vidareutbildning och annan kompetensutveckling för arbetstagare i bilindustrin.
- (36) En robust efterlevnadsmekanism är nödvändig för att säkerställa att koldioxidutsläppsmålen i denna förordning uppnås. Tillverkarnas skyldigheter att tillhandahålla precisa uppgifter i enlighet med förordning (EU) 2018/956, och de administrativa sanktionsavgifter som kan påföras om denna skyldighet inte uppfylls, bidrar till att säkerställa att tillförlitliga uppgifter används vid kontrollen av att målen i den här förordningen uppnås.
- (37) För att uppnå koldioxidminskningarna enligt den här förordningen bör koldioxidutsläppen från tunga fordon i drift överensstämma med de värden som fastställs i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder. Vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp bör kommissionen därför ha möjlighet att beakta varje systematisk brist på överensstämmelse som konstateras av typgodkännande-myndigheter i fråga om koldioxidutsläpp från tunga fordon i trafik.

⁽⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 140, 5.6.2009, s. 1).

- (38) För att kunna vidta sådana åtgärder bör kommissionen ha befogenhet att inrätta och genomföra ett förfarande för kontroll av överensstämmelsen mellan dels koldioxidutsläppen från tunga fordon i trafik, fastställda i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder, och de koldioxidutsläppsvärden som registrerats i intygen om överensstämmelse, intygen om enskilt godkännande eller kundinformationsfilerna. Vid utarbetandet av detta förfarande bör särskild hänsyn tas till att fastställa metoder, bland annat användning av uppgifter från ombordenheter för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukning, för att upptäcka strategier genom vilka ett fordon's koldioxidprestanda förbättras på konstgjord väg i samband med certifieringsförfarandet. Om avvikelser eller strategier för att på konstgjord väg förbättra ett fordon's koldioxidprestanda upptäcks vid sådana kontroller bör detta anses som tillräcklig grund för misstanke om allvarlig risk för bristande efterlevnad av kraven i Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/858⁽¹⁰⁾, och medlemsstaterna bör utifrån detta vidta nödvändiga åtgärder i enlighet med kapitel XI i förordning (EU) 2018/858.
- (39) Ändamålsenligheten för de koldioxidutsläppsmål som fastställs i denna förordning är starkt beroende av att den metod som används för att fastställa koldioxidutsläppen återspeglar verklig körning. I enlighet med yttrandet från 2016 från mekanismen för vetenskaplig rådgivning (SAM, *Scientific Advice Mechanism*) i fråga om lätta fordon och Europaparlamentets rekommendation efter sin undersökning av utsläppsmätningar i bilindustrin är det lämpligt att införa en mekanism för bedömning av hur väl de värden för koldioxidutsläpp och energianvändning som fastställs i enlighet med förordning (EU) 2017/2400 återspeglar verklig körning även för tunga fordon. Det tillförlitligaste sättet att säkerställa att dessa värden återspeglar värdena vid verklig körning är att använda uppgifter från ombordenheter för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen. Kommissionen bör därför ha befogenheter att utveckla de förfaranden för att samla in och behandla de uppgifter om bränsle- och energiförbrukningen som krävs för att utföra sådana bedömningar samt att säkerställa att sådana uppgifter är offentligt tillgängliga, samtidigt som personuppgifter skyddas.
- (40) Kommissionen bör bedöma hur uppgifter om bränsle- och energiförbrukningen kan bidra till att säkerställa att fordon's koldioxidutsläpp som fastställts med hjälp av verktyget Vecto i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder förblir representativa för koldioxidutsläppen vid verklig körning för alla tillverkare under tidens gång, och närmare bestämt hur sådana uppgifter kan användas för att övervaka klyftan mellan å ena sidan koldioxidutsläppsvärden som fastställts med hjälp av Vecto och andra sidan koldioxidutsläpp vid verklig körning, och när det är nödvändigt förhindra att denna klyfta ökar.
- (41) År 2022 bör kommissionen bedöma ändamålsenligheten för de normer för koldioxidutsläpp som fastställs i denna förordning, och särskilt den nivå för målen för minskade koldioxidutsläpp som ska uppnås senast 2030, de genomförandeformer som bör vara tillgängliga för att uppnå det målet och senare mål, samt fastställandet av mål för minskade koldioxidutsläpp för andra typer av tunga fordon, t.ex. mindre lastbilar, arbetsfordon, bussar, långfärdsbussar och släpvagnar. Vid den bedömningen bör också, enbart med tanke på tillämpningen av denna förordning, tunga fordon och fordonskombinationer tas upp till behandling, varvid hänsyn bör tas till de vikter och dimensioner som gäller vid nationella transporter, till exempel modulsystem och intermodala system, samtidigt som en bedömning även görs av möjliga transportsäkerhets- och transporteffektivitetsaspekter, transportslagsövergripande effekter, miljöpåverkan, effekter på infrastruktur och rekyleffekter samt av medlemsstaternas geografiska läge.
- (42) Det är viktigt att bedöma koldioxidutsläppen under hela livscykeln från tunga fordon på unionsnivå. Därför bör kommissionen senast 2023 utvärdera möjligheten att utveckla en gemensam unionsmetod för bedömning och konsekvent uppgiftsrapportering om koldioxidutsläppen under hela livscykeln från tunga fordon som släpps ut på unionsmarknaden. Kommissionen bör vidta uppföljningsåtgärder, vid behov även med lagstiftningsförslag.
- (43) För att säkerställa att de specifika koldioxidutsläppen från tunga fordon förblir representativa och helt aktuella behöver ändringar av förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder som påverkar dessa specifika koldioxidutsläpp återspeglas i den här förordningen. Kommissionen bör därför ha befogenheter att fastställa en metod för att definiera ett representativt tungt fordon för varje undergrupp av fordon, vilket bör ligga till grund för bedömning av ändringar av de specifika koldioxidutsläppen.

⁽¹⁰⁾ 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 (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

- (44) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning, bör kommissionen tilldelas de genomförandebefogenheter med avseende på offentliggörande av en förteckning över vissa uppgifter och tillverkarnas resultat.
- (45) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter med avseende på identifiering av tunga fordon som är certifierade som arbetsfordon och korrigering av de årliga genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för en tillverkare, uppbörd av avgifter för överskridande utsläpp, rapportera avvikelser avseende koldioxidutsläpp och för att beakta dem vid beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen, bedömning av tillämpningen av villkoren för fastställande av referensvärdena för koldioxidutsläpp och kriterierna för att avgöra om dessa utsläpp utan giltig orsak ökat samt, i förekommande fall, för hur korrigeringar ska företas, säkerställande av att vissa parametrar för tunga fordon koldioxidutsläpp och energiförbrukning vid verklig körning görs tillgängliga för kommissionen, utföra kontroll av att de värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som registrerats i kundinformationsfilen motsvarar koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen hos tunga fordon i trafik och om det finns några strategier som på konstgjord väg förbättrar fordonens prestanda i de provningar som genomförs eller de beräkningar som utförs samt definiera ett eller flera representativa fordon för en undergrupp av fordon på grundval av vilka justering av nyttolast ska fastställas. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av förordning (EG) 595/2009, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter med avseende på att fastställa vissa aspekter i fråga om miljöprestandan hos fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ och O₄. De genomförandebefogenheter som avses i detta skäl bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽¹¹⁾.
- (46) För ändringar eller kompletteringar av icke väsentliga delar av bestämmelserna i denna förordning bör kommissionen delegeras befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, när det gäller justering av referensvärden för koldioxidutsläpp för att fastställa de vägledande principerna och kriterierna för att definiera förfaranden för att kontrollera koldioxidutsläpp från tunga fordon i trafik och när det gäller ändringar av bilagorna till denna förordning i fråga om vissa tekniska parametrar, inbegripet viktningsvärdena för användningsprofiler, värden för nyttolast och värden för årliga körsträcka samt justeringsfaktorerna för nyttolast. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁽¹²⁾. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter bör Europaparlamentet och rådet erhålla alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter bör systematiskt ges tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (47) Eftersom målet för denna förordning, nämligen fastställande av normer för koldioxidutsläpp från tunga fordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning och verkan, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (48) Förordningarna (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG⁽¹³⁾ bör därför även ändras i enlighet med detta,

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och mål

I syfte att bidra till uppnåendet av unionens mål att senast 2030 minska sina utsläpp av växthusgaser med 30 % jämfört med 2005 års nivåer i de sektorer som omfattas av artikel 2 i förordning (EU) 2018/842, uppnå målen i Parisavtalet och säkerställa en väl fungerande inre marknad fastställs i denna förordning krav på utsläppen av koldioxid från nya tunga

⁽¹¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽¹²⁾ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽¹³⁾ Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EUT L 235, 17.9.1996, s. 59).

fordon, genom vilka de specifika koldioxidutsläppen från unionens fordonspark av nya tunga fordon ska minskas i jämförelse med referensvärdena på följande sätt:

- a) För rapporteringsperioderna för 2025 och framåt, med 15 %.
- b) För rapporteringsperioderna för 2030 och därefter, med 30 %, såvida inget annat beslutas i enlighet med den översyn som avses i artikel 15.

Referensvärdena för koldioxidutsläpp ska baseras på de övervakningsuppgifter som rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2018/956 för perioden från och med den 1 juli 2019 till och med den 30 juni 2020 (nedan kallad *referensperioden*), med undantag av arbetsfordon, och ska beräknas i enlighet med punkt 3 i bilaga I till den här förordningen.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på nya tunga fordon i kategorierna N₂ och N₃ som har följande egenskaper:
 - a) Påbyggnadsbilar med axelkonfiguration 4x2 och en högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last som överskrider 16 ton.
 - b) Påbyggnadsbilar med axelkonfiguration 6x2.
 - c) Dragbilar med axelkonfiguration 4x2 och en högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last som överskrider 16 ton.
 - d) Dragbilar med axelkonfiguration 6x2.

Den ska också tillämpas, i fråga om artikel 5 i, och punkt 2.3 i bilaga I till, denna förordning, på nya tunga fordon i kategori N som inte omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011⁽¹⁴⁾ och inte uppfyller de kriterier som fastställs i första stycket a–d.

De fordonskategorier som avses i första och andra stycket i denna punkt avser fordonskategorier enligt definitionen i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG⁽¹⁵⁾.

2. De fordon som avses i punkt 1 ska, för tillämpningen av denna förordning, betraktas som nya tunga fordon för en viss tolv månaders period som inleds den 1 juli om de förstagångsregistreras i unionen under den perioden och inte tidigare har registrerats utanför unionen.

En tidigare registrering utanför unionen som gjorts mindre än tre månader före registrering i unionen ska inte beaktas.

⁽¹⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 145, 31.5.2011, s. 1).

⁽¹⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (Ramdirektiv) (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

3. Kommissionen ska, genom genomförandeakter, anta ett specifikt förfarande för identifiering av tunga fordon som är certifierade som arbetsfordon enligt förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder men som inte är registrerade som sådana, och ska korrigera de årliga genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för en tillverkare så att dessa fordon tas med i beräkningen, från och med rapporteringsperioden för 2021 och för varje efterföljande rapporteringsperiod. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2 i den här förordningen.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning avses med

1. *referensvärde för koldioxidutsläpp*: de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen under den referensperiod som avses i artikel 1 andra stycket för alla nya tunga fordon i var och en av undergrupperna av fordon, med undantag av arbetsfordon, fastställda i enlighet med punkt 3 i bilaga I.
2. *specifika koldioxidutsläpp*: koldioxidutsläppen från ett enskilt tungt fordon, fastställda i enlighet med punkt 2.1 i bilaga I.
3. *rapporteringsperiod för år Y*: perioden från och med den 1 juli år Y till och med den 30 juni år Y + 1.
4. *genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp*: de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från en tillverkares tunga fordon under en viss rapporteringsperiod, fastställda i enlighet med punkt 2.7 i bilaga I.
5. *specifikt koldioxidutsläppsmål*: koldioxidutsläppsmålet för en enskild tillverkare, uttryckt som g/tkm och fastställt en gång per år, för den föregående rapporteringsperioden, i enlighet med punkt 4 i bilaga I.
6. *påbyggnadsbil*: en lastbil som inte är utformad eller konstruerad för att dra en påhängsvagn.
7. *dragbil*: en lastbil som är utformad och konstruerad endast eller i huvudsak för att dra påhängsvagnar.
8. *undergrupp av fordon*: en gruppering av fordon, enligt vad som definieras i punkt 1 i bilaga I, som kännetecknas av vissa gemensamma och särskiljande tekniska kriterier som är relevanta för fastställandet av dessa fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.
9. *arbetsfordon*: ett tungt fordon för vilket koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning har fastställts, i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder, endast för andra användningsprofiler än de som definieras i punkt 2.1 i bilaga I till den här förordningen.
10. *tillverkare*: den person eller organisation som ansvarar för inlämnande av data om nya tunga fordon i enlighet med artikel 5 i förordning (EU) 2018/956 eller, när det gäller utsläppsfria tunga fordon, den person eller organisation som inför godkännandemyndigheten ansvarar för samtliga led i EG-förfarandet för typgodkännande av hela fordon eller det enskilda förfarandet för godkännandet i enlighet med direktiv 2007/46/EG, samt för produktionsöverensstämmelsen.
11. *utsläppsfritt tungt fordon*: ett tungt fordon utan förbränningsmotor, eller med en förbränningsmotor som släpper ut mindre än 1 g CO₂/kWh, fastställt i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder, eller som släpper ut mindre än 1 g CO₂/km, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 ⁽¹⁶⁾ och dess genomförandeåtgärder.

⁽¹⁶⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).

12. *utsläppssnålt tungt fordon*: ett annat tungt fordon än ett utsläppsfritt tungt fordon, med specifika koldioxidutsläpp som är lägre än hälften av referensvärdena för koldioxidutsläppen för alla fordon i den undergrupp av fordon som det tunga fordonet tillhör, fastställt i enlighet med punkt 2.3.3 i bilaga I.
13. *användningsprofil*: en kombination av målhastighetscykel, nyttolast, konfiguration för påbyggnad eller släpvagn och andra parametrar, i tillämpliga fall, som återspeglar ett fordon specifika användning och som ligger till grund för fastställandet av officiella värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning för ett tungt fordon.
14. *målhastighetscykel*: beskrivning av den fordonshastighet som föraren vill uppnå eller som begränsas av trafikförhållandena, som en funktion av körsträckan.
15. *nyttolast*: vikten av de varor som ett fordon transporterar under olika förhållanden.

Artikel 4

Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från en tillverkare

Från och med den 1 juli 2020 och för varje efterföljande rapporteringsperiod ska kommissionen för varje tillverkare fastställa de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen i g/tkm för den föregående rapporteringsperioden, med beaktande av följande:

- a) De uppgifter som rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2018/956 för tillverkarens nya tunga fordon som registrerats under den föregående rapporteringsperioden, med undantag av arbetsfordon.
- b) Faktorn för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, fastställd i enlighet med artikel 5.

De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen ska fastställas i enlighet med punkt 2.7 i bilaga I.

Artikel 5

Utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon

1. Från och med den 1 juli 2020 och för varje efterföljande rapporteringsperiod 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 under en rapporteringsperiod, och till deras koldioxidutsläpp, inbegripet de utsläppsfria tunga fordon som avses i artikel 2.1 andra stycket samt utsläppsfria och utsläppssnåla arbetsfordon, och ska fastställas i enlighet med punkt 2.3 i bilaga I.

2. För rapporteringsperioderna 2019–2024 ska antalet utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon räknas enligt följande vid tillämpningen av punkt 1:

- a) Ett utsläppsfritt tungt fordon ska räknas som två fordon.

- b) Ett utsläppssnålt tungt fordon ska räknas som upp till två fordon, som en funktion av dess specifika koldioxidutsläpp och tröskelvärdet för utsläppssnåla fordon i den undergrupp av fordon som fordonet tillhör, enligt definitionen i punkt 2.3.3 i bilaga I.

Faktorn för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ska fastställas i enlighet med punkt 2.3.1 i bilaga I.

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

4. Faktorn för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ska minska en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp med högst 3 %. Bidraget från de utsläppsfria tunga fordon som avses i artikel 2.1 andra stycket till denna faktor ska minska en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp med högst 1,5 %.

Artikel 6

Specifika koldioxidutsläppsmål för en tillverkare

Från och med den 1 juli 2026 och under varje efterföljande rapporteringsperiod ska kommissionen för varje tillverkare fastställa ett specifikt koldioxidutsläppsmål för den föregående rapporteringsperioden. Detta specifika koldioxidutsläppsmål ska vara produkten av följande värden, summerad för samtliga undergrupper av fordon:

- a) Det koldioxidminskningsmål som avses i artikel 1 första stycket a eller b, beroende på vad som är tillämpligt.
- b) Referensvärden för koldioxidutsläpp.
- c) Tillverkarens andel av fordonen i varje undergrupp av fordon.
- d) De viktningsfaktorer för årlig körsträcka och nyttolast som tillämpas på varje undergrupp av fordon.

De specifika koldioxidutsläppsmålen ska fastställas i enlighet med punkt 4 i bilaga I.

Artikel 7

Utsläppskrediter och utsläppsskulder

1. Vid fastställandet av huruvida en tillverkare uppfyller sina specifika koldioxidutsläppsmål under rapporteringsperioderna för åren 2025–2029 ska hänsyn tas till tillverkarens utsläppskrediter eller utsläppsskulder fastställda i enlighet med punkt 5 i bilaga I, vilka motsvarar tillverkarens antal nya tunga fordon, med undantag av arbetsfordon, för en rapporteringsperiod, multiplicerat med

- a) skillnaden mellan den kurva för minskade koldioxidutsläpp som avses i punkt 2 och en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp, om skillnaden är positiv (nedan kallad *utsläppskrediter*), eller
- b) skillnaden mellan en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp och den tillverkarens specifika koldioxidutsläppsmål, om skillnaden är positiv (nedan kallad *utsläppsskulder*).

Utsläppskrediter ska räknas in under rapporteringsperioderna för 2019–2029. De utsläppskrediter som räknas in under rapporteringsperioderna för 2019–2024 ska dock beaktas endast för att fastställa om tillverkaren uppfyller det specifika koldioxidutsläppsmålet för rapporteringsperioden för 2025.

Utsläppsskulder ska räknas in under rapporteringsperioderna för 2025–2029. En tillverkares totala utsläppsskuld får dock inte överskrida 5 % av tillverkarens specifika koldioxidutsläppsmål för rapporteringsperioden för 2025, multiplicerat med antalet tunga fordon från tillverkaren under den perioden (nedan kallad *gräns för utsläppsskuld*).

Eventuella utsläppskrediter och utsläppsskulder som räknas in under rapporteringsperioderna för 2025–2028 ska i tillämpliga fall överföras från en rapporteringsperiod till nästa rapporteringsperiod. Eventuella resterande utsläppsskulder ska regleras under rapporteringsperioden för 2029.

2. Kurvan för minskade koldioxidutsläpp ska fastställas för varje tillverkare i enlighet med punkt 5.1 i bilaga I, på grundval av en linjär kurva mellan det referensvärde för koldioxidutsläpp som avses i artikel 1 andra stycket och koldioxidutsläppsmål för rapporteringsperioden för 2025 enligt första stycket a i den artikeln, och mellan koldioxidutsläppsmålet för rapporteringsperioden för 2025 och koldioxidutsläppsmålet för rapporteringsperioder för 2030 och senare enligt första stycket b i den artikeln.

Artikel 8

Uppfyllande av de specifika koldioxidutsläppsmålen

1. Om det, enligt punkt 2, konstateras att en tillverkare står för överskridande koldioxidutsläpp för en viss rapporteringsperiod från och med 2025 ska kommissionen påföra en avgift för överskridande koldioxidutsläpp, beräknad enligt följande formel:

a) Från 2025 till 2029:

$$(\text{avgift för överskridande koldioxidutsläpp}) = (\text{överskridande koldioxidutsläpp} \times 4\,250 \text{ EUR per g CO}_2/\text{tkm}).$$

b) Från och med 2030:

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

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

a) För någon av rapporteringsperioderna för åren 2025–2028: 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 år 2029: Summan av utsläppsskulderna, minskad med summan av utsläppskrediterna, är positiv.

c) Från och med rapporteringsperioden från och med år 2030: Tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider tillverkarens specifika koldioxidutsläppsmål.

De överskridande koldioxidutsläppen under en viss rapporteringsperiod ska beräknas i enlighet med punkt 6 i bilaga I.

3. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa metoden för uppbörd av avgifter för överskridande koldioxidutsläpp enligt punkt 1 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

4. Avgifterna för överskridande koldioxidutsläpp ska anses vara intäkter i Europeiska unionens allmänna budget.

Artikel 9

Kontroll av övervakningsuppgifter

1. Typgodkännandemyndigheter ska utan dröjsmål rapportera till kommissionen om avvikelser mellan koldioxidutsläppsvärden från tunga fordon i trafik i jämförelse med de värden som anges i intyg om överensstämmelse eller i den kundinformationsfil som avses i artikel 9.4 i förordning (EU) 2017/2400 som är ett resultat av de kontroller som utförts i enlighet med det förfarande som avses i artikel 13 i den här förordningen.

2. Kommissionen ska beakta de avvikelser som avses i punkt 1 vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp.

3. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta närmare regler om förfarandena för att rapportera sådana avvikelser och för att beakta dem vid beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

Artikel 10

Bedömning av referensvärden för koldioxidutsläpp

För att säkerställa att referensvärdena för koldioxidutsläpp blir en tillförlitlig och representativ grund för fastställande av koldioxidutsläppsmål för unionens hela fordonspark ska kommissionen genom genomförandeakter fastställa metoderna för bedömning av tillämpningen av villkoren för fastställande av referensvärdena för koldioxidutsläpp och fastställa kriterierna för att avgöra om dessa utsläpp utan giltig orsak ökats samt, i förekommande fall, hur de ska korrigeras.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

Artikel 11

Offentliggörande av uppgifter och tillverkarnas resultat

1. Kommissionen ska, senast den 30 april varje år, genom genomförandeakter offentliggöra en förteckning som visar följande:

a) Från och med den 1 juli 2020: Varje tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp för den föregående rapporteringsperioden, enligt vad som avses i artikel 4.

b) Från och med den 1 juli 2020: Varje tillverkares faktor för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon för den föregående rapporteringsperioden, enligt vad som avses i artikel 5.1.

- c) Från och med den 1 juli 2026: Varje tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläppsmål för den föregående rapporteringsperioden, enligt vad som avses i artikel 6.
- d) Från och med den 1 juli 2020 till och med den 30 juni 2031: Varje tillverkares kurva för minskade koldioxidutsläpp, utsläppskrediter och, från och med den 1 juli 2026 till och med den 30 juni 2031, utsläppsskulder för den föregående rapporteringsperioden, enligt vad som avses i artikel 7.
- e) Från och med den 1 juli 2026: Varje tillverkares överskridande koldioxidutsläpp för den föregående rapporteringsperioden, enligt vad som avses i artikel 8.1.
- f) Från och med den 1 juli 2020: De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från alla nya tunga fordon som registrerats i unionen under den föregående rapporteringsperioden.

Förteckningen, som ska offentliggöras senast den 30 april 2021, ska inbegripa de referensvärden för koldioxidutsläpp som avses i artikel 1 andra stycket.

2. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att justera referensvärdena för koldioxidutsläpp i enlighet med följande:

- a) Om viktningsvärdena för användningsprofiler eller värdena för nyttolast har justerats enligt artikel 14.1 b eller c, genom att tillämpa det förfarande som fastställs i punkt 1 i bilaga II.
- b) Om justeringsfaktorer har fastställts i enlighet med artikel 14.2, genom att tillämpa dessa justeringsfaktorer på referensvärdet för koldioxidutsläpp.
- c) Om det i enlighet med de metoder som avses i artikel 10 fastställts att referensvärdena för koldioxidutsläpp ökat utan giltig orsak, genom att korrigera referensvärdena för koldioxidutsläpp senast den 30 april 2022.

Kommissionen ska offentliggöra de justerade referensvärdena för koldioxidutsläpp och använda dessa värden för beräkning av tillverkarnas specifika koldioxidutsläppsmål som ska tillämpas för rapporteringsperioderna från och med tillämpningsdagen för den delegerade akt där värdena justeras.

Artikel 12

Koldioxidutsläpp och energiförbrukning vid verklig körning

- 1. Kommissionen ska övervaka och bedöma om de värden för koldioxidutsläpp och energiförbrukning som fastställs inom ramen för förordning (EG) nr 595/2009 är representativa för verklig körning.

Vidare ska kommissionen regelbundet samla in uppgifter om koldioxidutsläpp och energiförbrukning vid verklig körning för tunga fordon som använder ombordenheter för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen, med början från nya tunga fordon som registreras från och med den dag då de åtgärder som avses i artikel 5c b i förordning (EG) nr 595/2009 börjar tillämpas.

Kommissionen ska säkerställa att allmänheten informeras om huruvida värdena blir mer eller mindre representativa med tiden.

2. Vid tillämpningen av punkt 1 i denna artikel ska kommissionen säkerställa att, med början den dag då de åtgärder som avses i artikel 5c b i förordning (EG) nr 595/2009 börjar tillämpas, följande parametrar för tunga fordonas koldioxidutsläpp och energiförbrukning vid verklig körning görs tillgängliga för kommissionen, antingen av tillverkare eller nationella myndigheter eller via direktöverföring av uppgifter från fordon, beroende på vad som är tillämpligt:

- a) Fordonets identifieringsnummer.
- b) Förbrukning av bränsle och elenergi.
- c) Total tillryggalagd körsträcka.
- d) Nyttolast.
- e) För externt laddbara tunga hybridfordon, förbrukningen av bränsle och/eller elenergi samt tillryggalagd körsträcka, fördelad på de olika körlägena.
- f) Andra nödvändiga parametrar för att säkerställa att skyldigheten enligt punkt 1 i denna artikel kan fullgöras.

Kommissionen ska behandla de uppgifter den erhåller enligt första stycket i denna punkt i syfte att skapa anonymiserade och aggregerade datamängder, bland annat per tillverkare, för tillämpningen av punkt 1. Fordonens identifieringsnummer ska endast användas vid den behandlingen av uppgifter och får inte behållas längre än de behövs för det syftet.

3. För att undvika att klyftan i förhållande till utsläppen vid verklig körning ökar, ska kommissionen, senast två år och fem månader efter den dag då de åtgärder som avses i artikel 5c b i förordning (EG) nr 595/2009 börjar tillämpas, bedöma hur uppgifter om bränsle- och energiförbrukningen kan användas för att säkerställa att de värden för fordonas koldioxidutsläpp och energiförbrukning som fastställts i enlighet med den förordningen förblir representativa över tid för utsläppen vid verklig körning för varje tillverkare.

Kommissionen ska övervaka och årligen rapportera om hur den klyfta som avses i första stycket utvecklas och ska, för att undvika att den klyftan ökar, under 2027 bedöma huruvida en mekanism som justerar tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från och med 2030 är möjlig och vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag för att införa en sådan mekanism.

4. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta närmare förfaranden för insamling och behandling av uppgifter som avses i punkt 2 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

Artikel 13

Kontroll av koldioxidutsläppen från tunga fordon i trafik

1. Tillverkarna ska säkerställa att de värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som registreras i den kundinformationsfil som avses i artikel 9.4 i förordning (EU) 2017/2400 motsvarar koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen hos tunga fordon i trafik, enligt vad som fastställts i enlighet med sistnämnda förordning.

2. Efter det att de förfaranden som avses i punkt 4 trätt i kraft ska typgodkännandemyndigheterna – i fråga om de tillverkare åt vilka de beviljat tillstånd att använda ett simuleringsverktyg i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder – på grundval av lämpliga och representativa stickprov på fordon, kontrollera att de värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som registrerats i kundinformationsfilen motsvarar koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen hos tunga fordon i trafik, enligt vad som fastställts i enlighet med sistnämnda förordning och dess genomförandeåtgärder, och ska då beakta bland annat tillgängliga uppgifter från ombordenheter för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen.

Typgodkännandemyndigheterna ska även kontrollera om det i eller för de fordon på vilka stickprov tas finns några strategier som på konstgjord väg förbättrar fordonens prestanda i de provningar som genomförs eller de beräkningar som utförs för certifiering av koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen, och ska därvid bland annat använda uppgifter från ombordenheter för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen.

3. Om det vid de kontroller som görs i enlighet med punkt 2 konstateras en bristande överensstämmelse avseende koldioxidutsläpp och bränsleförbrukningsvärden som varken kan anses bero på att simuleringsverktyget inte fungerat ordentligt eller på att det finns strategier som på konstgjord väg förbättrar ett fordonens prestanda ska den ansvariga typgodkännandemyndigheten, utöver att vidta de nödvändiga åtgärder som anges i kapitel XI i förordning (EU) 2018/858, säkerställa att kundinformationsfilerna, intygen om överensstämmelse och intygen om enskilt godkännande, enligt vad som är relevant, korrigeras.

4. Kommissionen ska, genom genomförandeakter, fastställa förfarandena för att genomföra de kontroller som avses i punkt 2 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

Kommissionen ges befogenhet att, innan den antar de genomförandeakter som avses i första stycket, anta en delegerad akt enligt artikel 17 för att komplettera denna förordning genom att ange de vägledande principerna och kriterierna för fastställandet av de förfaranden som avses i första stycket.

Artikel 14

Ändringar av bilagorna I och II

1. För att säkerställa att de tekniska parametrar som används för att beräkna en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp i enlighet med artikel 4 och de specifika koldioxidutsläppsmålen i enlighet med artikel 6 tar hänsyn till den tekniska utvecklingen och de logistiska framstegen inom godstransporter har kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att ändra följande bestämmelser som fastställs i bilagorna I och II:

- a) De alternativ för typ av hytt och motoreffekt som fastställs i tabell 1 i bilaga I och de definitioner av *sovhytt* och *daghytt* som avses i den tabellen.
- b) De viktningsvärden för användningsprofiler som fastställs i tabell 2 i bilaga I.
- c) De värden för nyttolast som fastställs i tabell 3 i bilaga I och de justeringsfaktorer för nyttolast som fastställs i tabell 1 i bilaga II.
- d) De värden för årlig körsträcka som fastställs i tabell 4 i bilaga I.

2. Om de förfaranden för typgodkännande som fastställs i förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder ändras genom andra justeringar än dem som föreskrivs i punkt 1 b och c i denna artikel på ett sådant sätt att nivåerna för koldioxidutsläppen från de representativa fordon som definieras enligt denna punkt ökar eller minskar med mer än 5 g CO₂/km, ska kommissionen, i enlighet med artikel 11.2 första stycket b, tillämpa en justeringsfaktor, beräknad i enlighet med den formel som fastställs i punkt 2 i bilaga II, på referensvärdet för koldioxidutsläpp.

3. Kommissionen ska, genom genomförandeakter, fastställa en metod för att definiera ett eller flera representativa fordon för en undergrupp av fordon, inbegripet deras statistiska viktningar, baserat på vilka den justering som avses i punkt 2 i denna artikel ska fastställas, med beaktande av de övervakningsuppgifter som rapporteras i enlighet med förordning (EU) 2018/956 och de tekniska egenskaper hos fordonen 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.

Artikel 15

Översyn och rapportering

1. Kommissionen ska senast den 31 december 2022 till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport om denna förordnings ändamålsenlighet, om det mål för minskade koldioxidutsläpp och den nivå på incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon som ska tillämpas från och med 2030, om fastställande av mål för minskade koldioxidutsläpp för andra typer av tunga fordon, inbegripet släpvagnar, bussar och långfärdsbussar och arbetsfordon, och om införande av bindande mål för minskade koldioxidutsläpp för 2035 och 2040 och de påföljande åren för tunga fordon. Målet för 2030 ska bedömas utgående från Europeiska unionens åtaganden enligt Parisavtalet.

2. Den rapport som avses i punkt 1 i denna artikel ska också, särskilt, innehålla följande:

- a) En bedömning av ändamålsenligheten för de system för utsläppskrediter och utsläppsskulder som avses i artikel 7 och lämpligheten i att förlänga dess tillämpning 2030 och därefter.
- b) En bedömning av införandet av utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon, med beaktande av de mål som fastställs i direktiv 2009/33/EG, tillsammans med relevanta parametrar och villkor som påverkar utsläppandet på marknaden av sådana tunga fordon.
- c) En bedömning av ändamålsenligheten hos incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon i artikel 5, och av hur lämpliga dess olika delar är, med tanke på en justering av mekanismen för perioden efter 2025, i riktning mot en eventuell differentiering av den, utgående dels från längsta körsträcka med nollutsläpp, dels från undergrupp av fordon i förening med viktningsfaktorerna för körsträcka och nyttolast, varvid tillämpningsdatumet ska medge en ledtid på minst tre år.

- d) En bedömning av utbyggnaden av nödvändig laddnings- och tankningsinfrastruktur, av möjligheten att införa normer för koldioxidutsläpp för motorer framför allt i arbetsfordon, samt av i hur hög grad de värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som fastställts i enlighet med förordning (EU) 2017/2400 motsvarar förhållandena vid verklig körning.
- e) Enbart med tanke på tillämpningen av denna förordning, överväganden rörande tunga fordon och fordonskombinationer, med beaktande av de vikter och dimensioner som gäller vid nationella transporter, till exempel modulsystem och intermodala system, samtidigt som en bedömning även görs av möjliga transportsäkerhets- och transporteffektivitetsaspekter, transportslagsövergripande effekter, miljöpåverkan, effekter på infrastruktur och rekyleffekter samt av medlemsstaternas geografiska läge.
- f) En bedömning av simuleringsverktyget Vecto för att säkerställa att det fortlöpande, i lämplig tid, uppdateras.
- g) En bedömning av om det går att utveckla särskilda metoder för att ta med det potentiella bidraget till koldioxidutsläppsminskningarna från användningen av syntetiska och avancerade alternativa flytande och gasformiga förnybara bränslen, däribland e-bränsle, som producerats med förnybar energi och uppfyller hållbarhetskriterierna och kriterierna för minskade växthusgasutsläpp som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 ⁽¹⁷⁾.
- h) En bedömning av om det går att införa en öppen, transparent och icke-diskriminerande poolningsmekanism mellan tillverkare.
- i) En bedömning av nivån på avgiften för överskridande koldioxidutsläpp för att säkerställa att denna avgift överstiger de genomsnittliga marginalkostnaderna för den teknik som krävs för att uppnå koldioxidutsläppsmålen.
3. Den rapport som avses i punkt 1 ska, om så är lämpligt, åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av denna förordning.
4. Som ett led i översynen enligt artikel 15.5 i förordning (EU) 2019/631 ska kommissionen se efter om intäkterna från avgiften för överskridande koldioxidutsläpp kan anslås till en särskild fond eller ett relevant program med målet att säkerställa en rättvis övergång till en klimatneutral ekonomi enligt vad som avses i artikel 4.1 i Parisavtalet, särskilt för att stödja omskolning, kompetensutveckling och annan kompetensutveckling och omplacering av arbetstagare i bilindustrin i alla berörda medlemsstater, särskilt i de regioner och samhällen som drabbas hårdast av övergången. Kommissionen ska vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag om detta senast 2027.
5. Kommissionen ska senast 2023 utvärdera möjligheten att utveckla en gemensam unionsmetod för bedömning och konsekvent uppgiftsrapportering om koldioxidutsläppen under hela livscykeln från nya tunga fordon som släpps ut på unionsmarknaden. Kommissionen ska översända denna utvärdering till Europaparlamentet och rådet, vid behov även med lämpliga förslag till uppföljningsåtgärder, såsom lagstiftningsförslag.

Artikel 16

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den klimatförändringskommitté som avses i artikel 44.1 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 ⁽¹⁸⁾. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

⁽¹⁷⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

⁽¹⁸⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 328, 21.12.2018, s. 1).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 17

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 11.2, artikel 13.4 andra stycket och artikel 14.1 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 14 augusti 2019. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 11.2, artikel 13.4 andra stycket och artikel 14.1 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 11.2, artikel 13.4 andra stycket och artikel 14.1 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 18

Ändringar av förordning (EG) nr 595/2009

Förordning (EG) nr 595/2009 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 första stycket ska följande mening läggas till:

”Artiklarna 5a, 5b och 5c ska också tillämpas på fordon i kategorierna O₃ och O₄.”

2. Följande artiklar ska införas:

"Artikel 5a

Särskilda krav på tillverkarna i fråga om miljöprestandan hos fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ och O₄

1. Tillverkarna ska säkerställa att nya fordon i kategorierna O₃ och O₄, som säljs, registreras eller tas i bruk, uppfyller följande krav:

- a) Fordonens påverkan på koldioxidutsläppen, bränsleförbrukningen, elförbrukningen och motorfordons körsträcka med nollutsläpp fastställs i enlighet med metoderna i artikel 5c a.
- b) Fordonen är utrustade med ombordenheter för övervakning och registrering av nyttolasten, i enlighet med kraven i artikel 5c b.

2. Tillverkarna ska säkerställa att nya fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ som säljs, registreras eller tas i bruk, är utrustade med ombordenheter för övervakning och registrering av bränsle- och/eller energiförbrukningen, nyttolasten och körsträckan, i enlighet med kraven i artikel 5c b.

De ska också säkerställa att dessa fordons körsträcka med nollutsläpp och elförbrukning fastställs i enlighet med metoderna i artikel 5c c.

Artikel 5b

Särskilda krav på medlemsstaterna i fråga om miljöprestandan för fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ och O₄

1. Nationella myndigheter ska, i enlighet med genomförandeåtgärderna i artikel 5c, vägra EU-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för nya fordonstyper i kategorierna M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ och O₄ som inte uppfyller kraven i dessa genomförandeåtgärder.

2. Nationella myndigheter ska, i enlighet med genomförandeåtgärderna i artikel 5c, förbjuda försäljning, registrering eller ibruktagande av nya fordonstyper i kategorierna M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ och O₄ som inte uppfyller kraven i dessa genomförandeåtgärder.

Artikel 5c

Åtgärder för fastställande av vissa aspekter av miljöprestandan för fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ och O₄

Senast den 31 december 2021 ska kommissionen, genom genomförandeakter, anta följande åtgärder:

- a) Metoder för bedömning av prestandan hos fordon i kategorierna O₃ och O₄ vad gäller deras påverkan på koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, elförbrukning och körsträckor med nollutsläpp hos motorfordon.

- b) Tekniska krav för inmontering av ombordenheter för övervakning och registrering av bränsle- och/eller energiförbrukningen och körsträckan hos motorfordon i kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ samt för fastställande och registrering av nyttolasten eller den totala fordonsmassan hos fordon med de egenskaper som anges i artikel 2.1 första stycket a, b, c eller d i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 (*) och hos kombinationer av dem med fordon i kategorierna O₃ och O₄, inklusive, vid behov, överföring av data mellan fordon som ingår i en kombination.
- c) Metoder för fastställande av körsträckan med nollutsläpp och elförbrukningen hos nya fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13a.

(*) 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)."

3. Följande artikel ska införas:

"Artikel 13a

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av tekniska kommittén för motorfordon, som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 (*). Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

(*) 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 (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1)."

Artikel 19

Ändringar av förordning (EU) 2018/956

Förordning (EU) 2018/956 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 3 ska ersättas med följande:

"Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller definitionerna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (*), Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 (**).

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

(**) 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)."

2. Artikel 4.1 ska ersättas med följande:

"1. Från och med den 1 januari 2019 ska medlemsstaterna övervaka de uppgifter som anges i del A i bilaga I med avseende på nya tunga fordon som förstagångsregistreras 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 II.

När det gäller 2019 ska de uppgifter som rapporteras senast den 30 september 2020 inbegripa uppgifter som övervakats från och med den 1 januari 2019 till och med den 30 juni 2020.

Uppgifter om nya tunga fordon som registrerats tidigare utanför unionen ska inte övervakas och rapporteras, utom ifall den registreringen skett mindre än tre månader före registreringen i unionen."

3. Artikel 5.1 ska ersättas med följande:

"1. Från och med de startår som anges i punkt 1 i del B i bilaga I ska tillverkare av tunga fordon övervaka de uppgifter som anges i punkt 2 i del B i bilaga I för varje nytt tungt fordon.

Senast den 30 september varje år, från och med de startår som anges i punkt 1 i del B i bilaga I, ska tillverkare av tunga fordon för varje nytt tungt fordon med ett simuleringsdatum som infaller under den föregående rapporteringsperioden, 1 juli–30 juni, rapportera dessa uppgifter till kommissionen i enlighet med det rapporteringsförfarande som anges i bilaga II.

När det gäller 2019 ska tillverkarna rapportera uppgifterna för varje nytt tungt fordon med ett simuleringsdatum som infaller under perioden 1 januari 2019–30 juni 2020.

Simuleringsdatumet ska vara det datum som rapporteras i enlighet med post 71 i punkt 2 i del B i bilaga I.”

4. Artikel 10.1 ska ersättas med följande:

”1. Senast den 30 april varje år ska kommissionen offentliggöra en årlig rapport med sin analys av de uppgifter för föregående rapporteringsperiod som lämnats av medlemsstater och tillverkare.”

5. Punkt 3.2 i bilaga II ska ersättas med följande:

”3.2 Uppgifter som rör tunga fordon som registrerats under föregående rapporteringsperiod och som har lagts in i registret ska offentliggöras senast den 30 april varje år från och med år 2021, med undantag av de uppgifter som anges i artikel 6.1.”

Artikel 20

Ändringar av direktiv 96/53/EG

Direktiv 96/53/EG ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 ska följande definition införas efter definitionen av *fordon som drivs med alternativa bränslen*:

”— *utsläppsfritt fordon*: ett *utsläppsfritt tungt fordon* enligt definitionen i artikel 3.11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 (*).

(*) 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).”

2. Artikel 10b ska ersättas med följande:

”Artikel 10b

Högsta tillåtna vikter för fordon som drivs med alternativa bränslen eller för utsläppsfria fordon ska vara de som anges i punkterna 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 och 2.4 i bilaga I.

Fordon som drivs med alternativa bränslen eller utsläppsfria fordon ska dessutom iaktta de gränsvärden för högsta tillåtna axeltryck som anges i punkt 3 i bilaga I.

Den extra vikt som krävs för fordon som drivs med alternativa bränslen eller utsläppsfria fordon ska fastställas på grundval av den dokumentation som tillverkaren tillhandahåller vid godkännandet av fordonet i fråga. Denna extra vikt ska anges i det officiella dokument som krävs enligt artikel 6.

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10h för att med tanke på tillämpningen av detta direktiv uppdatera den förteckning över alternativa bränslen som avses i artikel 2, för vilka extra vikt krävs. Det är särskilt viktigt att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet experter från medlemsstaterna, innan den antar dessa delegerade akter.”

3. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Följande stycke ska läggas till i andra kolumnen i punkterna 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 och 2.2.4:

"För fordonskombinationer där det ingår fordon som drivs med alternativa bränslen eller utsläppsfria fordon ska de högsta tillåtna vikterna enligt detta avsnitt höjas med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet eller för utsläppsfri drift kräver, med högst 1 respektive 2 ton."

b) Följande stycke ska läggas till i andra kolumnen i punkt 2.3.1:

"Utsläppsfria fordon: Den högsta tillåtna vikten på 18 ton höjs med den extra vikt som tekniken för utsläppsfri drift kräver, med högst 2 ton."

c) Följande stycke ska läggas till i tredje kolumnen i punkt 2.3.2:

"Treaxlat utsläppsfritt motorfordon: högsta tillåtna vikt på 25 ton – eller 26 ton när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton – höjs genom den extra vikt som tekniken för utsläppsfri drift kräver med högst 2 ton."

d) Följande stycke ska läggas till i tredje kolumnen i punkt 2.4:

"Treaxlade ledbussar som är utsläppsfria fordon: högsta tillåtna vikt på 28 ton höjs med den extra vikt som tekniken för utsläppsfri drift kräver med högst 2 ton."

Artikel 21

Ikraftträdande

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

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

Utfärdad i Bryssel den 20 juni 2019.

På Europaparlamentets vägnar

A. TAJANI

Ordförande

På rådets vägnar

G. CIAMBA

Ordförande

BILAGA I

Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp, specifika koldioxidutsläppsmål och överskridande koldioxidutsläpp

1. UNDERGRUPPER AV FORDON

Varje nytt tungt fordon ska kopplas till en av de undergrupper av fordon som definieras i tabell 1, i enlighet med de villkor som fastställs där.

Tabell 1

Undergrupper av fordon (sg.sub-groups)

Tunga fordon	Typ av hytt	Maskinstyrka:	Undergrupp av fordon (sg)
Påbyggnadsbilar med axelkonfiguration 4x2 och högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last > 16 ton	Alla	< 170 kW	4-UD
	Daghytt	≥ 170 kW	4-RD
	Sovhytt	≥ 170 kW och < 265 kW	
	Sovhytt	≥ 265 kW	4-LH
Påbyggnadsbilar med axelkonfiguration 6x2	Daghytt	Alla	9-RD
	Sovhytt		9-LH
Dragbilar med axelkonfiguration 4x2 och högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last > 16 ton	Daghytt	Alla	5-RD
	Sovhytt	< 265 kW	
	Sovhytt	≥ 265 kW	5-LH
Dragbilar med axelkonfiguration 6x2	Daghytt	Alla	10-RD
	Sovhytt		10-LH

Med *sovhytt* menas en typ av hytt som har ett utrymme bakom förarsätet som är avsett för vila och som rapporteras i enlighet med förordning (EU) 2018/956.

Med *daghytt* menas en typ av hytt som inte är en sovhytt.

Om ett nytt tungt fordon inte kan kopplas till en undergrupp av fordon eftersom information om typ av hytt eller motoreffekt inte är tillgänglig ska det kopplas till den undergrupp av fordon för fjärrtrafik (LH, long-haul) som motsvarar fordonets chassityp (påbyggnadsbil eller dragbil) och axelkonfiguration (4x2 eller 6x2).

Om ett nytt tungt fordon kopplas till undergrupp av fordon 4-UD, men uppgifter om koldioxidutsläpp i g/km inte är tillgängliga för användningsprofilen UDL eller UDR som definieras i tabell 2 i punkt 2.1 ska det nya tunga fordonet kopplas till undergrupp av fordon 4-RD.

2. EN TILLVERKARES GENOMSNITTLIGA SPECIFIKA KOLDIOXIDUTSLÄPP

2.1 Specifika koldioxidutsläpp från ett nytt tungt fordon

De specifika koldioxidutsläppen i g/km från ett nytt tungt fordon v , kopplat till undergruppen av fordon sg ska beräknas enligt följande:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

där

$\sum_{mp}$ är summan för alla användningsprofiler mp som förtecknas i tabell 2,

sg är den undergrupp av fordon till vilken det nya tunga fordonet v har kopplats enligt punkt 1 i denna bilaga,

$W_{sg,mp}$ är användningsprofilens viktningsvärde som anges i tabell 2,

$CO2_{v,mp}$ är koldioxidutsläppen i g/km från ett nytt tungt fordon v , fastställda för en användningsprofil mp och rapporterade i enlighet med förordning (EU) 2018/956.

De specifika koldioxidutsläppen från ett utsläppsfritt tungt fordonska fastställas till 0 g CO₂/km.

De specifika koldioxidutsläppen från ett arbetsfordon ska varagenomsnittet av de koldioxidutsläpp i g/km som rapporteras i enlighet med förordning (EU) 2018/956.

Tabell 2

Viktningsvärden för användningsprofiler ($W_{sg,mp}$)

Undergrupp av fordon (sg)	Användningsprofil ⁽¹⁾ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Undergrupp av fordon (sg)	Användningsprofil ⁽¹⁾ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

⁽¹⁾ Se definitioner av användningsprofiler under denna tabell.

Definitioner av användningsprofiler

RDL	Regionaltrafik, låg nyttolast (Regional Delivery payloadLow)
RDR	Regionaltrafik, representativ nyttolast (Regional Delivery payload Representative)
LHL	Fjärrtrafik, låg nyttolast (Long Haul payload Low)
LHR	Fjärrtrafik, representativ nyttolast (Long Haul payload Representative)
UDL	Närtrafik, låg nyttolast (Urban Delivery payload Low)
UDR	Närtrafik, representativ nyttolast (Urban Delivery payload Representative)
REL	Regionaltrafik (EMS), låg nyttolast (Regional Delivery(EMS) payload Low)
RER	Regionaltrafik (EMS), representativ nyttolast (Regional Delivery (EMS) payload Representative)
LEL	Fjärrtrafik (EMS), låg nyttolast (Long Haul (EMS) payload Low)
LER	Fjärrtrafik (EMS), representativ nyttolast (Long Haul(EMS) payload Representative)

- 2.2 Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från en tillverkares alla nya tunga fordon i en undergrupp av fordon
- De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen i g/tkm för alla nya tunga fordon i en undergrupp sg (avgCO_{2sg}) ska för varje tillverkare och varje rapporteringsperiod beräknas enligt följande:

$$avgCO_{2sg} = \frac{\sum_v CO_{2v}}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

där

$\sum_v$ är summan av alla nya tunga fordon från tillverkaren i undergruppen av fordon sg, med undantag av alla arbetsfordon, i enlighet med artikel 4 första stycket a,

CO_{2v} är de specifika koldioxidutsläppen från ett nytt tungtfordon v , fastställda i enlighet med punkt 2.1,

V_{sg} är antalet nya tunga fordon från tillverkaren i undergruppen av fordon sg , med undantag av arbetsfordon, i enlighet med artikel 4 första stycket a,

PL_{sg} är den genomsnittliga nyttolasten för fordon i undergruppen av fordon sg , fastställd enligt punkt 2.5.

2.3 Den faktor för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som avses i artikel 5

2.3.1 Rapporteringsperioderna 2019–2024

Den faktor för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon (ZLEV, Zero-and Low-Emission Vehicles) som avses i artikel 5 ska för varje tillverkare och varje rapporteringsperiod från och med 2019 till och med 2024 beräknas enligt följande:

$$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev}) \text{ med minimivärdet } 0,97$$

där

V är antalet nya tunga fordon från tillverkaren, som motsvarar egenskaper som anges i artikel 2.1 första stycket, med undantag av arbetsfordon, i enlighet med artikel 4 första stycket a,

V_{conv} är antalet nya tunga fordon från tillverkaren, som motsvarar egenskaper som anges i artikel 2.1 första stycket, med undantag, dels av arbetsfordon i enlighet med artikel 4 första stycket a, dels av utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon,

V_{zlev} är summan av V_{in} och V_{out} ,

där

$$V_{in} \text{ är } \sum_v (1 + (1 - CO_{2v} / LET_{sg}))$$

och $\sum_v$ är lika med summan av alla nya utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon som motsvarar de egenskaper som anges i artikel 2.1 första stycket,

CO_{2v} är de specifika koldioxidutsläppen i g/km från ett utsläppsfritt eller utsläppssnålt tungt fordon v , fastställda i enlighet med punkt 2.1,

LET_{sg} är tröskelvärdet för ett utsläppssnålt fordon i den undergrupp av fordon sg som fordonet v tillhör, enligt definitionen i punkt 2.3.3,

V_{out} är det totala antalet nyregistrerade utsläppsfria tunga fordon som avses i artikel 2.1 andra stycket, multiplicerat med 2, och med maximivärdet 1,5 % av V_{conv} .

2.3.2 Rapporteringsperioder från och med 2025

Den faktor för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon (ZLEV, Zero-and Low-Emission Vehicles) som avses i artikel 5 ska för varje tillverkare och varje rapporteringsperiod beräknas enligt följande:

$$ZLEV = 1 - (y - x) \quad \text{såvida inte denna summa är större än 1 eller mindre än 0,97, i vilket fall ZLEV-faktorn ska fastställas till 1 respektive 0,97}$$

där

x är 0,02

y är summan av V_{in} och V_{out} , dividerad med V_{total} , där

V_{in} är det sammanlagda antalet nyregistrerade utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon som motsvarar de egenskaper som anges i artikel 2.1 första stycket, där vart och ett av dem räknas som ZLEVspecifikt enligt nedanstående formel:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO_{2v} / LET_{sg})$$

där

CO_{2v} är de specifika koldioxidutsläppen i g/km från ett utsläppsfritt eller utsläppssnålt tungt fordon v , fastställt enligt punkt 2.1,

LET_{sg} är tröskelvärdet för att ett fordon v i den undergrupp av fordon sg som fordonet enligt definitionen i punkt 2.3.3 tillhör ska betecknas som utsläppssnålt,

V_{out} är det sammanlagda antalet nyregistrerade utsläppsfria tunga fordon som avses i artikel 2.1 andra stycket och maximalt 0,035 av V_{total} ,

V_{total} är tillverkarens sammanlagda antal nyregistrerade tunga fordon under ifrågavarande rapporteringsperiod,

varvid, om V_{in}/V_{total} är lägre än 0,0075, faktorn ZLEV ska fastställas till 1.

2.3.3 Tröskelvärdet för ett utsläppssnålt fordon

Tröskelvärdet LET_{sg} för ett utsläppssnålt fordon i undergruppen av fordon sg definieras enligt följande:

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

där

rCO_{2sg} är referensvärdet för koldioxidutsläppen från undergruppen av fordon sg , fastställt enligt definitionen i punkt 3,

PL_{sg} är den genomsnittliga nyttolasten för fordon i undergruppen av fordon sg , fastställd enligt punkt 2.5.

2.4 Tillverkarens andel nya tunga fordon i en undergrupp av fordon

Andelen av nya tunga fordon i undergruppen av fordon sg ($share_{sg}$) ska för varje tillverkare och varje rapporteringsperiod beräknas enligt följande:

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

där

V_{sg} är antalet nya tunga fordon från tillverkaren i undergruppen av fordon sg , med undantag av arbetsfordon, i enlighet med artikel 4 första stycket,

V är antalet nya tunga fordon från tillverkaren, med undantag av arbetsfordon, i enlighet med artikel 4 första stycket a.

2.5 Genomsnittlig nyttolast för alla fordon i en undergrupp av fordon

Värdet för genomsnittlig nyttolast för ett fordon i undergruppen av fordon sg (PL_{sg}) ska beräknas enligt följande:

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

där

$\sum mp$ är summan för alla användningsprofiler mp ,

$W_{sg,mp}$ är det viktningsvärde för användningsprofilen som anges i tabell 2 i punkt 2.1,

$PL_{sg,mp}$ är det värde för nyttolast som kopplas till fordonen i undergruppen av fordon sg för den användningsprofil mp , som anges i tabell 3.

Tabell 3

Värden för nyttolast $PL_{sg, mp}$ (ton)

Undergrupp av fordon sg	Användningsprofil ⁽¹⁾ mp									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

⁽¹⁾ Se definitioner av användningsprofiler under tabell 2 i punkt 2.1.M

2.6 Viktningsfaktor för körsträcka och nyttolast

Viktningsfaktorn för körsträcka och nyttolast (MPW_{sg} , Mileage and Payload Weighting factor) för undergruppen av fordon sg definieras som produkten av den årligakörsträcka som anges i tabell 4 och det värde för nyttolast per undergrupp av fordon som anges i tabell 3 i punkt 2.5, normaliserad mot respektivevärde för undergrupp av fordon 5-LH, och ska beräknas enligt följande:

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

där

AM_{sg} är den årliga körsträckan som anges i tabell 4 för fordonen i respektive undergrupp av fordon,

AM_{5-LH} är den årliga körsträckan som anges för undergruppen av fordon 5-LH i tabell 4,

PL_{sg} är det värde för genomsnittlig nyttolast som fastställs i enlighet med punkt 2.5,

PL_{5-LH} är det genomsnittliga värde för nyttolast för undergruppen av fordon 5-LH som fastställs i enlighet med punkt 2.5.

Tabell 4
Årliga körsträckor

Undergrupp av fordon sg	Årlig körsträcka AM _{sg} (Annual Mileage)(km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7 Tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp i g/tkmsom avses i artikel 4

De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen i g/tkm (CO₂) ska för varje tillverkare och varje rapporteringsperiod beräknas enligt följande:

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

där

$\sum_{sg}$ är summan för alla undergrupper av fordon,

ZLEV är den faktor för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som fastställs i enlighet med punkt 2.3,

$share_{sg}$ är den andel nya tunga fordonen i en undergrupp av fordon som fastställs i enlighet med punkt 2.4,

MPW_{sg} är den viktningsfaktor för körsträcka och nyttolast som fastställs i enlighet med punkt 2.6,

$avgCO_{2sg}$ är de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen i g/tkmsom fastställs i enlighet med punkt 2.2.

3. DE REFERENSVÄRDEN FÖR KOLDIOXIDUTSLÄPP SOM AVSES I ARTIKEL 1 ANDRA STYCKET

Referensvärdet för koldioxidutsläpp (rCO_{2sg}) ska beräknas för varje undergrupp av fordon sg, på grundval av alla nya tunga fordon från allatillverkare under referensperioden, enligt följande:

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

där

$\sum_v$ är summan av alla nya tunga fordon, registrerade under referensperioden, i undergruppen av fordon sg, med undantag av arbetsfordon, i enlighet med artikel 1 andra stycket,

CO_{2v} är de specifika koldioxidutsläppen från nya tunga fordonetv, fastställda i enlighet med punkt 2.1, och i tillämpliga fall justerade i enlighet med bilaga II,

rV_{sg} är det totala antalet nya tunga fordon, registrerade under referensperioden, i undergruppen av fordon sg , med undantag av arbetsfordon, i enlighet med artikel 1 andra stycket,

PL_{sg} är den genomsnittliga nyttolasten för fordon i undergruppen av fordon sg , fastställd enligt punkt 2.5.

4. TILLVERKARES SPECIFIKA KOLDIOXIDUTSLÄPPSMÅL SOM AVSESI ARTIKEL 6

Det specifika koldioxidutsläppsmålet T skaför varje tillverkare och varje rapporteringsperiod från och med den 1 juli 2025 beräknas enligt följande:

$$T = \sum sg \text{ share}_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2sg}$$

där

$\sum_{sg}$ är summan av alla undergrupper av fordon,

$share_{sg}$ är den andel nya tunga fordonen i en undergrupp av fordonsom fastställs i enlighet med punkt 2.4,

MPW_{sg} är den viktningsfaktor för körsträcka och nyttolast som fastställs i enlighet med punkt 2.6,

rf är det mål för koldioxidutsläppsminskning (i %) som gäller för den specifika rapporteringsperioden,

rCO_{2sg} är det referensvärde för koldioxidutsläpp som fastställs i enlighet med punkt 3.

5. UTSLÄPPSKREDITER OCH UTSLÄPPSSKULDER SOM AVSESI I ARTIKEL 7

5.1 Kurvan för minskade koldioxidutsläpp, som grund för utsläppskrediter

En kurva för minskade koldioxidutsläpp (ET_Y , CO_2 emissions reduction trajectory) ska definieras enligt följande, för varje tillverkare och varje rapporteringsperiod för åren Y från och med 2019 till och med 2030:

$$ET_Y = \sum sg \text{ share}_{sg} \times MPW_{sg} \times R - ET_Y \times rCO_{2sg}$$

där

$\sum_{sg}$ är summan av alla undergrupper av fordon,

$share_{sg}$ är den andel nya tunga fordonen i en undergrupp av fordonsom fastställs i enlighet med punkt 2.4,

MPW_{sg} är den viktningsfaktor för körsträcka och nyttolast som fastställs i punkt 2.6,

rCO_{2g} är det referensvärde för koldioxidutsläpp som fastställs i enlighet med punkt 3,

$R-ET_Y$ definieras enligt följande:

när det gäller rapporteringsperioderna för åren Y från och med 2019 till och med 2025:

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

och när det gäller rapporteringsperioderna för åren Y från och med 2026 till och med 2030:

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

rf_{2025} och rf_{2030} är de mål för minskade koldioxidutsläpp (i %) som gäller för rapporteringsperioderna för 2025 respektive 2030.

5.2 Utsläppskrediter och utsläppsskulder för varje rapporteringsperiod

Utsläppskrediterna (cCO_{2Y}) och utsläppsskulderna (dCO_{2Y}) ska för varje tillverkare och varje rapporteringsperiod för åren Y från och med 2019 till och med 2029 beräknas enligt följande:

Om $CO_{2Y} < ET_Y$:

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

$$dCO_{2Y} = 0$$

Om $CO_{2Y} > T_Y$ för åren 2025–2029:

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

$$cCO_{2Y} = 0$$

och cCO_{2Y} fastställas till 0.

där

ET_Y är tillverkarens kurva för minskade koldioxidutsläpp för rapporteringsperioden för året Y, fastställd i enlighet med punkt 5.1,

CO_{2Y} är tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp för rapporteringsperioden för året Y, fastställda i enlighet med punkt 2.7,

T_Y är tillverkarens specifika koldioxidutsläppsmål för rapporteringsperioden för året Y, fastställt i enlighet med punkt 4,

V_Y är antalet nya tunga fordon från tillverkaren under rapporteringsperioden för året Y, med undantag av alla arbetsfordon, i enlighet med artikel 4 första stycket a.

5.3 Gräns för utsläppsskuld

Gränsen för utsläppsskuld ($limCO_2$) definieras för varje tillverkare enligt följande:

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

där

T_{2025} är tillverkarens specifika koldioxidutsläppsmål under rapporteringsperioden för 2025, fastställt i enlighet med punkt 4,

V_{2025} är antalet nya tunga fordon från tillverkaren under rapporteringsperioden för 2025, med undantag av alla arbetsfordon, i enlighet med artikel 4 första stycket a.

5.4 Utsläppskrediter som räknats in före 2025

Utsläppsskulder som räknas in för rapporteringsperioden för 2025 ska minskas med ett belopp ($redCO_2$) som motsvarar utsläppskrediter som räknats in före den rapporteringsperioden, vilket fastställs för varje tillverkare enligt följande:

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

där

$\min$ är minimivärdet av de två värdena inom parentes,

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ är summan för rapporteringsperioderna för åren Y från och med 2019 till och med 2024,

dCO_{2025} är utsläppsskulderna för rapporteringsperioden för 2025, fastställda i enlighet med punkt 5.2,

cCO_{2Y} är utsläppskrediterna för rapporteringsperioden för år Y, fastställda i enlighet med punkt 5.2.

6. EN TILLVERKARES ÖVERSKRIDANDE KOLDIOXIDUTSLÄPP SOM AVSESI ARTIKEL 8.2

Värdet för överskridande koldioxidutsläpp ($exeCO_{2Y}$) ska för varje tillverkare och varje rapporteringsperiod från och med 2025 beräknas enligt följande, om värdet är positivt:

För rapporteringsperioden för 2025

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

För rapporteringsperioderna för åren Y från och med 2026 till och med 2028

$$exeCO_{2Y} = \sum_{I=2025}^Y (dCO_{2I} - cCO_{2I}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_{2J} - redCO_2 - limCO_2$$

För rapporteringsperioden för 2029

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

För rapporteringsperioderna för åren Y från och med 2030

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

där

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ är summan av rapporteringsperioderna för åren Y från och med 2019 till och med 2025,

$\sum_{I=2025}^Y$ är summan av rapporteringsperioderna för åren I från och med 2025 till och med år Y,

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ är summan av rapporteringsperioderna för åren J från och med 2025 till och med år (Y-1),

$\sum_{J=2025}^{2028}$ är summan av rapporteringsperioderna för åren J från och med 2025 till och med 2028,

$\sum_{I=2025}^{2029}$ är summan av rapporteringsperioderna för åren I från och med 2025 till och med 2029,

$dCO2_Y$ är utsläppsskulder för rapporteringsperioderna för året Y, fastställda i enlighet med punkt 5.2,

$cCO2_Y$ är utsläppskrediterna för rapporteringsperioden för år Y, fastställda i enlighet med punkt 5.2,

$limCO2$ är gränsen för utsläppsskuld, fastställd i enlighet med punkt 5.3,

$redCO2$ är minskningen av utsläppsskulder för rapporteringsperioden för 2025, fastställd i enlighet med punkt 5.4.

I alla andra fall ska värdet för överskridande koldioxidutsläpp $exeCO2_Y$ fastställas till 0.

BILAGA II

Justeringsförfaranden

1. JUSTERINGSFAKTORER FÖR NYTTOLAST SOM AVSES I ARTIKEL 14.1 C

Vid beräkning av det referensvärde för koldioxidutsläpp som avses i artikel 1 andra stycket ska, om inte annat följer av artikel 11.2 a, de viktningsvärden för användningsprofiler och värden för nyttolast som är tillämpliga under den rapporteringsperiod då de ändringar som avses i artikel 14.1 c får verkan för alla nya tunga fordon användas, och de koldioxidutsläpp i g/km från ett tungt fordon v , fastställda för en användningsprofil mp , som avses i tabell 2 i punkt 2.1 i bilaga I, justeras enligt följande:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \times (1 + PL_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(RP)_{sg,mp}))$$

där

sg är den undergrupp av fordon som fordonet v tillhör,

$CO_2(RP)_{v,mp}$ är de specifika koldioxidutsläppen från fordon v i g/km, fastställda för användningsprofil mp och baserade på de övervakningsuppgifter för referensperioden som rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2018/956,

$PL(RP)_{sg,mp}$ är det värde för nyttolast som kopplades till fordonet v i undergruppen av fordon sg för användningsprofilen mp och referensperioden, i enlighet med tabell 3 i punkt 2.5 i bilaga I, i syfte att fastställa de övervakningsuppgifter för referensperioden som rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2018/956,

$PL_{sg,mp}$ är det värde för nyttolast som kopplades till fordon i undergruppen av fordon sg för användningsprofilen mp och den rapporteringsperiod när de ändringar som avses i artikel 14.1 c får verkan för alla nya tunga fordon, i enlighet med tabell 3 i punkt 2.5 i bilaga I,

$PL_{sg,mp}$ är den justeringsfaktor för nyttolast som definieras i tabell 5.

Tabell 5

Justeringsfaktorer för nyttolast $PL_{sg,mp}$

$PL_{sg,mp}$ (1/ton)		Användningsprofiler ⁽¹⁾ mp				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Undergrupp av fordon sg	4-UD	0,026	Ej tillämpligt	0,015	Ej tillämpligt	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
	10-LH					

⁽¹⁾ Se definitioner av användningsprofiler i punkt 2.1 i bilaga I.

2. JUSTERINGSFAKTORER SOM AVSES I ARTIKEL 11.2 B

Vid beräkning av det referensvärde för koldioxidutsläpp som avses i artikel 1 andra stycket ska, om inte annat följer av artikel 11.2 b, de viktningsvärden för användningsprofiler och värden för nyttolast som är tillämpliga under den rapporteringsperiod då de ändringar som avses i artikel 14.1 c får verkan för alla nya tunga fordon användas, och de koldioxidutsläpp i g/km från ett tungt fordon v , fastställda för en användningsprofil mp , som avses i punkt 2.1 i bilaga I, justeras enligt följande:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \times (\sum_r S_{r,sg} \times CO_{2r,mp}) / (\sum_r S_{r,sg} \times CO_2(RP)_{r,mp})$$

där

$\sum_r$ är summan för alla representativa fordon r för undergruppen av fordon sg ,

sg är den undergrupp av fordon som fordonet v tillhör,

$S_{r,sg}$ är den statistiska viktningen för det representativa fordonet r i undergruppen av fordon sg ,

$CO_2(RP)_{v,mp}$ är de specifika koldioxidutsläppen från fordon v i g/km, fastställda för användningsprofil mp och baserade på de övervakningsuppgifter för referensperioden som rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2018/956,

$CO_2(RP)_{r,mp}$ är de specifika koldioxidutsläppen från fordon r i g/km, fastställda för användningsprofil mp i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder under den referensperiod då $CO_2(RP)_{v,mp}$ fastställdes,

$CO_{2r,mp}$ är de specifika koldioxidutsläppen från det representativa fordonet r , fastställda för användningsprofil mp i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder under den rapporteringsperiod när de ändringar som avses i artikel 14.2 i den här förordningen får verkan för alla nya tunga fordon.

Det representativa fordonet ska definieras i enlighet med den metod som avses i artikel 14.3 i denna förordning.