



Strasbourg, den 14.2.2023
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og indarbejdning af indberetningsforpligtelser og om ophævelse af forordning (EU) 2018/956

(EØS-relevant tekst)

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Den [europæiske klimalov](#) er en central del af den [europæiske grønne pagt](#), som fastsætter Kommissionens forpligtelse til at håndtere klima- og miljørelaterede udfordringer, og den forankrer i lovgivningen EU's forpligtelse til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050 og hæver det mellemliggende ambitionsniveau ved at fastsætte et mål om en nettoemissionsreduktion på mindst 55 % i forhold til 1990 senest i 2030. Dette er i tråd med EU's tilsagn om en global klimaindsats inden for rammerne af Parisaftalen. Krisen i forbindelse med Ruslands invasion af Ukraine gør argumenterne for at mindske EU's afhængighed af fossile brændstoffer endnu stærkere, som fremhævet i [REPowerEU-planen](#), der fastsætter foranstaltninger med henblik på at spare energi, diversificere forsyningen, finde erstatninger for fossile brændstoffer og gennemføre intelligente investeringer og reformer i alle økonomiske sektorer.

Vejtransporten tegner sig for en femtedel af de samlede drivhusgasemissioner i EU, og netop disse emissioner viser en stigende tendens. Argumenterne for at gå over til [nulemissionsmobilitet](#) for hurtigst muligt at mindske EU's energiafhængighed bliver endnu stærkere og tydeligere, i lyset af at vejtransporten også tegner sig for en tredjedel af det endelige energiforbrug i EU. I den sammenhæng understreger REPowerEU-planen behovet for at øge energibesparelserne og -effektiviteten i transportsektoren og fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer, der kombinerer elektrificering og fossilfri brint som erstatning for fossile brændstoffer.

For at opfylde disse skærpede klimamål vedtog Kommissionen i juli 2021 en omfattende [pakke af konsekvente politiske forslag](#) som en del af ["Fit for 55"-pakken](#).

Transportsektoren tegner sig også for mere end to tredjedele af alle NO_x-emissioner og en betydelig del (ca. 10 % eller derover) af de samlede emissioner af andre forurenende stoffer. Navnlig vejtransporten tegner sig fortsat for en betydelig del af emissionerne af alle de vigtigste luftforurenende stoffer (med undtagelse af SO_x).

Uden yderligere tiltag vil sektoren ikke yde et tilstrækkeligt bidrag til klima- og nulforureningsmålene for 2030 og 2050 og til at mindske EU's energiafhængighed. De politiske scenarier, der ligger til grund for klimaplanen og Fit for 55-pakken, viser, at der vil være behov for et øget ambitionsniveau for at nedbringe CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer sammen med politiske tiltag til at forbedre godstransportsystemerne, herunder skift i transportform.

Sektoren for tunge køretøjer tegner sig for mere end en fjerdedel af drivhusgasemissionerne fra vejtransport i EU og over 6 % af de samlede drivhusgasemissioner i EU. I 2019 var drivhusgasemissionerne fra tunge køretøjer 44 % og 37 % højere end emissionerne fra henholdsvis den samlede luftfart og den samlede søtransport.

Overordnet set har bilindustrien central betydning for EU's økonomi og står for over 7 % af EU's BNP. Den giver arbejde — direkte og indirekte, inden for fremstilling, salg, vedligeholdelse, konstruktion og transport og transporttjenester — til 14,6 millioner europæere. EU er blandt verdens største producenter af motorkøretøjer og er teknologisk førende i sektoren. EU investerer årligt 60,9 mia. EUR i forskning og udvikling i bilsektoren. Sektoren for tunge køretøjer har stor betydning i bilindustrien, og mange store produktionssteder for tunge køretøjer ligger i EU. Det årlige antal producerede nye tunge

køretøjer i EU på ca. 500 000 enheder er lavere end antallet for biler, men værditilvæksten pr. produceret enhed er betydeligt højere for tunge køretøjer.

Bilsektoren gennemgår i øjeblikket en vigtig strukturel omstilling med bl.a. forandring inden for ren og digital teknologi, herunder et skift fra forbrændingsmotorer til nul- og lavemissionsteknologi, og køretøjer, der i stigende grad er opkoblede. Målet bør være at sætte bilsektoren i stand til at fortsætte og styrke sit lederskab inden for fremtidens teknologi.

CO₂-emissionsnormerne for tunge køretøjer er central drivkraft bag nedbringelsen af sektorens CO₂-emissioner. Det **overordnede mål** med dette forslag er at fastsætte nye emissionsnormer for at reducere CO₂-emissionerne og bidrage til omstillingen til nulemissionsmobilitet i en bredere sammenhæng med EU's øgede klimaambitioner for 2030 og målet om klimaneutralitet i EU senest i 2050.

Forslaget har **tre specifikke mål**. Det første mål er at **reducere CO₂-emissionerne** fra tunge køretøjer på en omkostningseffektiv måde i overensstemmelse med EU's klimamål og samtidig bidrage til at forbedre EU's energisikkerhed. Da CO₂-emissionsnormerne for tunge køretøjer ikke har en øjeblikkelig virkning med hensyn til at nedbringe emissionerne fra bilparken, og i betragtning af dynamikken i fornyelsen af bilparken, er det vigtigt med en tidlig indsats for at kunne opfylde det langsigtede mål.

Det andet specifikke mål er at skabe fordele ved en større udbredelse af mere energieffektive køretøjer for de europæiske **transportvirksomheder og -brugere**, hvoraf de fleste er små og mellemstore virksomheder. Præstationsnormerne for tunge køretøjers CO₂-emissioner får bilfabrikanterne til at øge udbuddet af nulemissionskøretøjer, så forbrugerne kan drage fordel af billigere nulemissionskøretøjer og opnå betydelige energibesparelser ved at vælge sådanne køretøjer, hvilket bringer de samlede omkostninger ved ejerskab for dem ned.

Det tredje specifikke mål er at styrke EU's industrimæssige **førerposition inden for teknologi og innovation** ved at kanalisere investeringer over i nulemissionsteknologi. Selv om bilsektoren har haft succes med at udvikle og fremstille avancerede teknologier til køretøjer med forbrændingsmotor og markedsføre dem over hele verden, er den nødt til i stigende grad at kanalisere investeringer over i nulemissionsteknologi for at blive førende i den globale omstilling til nulemissionsmobilitet.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Initiativet er tæt forbundet med de forslag, der er vedtaget inden for rammerne af Fit for 55-pakken.

Ved at sikre en nedbringelse af udledningerne fra vejtransport understøtter CO₂-emissionsnormerne navnlig medlemsstaternes indsats for at nå deres mål i henhold til forordningen om indsatsfordeling. Da normerne skaber incitament til at elektrificere køretøjerne, bidrager de både til energieffektivitetsmålsætningerne og til målsætningen for vedvarende energikilder ved at være en supplerende måde at udnytte vedvarende energi på. Forslaget er også i overensstemmelse med de forslag, der kom ud af Konferencen om Europas Fremtid, navnlig forslag 3 og 4 om klimaændringer, energi og transport, hvori det udtrykkeligt understreges, at afhængigheden af olie og gas skal mindskes yderligere, og at brugen af elektriske køretøjer og investeringer i den nødvendige opladningsinfrastruktur skal fremmes.

Der er tydelig komplementaritet mellem CO₂-emissionsnormerne og emissionshandelen i forbindelse med bygninger og vejtransport. CO₂-emissionsnormerne har at gøre med udbuddet af mere brændstoffeffektive og emissionsfri køretøjer, idet der med dem stilles krav til bilfabrikanternes flåde af nye køretøjer. Udvidelsen af emissionshandelen til også at omfatte vejtransport vedrører brændstofforbruget i hele bilparken. Dette kan øge

efterspørgslen efter både mere brændstoffeffektive køretøjer og nulemissionskøretøjer og dermed fremme bilfabrikanternes opfyldelse af CO₂-effektivitetsmålene.

CO₂-emissionsnormerne, som er med til at bringe nye nulemissionskøretøjer på markedet, er også en supplerende foranstaltning til direktivet om vedvarende energi, som tilskynder til udbredelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer til bilparkens resterende forbrændingsmotorer.

Der er også vigtige synergieffekter mellem CO₂-emissionsnormerne og et styrket emissionshandelssystem på den ene side og direktivet om vedvarende energi på den anden side. Emissionshandelssystemet og direktivet om vedvarende energi vil være drivkraften bag dekarboniseringen af elproduktionen, således at nulemissionskøretøjer, tilskyndet af CO₂-emissionsnormerne, gradvist overgår til udelukkende at køre på vedvarende energi, og en dekarbonisering af alle udledninger fra olie kilde til hjul dermed sikres.

Der er også en vigtig synergi med Euro 7-emissionstypegodkendelsesforslaget, som sikrer, at alle køretøjer er så rene, som det er teknologisk og økonomisk muligt. Det er særlig vigtigt, da selv nulemissionskøretøjer stadig udleder mikroplast fra dæk og partikler fra bremsesystemer. Det foreslås at regulere sådanne ikkeudstødningsmissioner i Euro 7.

Mens CO₂-emissionsnormerne fremmer udbuddet af nulemissionskøretøjer, er **forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer** et nødvendigt supplerende instrument til at afhjælpe markedshindringen for udrulningen af infrastruktur.

En kombination af energibeskatning, investering i opladnings- og optankningsinfrastruktur, en ny CO₂-prissætning og opdaterede CO₂-normer giver en afbalanceret og omkostningseffektiv tilgang til nedbringelse af udledninger fra vejtransport samt afhjælper markedshindringer og -svigt og giver investorerne sikkerhed med henblik på investering i nulemissionsteknologi.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget er i overensstemmelse med alle EU's tiltag og al EU's politik og hjælper EU med at nå det forhøjede 2030-mål og gennemføre en vellykket og retfærdig omstilling til klimaneutralitet inden 2050, sådan som Kommissionen har fastslået i meddelelsen om den europæiske grønne pagt.

Med forslaget, som er en del af "Fit for 55"-pakken, Next Generation EU, REPowerEU-planen og den flerårige finansielle ramme for 2021-2027 vil den grønne og den digitale omstilling, som EU stræber efter, blive opnået. Kombinationen af disse politiske tiltag vil fremskynde overgangen til en ren og bæredygtig økonomi, hvor klimaindsatsen er knyttet til økonomisk vækst. Initiativet er også i overensstemmelse med EU's politik om en ren og cirkulær økonomi og om bæredygtig og intelligent mobilitet og målsætningerne i handlingsplanen for nulforurening¹. Da en fremskyndelse af udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer vil føre til en reduktion af luftforureningen med sidegevinster for vand og jord som følge af en reduceret forurening via atmosfærisk deposition, bidrager initiativet til målene om ren luft, herunder til de skærpede luftkvalitetsnormer i den foreslåede revision² af direktiverne om luftkvalitet.

Som bebudet i meddelelsen **Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning**³ har Kommissionen sammen med offentlige myndigheder, interessenter og arbejdsmarkedets parter indledt en

¹ COM(2021) 400 final.

² COM(2022) 542 final.

³ COM(2021) 350 final.

fælles proces med henblik på at udpege grønne og digitale omstillingsforløb, som kan understøtte en opskalering af fremstillingen af nulemissionskøretøjer, en hurtig udrulning af infrastruktur til alternative brændstoffer og den dertilhørende opkvalificering og omskoling af arbejdsstyrken. Industriplanen for den grønne pagt⁴ vil styrke den europæiske nulemissionsindustri konkurrenceevne og støtte den hurtige omstilling til klimaneutralitet. Planen har til formål at skabe et mere gunstigt miljø for opskalering af EU's produktionskapacitet med hensyn til nulemissionsteknologier og -produkter, der er nødvendige for at nå Europas ambitiøse klimamål.

Dette initiativ er også i overensstemmelse med EU's forsknings- og innovationspolitik. Der vil også blive ydet støtte til udvikling af nulemissionsteknologi inden for EU's rammeprogram for forskning og innovation og navnlig gennem Horisont Europa-partnerskaber.

Initiativet er i overensstemmelse med EU-finansieringen til nul- og lavemissionskøretøjer og ren transport. Finansieringen via Samhørighedsfonden, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Fonden for Retfærdig Omstilling beløber sig til i alt 8,2 mia. EUR til infrastruktur til ren bytransport, 5,1 mia. EUR til rullende materiel til ren bytransport, 1,1 mia. EUR til infrastruktur til alternative brændstoffer, 408 mio. EUR til digitalisering af bytransport — drivhusgasemissioner og 141 mio. EUR til digitalisering af vejtransport — drivhusgasemissioner. Derudover beløber støtten fra genopretnings- og resiliensfaciliteten sig til 7,7 mia. EUR til infrastruktur til ren bytransport, 5,4 mia. EUR til rullende materiel til ren bytransport, 60 mio. EUR til digitalisering af transport, når midlerne delvist er øremærkede til reduktion af drivhusgasemissioner inden for bytransport, 380 mio. EUR til digitalisering af transport, når midlerne delvist er øremærkede til reduktion af drivhusgasemissioner inden for vejtransport, og 7,6 mia. EUR til nul- eller lavemissionskøretøjer.

Den 12. januar 2023 trådte forordningen om udenlandske subsidier i kraft. Dette nye regelsæt til håndtering af konkurrencefordrejninger forårsaget af udenlandske subsidier vil gøre det muligt for EU fortsat at være åben for handel og investeringer, samtidig med at der sikres lige vilkår for alle virksomheder, der opererer på det indre marked.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Retsgrundlaget for dette forslag er artikel 192 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). I overensstemmelse med artikel 191 og artikel 192, stk. 1, i TEUF skal Den Europæiske Union bidrage til forfølgelse af bl.a. følgende mål: bevarelse, beskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten og fremme på internationalt plan af foranstaltninger til løsning af de regionale og globale miljøproblemer og navnlig bekæmpelse af klimaændringer. Forordning (EU) 2019/1242 og forordning (EU) 2018/956 er begge baseret på artikel 192 i TEUF.

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

Klimaændringer er et grænseoverskridende problem, som ikke kan løses ved hjælp af nationale eller lokale initiativer alene. Koordineringen af klimaindsatsen skal foregå på EU-plan og om muligt på verdensplan. EU's indsats er berettiget på baggrund af proportionalitetsprincippet som fastsat i artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. Siden 1992 har Den Europæiske Union arbejdet på at udvikle fælles løsninger og fremme en global

⁴ COM(2023) 62 final.

indsats for at bekæmpe klimaændringer. Nærmere bestemt vil en indsats på EU-plan give en omkostningseffektiv opfyldelse af 2030-målet og de langsigtede mål om emissionsreduktion og samtidig garantere retfærdighed og miljømæssig integritet. I artikel 191-193 i TEUF stadfæstes og beskrives EU's kompetencer på området klimaændringer.

Med henblik på at nå emissionsreduktionsmålet for 2030 og klimaneutralitetsmålet for 2050 er der behov for en stærkere indsats fra EU's side for at sikre et tilstrækkeligt stort bidrag fra vejtransportsektoren.

Selv om initiativer på nationalt, regionalt og lokalt plan kan skabe synergieffekter, er de, også i betragtning af vejgodstransportens internationale dimension, ikke tilstrækkelige. Hvis ikke der gøres en koordineret indsats på EU-plan, vil de forskellige nationale ordninger og forskellige ambitionsniveauer og udformningsparametre skabe risiko for fragmentering af det indre marked. De enkelte medlemsstater vil i sig selv også udgøre et for lille marked til at kunne fremme ændringer på industriniveau og skabe stordriftsfordele.

- **Proportionalitetsprincippet**

Dette forslag reviderer de eksisterende CO₂-emissionsnormer for tunge køretøjer med henblik på at bidrage til opfyldelsen af de klimamål, der er fastsat i klimaloven. Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, da det ikke går videre, end hvad der er nødvendigt for at nå EU-målene for nedbringelse af drivhusgasemissionerne på en omkostningseffektiv måde og samtidig garantere retfærdighed og miljømæssig integritet. De forventede ekstraomkostninger i forbindelse med forslaget opvejes af de fordele, der opnås.

- **Valg af retsakt**

Forslaget indfører en ændring af forordning (EU) 2019/1242, hvorfor en forordning er det eneste hensigtsmæssige retlige instrument.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSENER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Forordning (EU) 2019/1242 om CO₂-normer for tunge køretøjer blev vedtaget og trådte i kraft i 2019. Den fastsætter nye, bindende CO₂-mål, der gælder fra år 2025 og frem. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at foretage en evaluering af den faktiske anvendelse af disse bestemmelser.

Det er imidlertid nødvendigt at foretage en revision for at bringe forordningen på linje med ambitionsniveauet i den europæiske grønne pagt og de skærpede emissionsreduktionsmål i den europæiske klimalov. Disse ændringer er blevet underkastet en konsekvensanalyse.

- **Høringer af interessenter**

For at indsamle dokumentation og sikre større gennemsigtighed afholdt Kommissionen en offentlig høring fra den 20. december 2021 til den 14. marts 2022. Et detaljeret sammendrag og resultaterne findes i bilag 2 til den konsekvensanalyse, der ledsager dette forslag. Nærmere bestemt har Kommissionen indhentet feedback fra følgende interessenter: Medlemsstaterne (nationale og regionale myndigheder), køretøjsfabrikanter, leverandører af komponenter og materialer, indkøbere af køretøjer (private, virksomheder og bilparkforvaltningsselskaber), energileverandører, NGO'er inden for miljø, transport og forbrugere, arbejdsmarkedets parter og forskere.

Ud over den offentlige høring er der også indhentet feedback på følgende måder: via i) møder med relevante erhvervs sammenslutninger, køretøjsfabrikanter, komponent- og

materialeleverandører, transportvirksomheder og NGO'er og ii) holdningsdokumenter indsendt af interessenter eller myndigheder i medlemsstaterne. De vigtigste bidrag kan sammenfattes som følger:

Størstedelen af respondenterne støttede målet om at "reducere CO₂-emissionerne fra nye tunge køretøjer på en omkostningseffektiv måde i overensstemmelse med både det overordnede klimamål for 2030 på mindst -55 % og målet om klimaneutralitet senest i 2050".

De to andre mål ("reduktion af EU's energiforbrug og importafhængighed af fossile brændstoffer" og "styrkelse af det teknologiske og industrimæssige lederskab og stimulering af beskæftigelsen i EU's værdikæde for tunge køretøjer") blev også støttet af flertallet af respondenterne, men i mindre grad end det første mål.

Med hensyn til anvendelsesområdet gik et flertal af respondenterne i alle interessentgrupper ind for at fastsætte nye mål for lastbiler over 7,5 t, bybusser og turbusser.

Med hensyn til målniveauerne viste høringen en generel støtte til at skærpe dem på både lang og kort sigt. Miljø-NGO'er og fabrikanten af nulemissionskøretøjer opfordrede til det højeste ambitionsniveau, mens køretøjsfabrikanten, transportvirksomheder, komponentleverandører og brændstofleverandører støttede mindre ambitiøse mål. Det blev anset for vigtigt at fastsætte normer for påhængskøretøjer og sættevogne af alle interessenter, undtagen halvdelen af transportvirksomhederne, som gav udtryk for blandede holdninger. Med hensyn til en eventuel indførelse af en mekanisme til medregning af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i CO₂-målopfyldelsen, viste høringen delte meninger.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Med hensyn til den kvantitative vurdering af de økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger bygger konsekvensanalysen på en række scenarier, der er udviklet til Primes-modellen. Analysen er suppleret med andre modelleringsværktøjer såsom E3ME og JRC's DIONE-model.

Overvågningsdata om drivhusgasemissioner og andre karakteristika ved bilparken af nye tunge køretøjer er hentet fra de årlige overvågningsdata, som medlemsstaterne indberetter, og samlet af Det Europæiske Miljøagentur (EEA) inden for rammerne af forordning (EU) 2018/956.

Yderligere oplysninger er indsamlet af eksterne kontrahenter inden for rammerne af tjenesteydelseskontrakter.

- **Konsekvensanalyse**

Konsekvensanalysen er baseret på integrerede modelscenarier, der afspejler samspillet mellem forskellige politiske instrumenter vedrørende økonomiske aktører, med henblik på at sikre komplementaritet, sammenhæng og effektivitet med hensyn til at nå klimamålene for 2030 og 2050. I scenarierne tages hensyn til den politik, der blev foreslået i juli 2021 som led i lovgivningspakken "Fit for 55" og den senere REPowerEU-plan samt de foreslåede nye Euro 7-normer.

Konsekvensanalysen, som ledsager forslaget, er desuden forberedt og udarbejdet i overensstemmelse med den gældende vejledning om bedre lovgivning. Udvalget for Forskriftskontrol afgav en negativ udtalelse den 16. september 2022. Efter en fornyet forelæggelse afgav Udvalget en positiv udtalelse med forbehold den 6. december 2022.

I den endelige version er der indarbejdet forbedringer som anbefalet af Udvalget.

Det drejer sig navnlig om følgende hovedpunkter:

- kortlægning af det resterende hul i CO₂-emissionsreduktionen, som initiativet skal afhjælpe
- yderligere beskrivelse af referencescenariet
- yderligere oplysninger om de samlede omkostninger og fordele ved de mest relevante kombinationer af løsningsmodeller og om deres forholdsmæssighed
- præcisering af den foretrukne løsningsmodel
- drøftelse af de begrænsninger og risici, der opstår som følge af den potentielle underudnyttelse af nøgleteknologi og støtteinfrastruktur, herunder yderligere analyse af usikkerheder, der påvirker resultaterne
- videreudvikling af den internationale konkurrenceevne i sektoren for tunge køretøjer.

Politiske løsningsmodeller

Konsekvensanalysen omfatter politiske løsningsmodeller fordelt på emner med henblik på at behandle de konstaterede problemer og sikre opfyldelse af de politiske målsætninger.

- 1) CO₂-emissionsmål for nye tunge køretøjer (anvendelsesområde, niveau, tidshorisont og form)

For så vidt angår målniveauerne dækker de omhandlede løsningsmodeller tre forløb frem til 2040 og afspejler også målet om en nedbringelse af transportemissionerne på 90 % senest i 2050.

For at bidrage til det øgede overordnede ambitionsniveau for 2030 og 2050-målet om klimaneutralitet er den foretrukne løsning at skærpe CO₂-målene for hele EU's bilpark betydeligt for nye tunge køretøjer fra 2030 og udvide anvendelsesområdet. Dette vil give den nødvendige drivkraft til at fremskynde forsyningen af nulmissionskøretøjer til markedet og skabe fordele for køretøjsbrugerne samt stimulere innovationen og det teknologiske lederskab, samtidig med at omkostningsstigningen for fabrikkerne begrænses. Normerne for tunge køretøjer bidrager også til at nedbringe luftforurenende stoffer.

Med hensyn til tidshorisonten for stramning af målene er den foretrukne løsning at bevare den reguleringsmæssige tilgang med fastsættelse af mål, der nedjusteres hvert femte år, for at tage hensyn til udviklingscykluserne i bilindustrien.

Eventuelle indtægter fra afgifter for emissionsoverskridelse vil fortsat skulle indgå i EU's almindelige budget. De øvrige løsninger ville betyde en massiv forøgelse af den administrative byrde uden direkte at gavne bilsektoren i overgangen.

Der vil blive indført mulighed for et undtagelsesmål for såvel EU-baserede som ikke-EU-baserede fabrikker, der producerer små mængder.

- 2) Specifikke incitamentter for nul- og lavmissionskøretøjer

Forskellige løsningsmodeller for incitamentsmekanismen for nul- og lavmissionskøretøjer er blevet overvejet, såvel med hensyn til typen af mekanismen som de typer køretøjer, den ville skulle omfatte. Den foretrukne løsning er at bringe incitamentsordningen for nul- og lavmissionskøretøjer til ophør fra 2030, da udbredelsen af nul- og lavmissionskøretøjer på markedet vil være drevet af de skærpede CO₂-mål, der gælder fra det tidspunkt. Dette vil også forenkle lovgivningen og forhindre risikoen for underminering af dens virkningsfuldhed.

- 3) En mekanisme til medregning af det potentielle bidrag fra vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i vurderingen af målopfyldelsen

To løsningsmodeller er blevet overvejet i denne henseende: enten en kulstofkorrektionsfaktor eller en krediteringsordning. Den foretrukne løsning er imidlertid ikke at medtage en sådan medregningsmekanisme, da det ikke ville være omkostningseffektivt, hverken for fabrikanterne eller for virksomhederne og samfundet som helhed, men sløre de forskellige aktørers ansvar med hensyn til at nå målene, underminere effektiviteten og øge den administrative byrde og kompleksiteten. Anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer skal fremmes ved hjælp af revisionen af direktivet om vedvarende energi, EU's emissionshandelssystem og energibeskatningsdirektivet.

- **Målrettet regulering og forenkling**

I overensstemmelse med Kommissionens tilsagn om bedre lovgivning er forslaget udarbejdet på en inkluderende måde, baseret på gennemsigtighed og i løbende samarbejde med de interesserede parter.

Sammenlignet med den nugældende forordning forventes forslaget ikke at øge de administrative omkostninger for virksomheder og borgere. For at bidrage til en forenkling foreslås det desuden, at en eksisterende bestemmelse, nemlig incitamentsordningen med "bonus" for nul- og lavemissionskøretøjer, ophæves fra 2030, og det foreslås at indføre en undtagelse for fabrikanter, der producerer små mængder.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget overholder de grundlæggende rettigheder og de principper, der er anerkendt i navnlig Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder⁵. Det bidrager især til målsætningen om et højt miljøbeskyttelsesniveau i overensstemmelse med princippet om en bæredygtig udvikling som fastsat i artikel 37 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Analyse og behandling af forskellige datasæt vedrørende CO₂-emissioner fra tunge køretøjer er væsentlige elementer i gennemførelsen og håndtægelsen af præstationsnormerne for CO₂-emissioner. I betragtning af de vigtige retsvirkninger, der er forbundet med analysen og behandlingen af disse datasæt, skal der gøres en indsats for at sikre, at disse aktiviteter udføres korrekt og på pålidelig vis. Der vil være behov for yderligere ressourcer i Kommissionen og Det Europæiske Miljøagentur. En detaljeret opgørelse af virkningerne for budgettet findes i finansieringsoversigten.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Der findes allerede et veletableret system til overvågning af gennemførelsen af forordning (EU) 2019/1242. Medlemsstaterne og fabrikanterne indberetter årligt CO₂-emissioner og brændstofforbrug for nyregistrerede tunge køretøjer til Kommissionen.

Kommissionen offentliggør hvert år med støtte fra EEA de endelige overvågningsdata fra den foregående indberetningsperiode, herunder den fabrikantspecifikke opfyldelse af CO₂-mål og -kurver. Lovgivningen vil fortsat være baseret på denne veletablerede overvågnings- og overensstemmelsesramme.

⁵ EUT C 326 af 26.10.2012, s. 391.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1, stk. 1: Ændring af artikel 1 — Genstand og mål

Artikel 1 ændres for at forklare, at der med forslaget også fastsættes krav om overvågning og indberetning af visse data om nye tunge køretøjer.

Artikel 1, stk. 2: Ændring af artikel 2 — Anvendelsesområde

Artikel 2 ændres for at udvide forordningens anvendelsesområde til det bredere anvendelsesområde for forordning 2018/956, herunder nu påhængskøretøjer, bybusser, turbusser og andre typer af lastbiler. Henvisninger til direktiv 2007/46/EF⁶ (rammedirektivet om typegodkendelse), som blev ophævet pr. 1. september 2020, erstattes med henvisninger til forordning (EU) 2018/858 om typegodkendelse⁷, der har været anvendt siden da. Køretøjer, der er konstrueret og fremstillet eller tilpasset med henblik på at blive anvendt af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet eller ordensmagten er ikke omfattet af CO₂-emissionsmålene.

Artikel 1, stk. 3: Ændring af artikel 3 — Definitioner

Visse definitioner ajourføres eller tilføjes.

Artikel 1, stk. 4: Ny artikel 3a og 3b

Der tilføjes en artikel 3a, som fastsætter, hvor meget de specifikke CO₂-emissioner fra Unionens bilpark af nye tunge motorkøretøjer skal reduceres i bestemte år, og definerer, hvordan disse mål tildeles undergrupperne af tunge køretøjer.

Det præciseres også, at målene ikke finder anvendelse på køretøjer til særlig anvendelse, terrængående køretøjer, terrængående køretøjer til særlig anvendelse og specialkøretøjer såsom mobile kraner og skovbrugs- eller landbrugskøretøjer.

I artikel 3b fastsættes CO₂-emissionskrav for Unionens bilpark af nye påhængskøretøjer og en målsætning om bybusser som nulemissionskøretøjer. Målsætningen om nulemissionskøretøjer finder ikke anvendelse på turbusser, der anvendes til regional passagertransport og langdistancepassagertransport, som kun er omfattet af de CO₂-emissionsreduktionsmål, der er fastsat i artikel 3a.

Artikel 1, stk. 6: Ændring af artikel 5 — Tunge nul- og lavemissionskøretøjer

Artikel 5 ændres for at bringe nul- og lavemissionsincitamentordningen til ophør i 2029.

Artikel 1, stk. 7: Ændring af artikel 6 — Specifikke CO₂-emissionsmål for en fabrikant

Artikel 6 ændres for at medtage CO₂-emissioner fra påhængskøretøjer og målsætningen om nulemissionskøretøjer for så vidt angår busser i en fabrikants specifikke CO₂-emissionsmål.

Artikel 1, stk. 8: Ny artikel 6a og 6b — Overførsel af køretøjer mellem fabrikanter og Undtagelse for fabrikanter, der fremstiller få køretøjer

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

⁷ Forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF.

Der tilføjes en ny artikel 6a, der giver fabrikanter mulighed for at overføre individuelle køretøjer med henblik på beregning af deres gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner på visse betingelser.

Der tilføjes en ny artikel 6b, som giver fabrikanter, der registrerer mindre end 100 nye tunge køretøjer i EU, mulighed for at blive undtaget fra CO₂-emissionsmålene.

Artikel 1, stk. 9: Ændring af artikel 7 — Emissionskreditter og emissionsoverskridelser

Artikel 7 ændres for at give fabrikanter mulighed for at tage hensyn til emissionskreditter og emissionsoverskridelser også efter indberetningsperioden for år 2029. Der fastsættes også en CO₂-emissionsreduktionskurve for indberetningsperioden for år 2030-2040.

Artikel 1, stk. 10: Ny artikel 7a og 7b — Henførelse af køretøjer til en fabrikant og Beregning af gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for køretøjer i klasse M

Der tilføjes en artikel 7a for at fastsætte, hvordan de registrerede køretøjer skal henføres til en fabrikant med henblik på at vurdere efterlevelsen. Der tilføjes en ny artikel 7b for at fastsætte, hvordan de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for køretøjer i klasse M skal beregnes, hvis fabrikanten af primærkøretøjet ikke er fabrikanten af det færdiggjorte komplette køretøj.

Artikel 1, stk. 12: Ændring af artikel 9 — Verifikation af overvågningsdata

Artikel 9 ændres for at medtage yderligere tilfælde, hvor de typegodkendende myndigheder og fabrikanterne skal indberette eventuelle afvigelser fra de indberettede data til Kommissionen.

Artikel 1, stk. 13: Ændring af artikel 10 — Vurdering af CO₂-referenceemissioner

Artikel 10 ændres, så den omfatter vurderingen af CO₂-referenceemissioner for undergrupper af køretøjer, der er blevet medtaget i det udvidede anvendelsesområde.

Artikel 1, stk. 14: Ændring af artikel 11 — Offentliggørelse af data og fabrikanter præstationsniveau

Der tilføjes et nyt stykke for at gøre det muligt for Kommissionen at supplere de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i samme artikel, når referenceemissionerne skal tilpasses som følge af ændringer af proceduren for CO₂-bestemmelse.

Artikel 1, stk. 15: Ændring af artikel 13 — Verifikation af CO₂-emissioner fra tunge køretøjer i brug

Der tilføjes et punktum i artikel 13, stk. 3, hvorved der fastsættes en forpligtelse for den ansvarlige typegodkendende myndighed til at udstede en korrektionserklæring med de korrigerede data og fremsende erklæringen til Kommissionen og de berørte parter, hvis dataene i typegodkendelsesdokumentationen ikke kan berigtiges i henhold til forordning (EU) 2018/858.

Artikel 1, stk. 16: Ny artikel 13a-13f

Artikel 13a-13f indarbejder artikel 4-9 i forordning (EU) 2018/956 i den ændrede forordning (EU) 2019/1242.

Ny artikel 13a — Medlemsstaternes overvågning og indberetning

Der tilføjes en ny artikel 13a, som i vid udstrækning svarer til artikel 4 i forordning (EU) 2018/956, og som fastsætter en forpligtelse for medlemsstaterne til at overvåge og indberette visse data om nye tunge køretøjer.

Ny artikel 13b — Indberetning fra fabrikanter eller andre enheder, der er ansvarlige for at bestemme tunge køretøjers CO₂-emissioner

Der tilføjes en ny artikel 13b, som i vid udstrækning svarer til artikel 5 i forordning (EU) 2018/956, og som fastsætter en forpligtelse for fabrikanter eller andre enheder til at overvåge og indberette visse data om nye tunge køretøjer. Der tilføjes et nyt stykke, som præciserer forpligtelserne for de fabrikanter eller andre enheder, der er ansvarlige for at bestemme et tungt køretøj.

Ny artikel 13c — Centralt register

Der tilføjes en ny artikel 13c, som i vid udstrækning svarer til artikel 6 i forordning (EU) 2018/956, og som fastsætter en forpligtelse for Kommissionen til at føre og ajourføre et centralt register.

Ny artikel 13d — Kontrolprøvnings på vej

Der tilføjes en ny artikel 13d, som i vid udstrækning svarer til artikel 7 i forordning (EU) 2018/956, og som fastsætter en forpligtelse for Kommissionen til at overvåge resultaterne af kontrolprøvnings på vej i overensstemmelse med artikel 7 i forordning (EU) 2018/956.

Ny artikel 13e — Datakvalitet

Der tilføjes en ny artikel 13e, som i vid udstrækning svarer til artikel 8 i forordning (EU) 2018/956, og som indeholder en forpligtelse for Kommissionen, de kompetente myndigheder og fabrikanterne til at sikre datakvalitet på grundlag af en gennemførelsesretsakt, som Kommissionen vil vedtage.

Ny artikel 13f — Administrative bøder

Der tilføjes en ny artikel 13e, der svarer til artikel 9 i forordning (EU) 2018/956, om administrative bøder.

Artikel 1, stk. 17: Ændring af artikel 14 — Ændring af bilag

Artikel 14 definerer alle Kommissionens beføjelser til at ændre tekniske elementer i bilagene ved hjælp af delegerede retsakter. Den kombinerer tidligere eksisterende beføjelser i forordning (EU) 2018/956 og (EU) 2019/1242 og tilføjer nye beføjelser, som er nødvendige på grund af den foreslåede forordnings udvidede anvendelsesområde.

Artikel 1, stk. 18: Ændring af artikel 15 — Revision og rapport

I artikel 15 foreslås en revision af den foreslåede forordning i 2028.

Artikel 1, stk. 19: Ændring af artikel 17 — Udøvelse af de delegerede beføjelser

Stk. 2, 3 og 6 ajourføres for at tilføje henvisningerne til beføjelserne i de nyligt tilføjede artikler, der indarbejder den tidligere forordning (EU) 2018/956 om overvågning og indberetning.

Artikel 2 ophæver forordning (EU) 2018/956.

Artikel 3 fastsætter denne forordnings ikrafttræden.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og indarbejdning af indberetningsforpligtelser og om ophævelse af forordning (EU) 2018/956**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Håndtering af klima- og miljørelaterede udfordringer og opnåelse af målene i Parisaftalen, som blev vedtaget i december 2015 inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), er centrale elementer i meddelelsen om den europæiske grønne pagt, som Kommissionen vedtog den 11. december 2019³. Den europæiske grønne pagts nødvendighed og værdi er kun blevet større i lyset af covid-19-pandemiens meget alvorlige indvirkning på EU-borgernes sundhed og økonomiske velfærd.
- (2) Den europæiske grønne pagt kombinerer et omfattende sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i Unionen senest i 2050, og fastlægger en ny vækststrategi, der har til formål at omdanne Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor den økonomiske vækst er afkoblet fra ressourceanvendelse. Pagten har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede trusler og konsekvenser. Samtidig påvirker denne omstilling kvinder og mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på visse ugunstigt stillede grupper såsom

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ Meddelelse fra Kommissionen af 11. december 2019 — Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).

ældre, personer med handicap og personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund. Det må derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.

- (3) Unionen forpligtede sig til at reducere sine nettodrivhusgasemissioner i hele økonomien med mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauet i det ajourførte nationalt bestemte bidrag, der blev forelagt UNFCCC's sekretariat den 17. december 2020.
- (4) Unionen har nedfældet målet om klimaneutralitet i hele økonomien senest i 2050 i lovgivningen i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119⁴. Ved nævnte forordning fastsættes der også en bindende EU-forpligtelse til intern reduktion af nettodrivhusgasemissionerne (emissioner efter fratækning af optag) med mindst 55 % i forhold til niveauet i 1990 senest i 2030.
- (5) Alle økonomiske sektorer forventes at bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner, herunder vejtransportsektoren.
- (6) Lovgivningspakken "Fit for 55", som Kommissionen vedtog i 2021, har til formål at gennemføre 2030-målet om reduktion af drivhusgasemissioner. Den dækker en række politikområder. Revisionen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242⁵ er en integreret del af pakken.
- (7) I REPowerEU-meddelelsen⁶ er der skitseret en plan for at gøre Unionen uafhængig af russiske fossile brændstoffer længe før udgangen af dette årti. I meddelelsen fremhæves bl.a. betydningen af yderligere at øge effektiviteten og reducere forbruget af fossile brændstoffer i transportsektoren, hvor elektrificering kan kombineres med anvendelse af fossilfri brint som erstatning for fossile brændstoffer.
- (8) For at bidrage til at reducere nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % i forhold til 1990 senest i 2030 og i overensstemmelse med princippet om energieffektivitet først er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i forordning (EU) 2019/1242 for tunge køretøjer. Der skal også fastlægges en klar kurs for yderligere reduktioner efter 2030 for at bidrage til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050.
- (9) De skærpede krav om reduktion af CO₂-emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere nulemissionskøretøjer i omsætning på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for brugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser, og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. Nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne el-køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, og den teknologiske innovation fortsætter.
- (10) På denne baggrund bør der fastsættes nye, skærpede mål for reduktion af CO₂-emissioner for nye tunge køretøjer for tiden efter 2030. Disse mål bør fastsættes på et

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202).

⁶ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — REPowerEU-planen (COM(2022) 230 final af 18.5.2022).

niveau, der vil sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og fremme innovationen inden for nulemissionsteknologi på en omkostningseffektiv måde.

- (11) I den ajourførte nye industristrategi⁷ forudses det, at der skal udformes grønne og digitale omstillingsforløb i fællesskab med industrien, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I den forbindelse udarbejdes der et omstillingsforløb, så mobilitetsøkosystemet kan følge omstillingen i bilindustriens værdikæde. I forløbet tages der især hensyn til små og mellemstore virksomheder i bilindustriens værdikæde og høring af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at der bygges videre på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling og på Talent Booster-mekanismen inden for rammerne af initiativet om udnyttelse af talent i EU's regioner. Forløbet omfatter også hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. Dette kan f.eks. omfatte muligheden for, at medlemsstaterne kan anvende den foreslåede sociale klimafond til at hjælpe mikrovirksomheder med at købe nulemissionsvare- og -lastbiler.

Industriplanen for den grønne pagt⁸ vil styrke den europæiske nulemissionsindustri konkurrenceevne og støtte den hurtige omstilling til klimaneutralitet. Planen har til formål at skabe et mere gunstigt miljø for opskalering af EU's produktionskapacitet med hensyn til nulemissionsteknologier og -produkter, der er nødvendige for at nå Europas ambitiøse klimamål.

- (12) Målene for hele Unionens bilpark skal suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur som fastsat i Kommissions forslag til forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer⁹.
- (13) Omstillingen til klimaneutralitet kræver betydelige investeringer i elnetene, herunder øget kapacitet, modstandsdygtighed og lagring, samt yderligere forbindelser. Med hensyn til tunge køretøjer vil andelen af nulemissionskøretøjer i den samlede bilpark af køretøjer på vejene og elforbruget i sektoren fortsat være begrænset med de målniveauer, der foreslås i artikel 3a for 2030. Indvirkningen på elnettet vil derfor også fortsat være begrænset.
- (14) Fabrikkerne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres bilpark med henblik på overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde, og tilgangen med nedjustering af målniveauerne hvert femte år bør derfor opretholdes.
- (15) På grund af den samlede lastbilparks mangfoldige sammensætning er det ikke muligt fuldt ud at forudsige, om den teknologiske udvikling vil ske hurtigt nok til, at nulemissionsudstødningsteknologi vil være et bæredygtigt valg for alle nicheanvendelser. Dette kan omfatte anvendelser såsom tunge langdistancekøretøjer

⁷ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning (COM(2021) 350 final af 5.5.2021).

⁸ COM(2023) 62 final.

⁹ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU (COM(2021) 559 final af 14.7.2021).

under specifikke terrænmæssige eller meteorologiske forhold, turbusser og lastbiler til kritiske sikkerhedsanvendelser, som ikke kan opfyldes med nulemissionsudstødningsteknologi. Sådanne køretøjer bør udgøre en begrænset andel af den samlede bilpark af tunge køretøjer. I lyset af disse overvejelser bør der i 2040-målet være en vis margen for at tage højde for den teknologiske udvikling, der endnu ikke er sket.

- (16) Når ordregivende myndigheder eller enheder skal basere tildelingen af kontrakter om indkøb eller anvendelse af køretøjer som omhandlet i bilag I, punkt 4.2, bør de tage hensyn til forsyningsmodstandsdygtighed, bl.a. ved at tage vejledningen om deltagelse af tredjelands tilbudsgivere og varer på EU's marked for offentlige udbud (C(2019) 5494 final) i betragtning.
- (17) Med de skærpede mål for hele Unionen bilpark fra 2030 og frem vil fabrikanterne skulle bringe betydeligt flere nulemissionskøretøjer i omsætning på EU-markedet. I den forbindelse vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer ikke længere tjene sit oprindelige formål og vil risikere at underminere effektiviteten af forordning (EU) 2019/1242. Incitamentsordningen for nulemissionskøretøjer bør derfor afskaffes fra 2030.
- (18) Muligheden for at hensætte indtægterne fra afgifter for emissionsoverskridelse til en bestemt fond eller et relevant program er blevet vurderet i overensstemmelse med artikel 15, stk. 4, i forordning (EU) 2019/1242 med den konklusion, at dette ville øge den administrative byrde betydeligt uden at gavne bilindustrien direkte i omstillingsprocessen. Indtægter fra afgifter for emissionsoverskridelse bør derfor fortsat betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget, jf. artikel 8, stk. 4, i forordning (EU) 2019/1242.
- (19) Genstanden bør udvides til også at omfatte de overvågnings- og indberetningsforpligtelser, der er indarbejdet i forordning (EU) 2019/1242 ved nærværende forordning.
- (20) Forordning (EU) 2019/1242 bør ændres for at dække samme anvendelsesområde som Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956¹⁰.
- (21) CO₂-emissionerne for køretøjer, der ikke er omfattet af lovgivningen om typegodkendelse af motorkøretøjer, som f.eks. landbrugs- og skovbrugstraktorer, køretøjer konstrueret og fremstillet til anvendelse af væbnede styrker og bæltekøretøjer, bestemmes ikke, og disse køretøjer behøver derfor ikke at opfylde de CO₂-mål, der er fastsat i denne forordning.

Køretøjer, der er konstrueret og fremstillet eller tilpasset med henblik på at blive anvendt af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet, ordensmagten eller akutlægehjælpstjenester, og som er frivilligt typegodkendt, bør også undtages fra at skulle opfylde CO₂-målene i denne forordning for ikke at skabe et incitament til ikke længere frivilligt at typegodkende sådanne køretøjer, hvilket ville have negative sikkerheds- og miljømæssige konsekvenser, medmindre fabrikanten anmoder om, at køretøjerne medtages.

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 af 28. juni 2018 om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug (EUT L 173 af 9.7.2018, s. 1).

Medlemsstaterne bør også have ret til at anføre en undtagelse fra at skulle opfylde målene for køretøjer, der ikke er specielt konstrueret, men er registreret, med henblik på at blive anvendt af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet, ordensmagten, væbnede styrker eller akutlægehjælpstjenester, som f.eks. almindelige turbusser, der anvendes til transport af politi- eller militærfolk, ved at bekræfte, at undtagelsen er i offentlighedens interesse.

Med hensyn til visse køretøjsgrupper, som typegodkendes, bestemmes CO₂-emissionerne ikke endnu af tekniske årsager, og disse køretøjer behøver ikke at opfylde CO₂-målene i denne forordning. Det drejer sig om f.eks. køretøjer til særlig anvendelse såsom mobile kraner, køretøjer til flere slags hydraulisk udstyr eller køretøjer til særtransport, terrængående køretøjer såsom visse køretøjer, der anvendes til minedrift, skovbrug eller landbrug samt andre køretøjer med atypiske akselkonfigurationer såsom køretøjer med mere end fire aksler eller mere end to drivaksler, små busser med en totalmasse på under 7,5 t og små lastbiler med en totalmasse på under 5 t.

Specialkøretøjer såsom skraldevogne, køretøjer med tippelad eller betonblandere bør fortsat undtages fra beregningen af fabrikanternes gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner.

- (22) Der bør indføres visse definitioner for at harmonisere terminologien med den i EU-lovgivningen om typegodkendelse af køretøjer, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858¹¹ og Kommissionens forordning (EU) 2017/2400¹².
- (23) Med henblik på den nyligt indførte overførsel af køretøjer mellem fabrikanter og at fastsætte en undtagelse for fabrikanter, der kun fremstiller få køretøjer, bør der føjes en definition af begrebet "gruppe af forbundne enheder" til forordning (EU) 2019/1242, i det væsentlige i overensstemmelse med den terminologi, der anvendes i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631¹³ for lette køretøjer.
- (24) Med henblik på at fastsætte den enkelte fabrikants forpligtelser bør CO₂-reduktionsmålene, som dækker hele Unionens bilpark, for den nye bilpark af tunge køretøjers vedkommende omsættes til specifikke reduktionsmål for undergrupper, der bør bestemmes ud fra de omfattede køretøjers tekniske egenskaber.
- (25) Da CO₂-emissioner fra påhængskøretøjer har stor indvirkning på motorkøretøjernes samlede CO₂-emissioner og energiforbrug, bør der også fastsættes mål for påhængskøretøjer.

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF.

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

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

- (26) På grund af delsektorens tekniske parathed og behovet for at forbedre luftkvaliteten i byerne bør der fastsættes en obligatorisk minimumsandel af nye nulemissionsbybusser.
- (27) En obligatorisk minimumsandel af nulemissionsbybusser bør afspejle det samfundsmæssige behov for økonomisk overkommelig offentlig transport, herunder i landområder. Det øgede udbud af nulemissionsbybusser, der følger af en sådan obligatorisk minimumsandel, bør have en positiv indvirkning på købsomkostningerne, både i form af anskaffelsesprisen og de samlede omkostninger ved ejerskab for nulemissionsbybusser, og afspejle de besparelser med hensyn til fossile brændstoffer, som driften medfører. Fælles indkøb af bybusser, der bygger på Clean Bus-plattformen, kan yderligere nedbringe købsomkostningerne for sådanne busser, og medlemsstaterne kan benytte den foreslåede sociale klimafond til at støtte sårbare borgere med billigere eller gratis billetter og abonnementer til offentlig transport. Endelig er regionale busser og turbusser og langdistancebusser og -turbusser, herunder til transport i landområder, fortsat omfattet af målene for tunge køretøjer. Støtte fra den sociale klimafond kan imødekomme særlige behov i landområderne og forebygge transportfattigdom¹⁴ ved at sikre adgang til økonomisk overkommelig offentlig transport.
- (28) Nul- og lavemissionsfaktoren bør sidst anvendes i indberetningsperioden for år 2029, da den herefter ikke længere anses for nødvendig som et incitament til at fremme nulemissionskøretøjers markedsadgang.
- (29) Eftersom kommercielle snarere end juridiske enheder bør tages i betragtning for så vidt angår efterlevelse, bør økonomisk forbundne fabrikanter inden for visse grænser have mulighed for at overføre køretøjer indbyrdes med henblik på at medregne dem i henhold til forordning (EU) 2019/1242.
- (30) For at styrke udviklingen af ny nulemissionsteknologi i specialiserede små og mellemstore virksomheder bør det desuden også være muligt at overføre nulemissionskøretøjer mellem ikkeforbundne enheder.
- (31) For at undgå uforholdsmæssigt høje efterlevelseshomkostninger og mindske den administrative byrde bør fabrikanter, der fremstiller få køretøjer, og som opfylder visse retlige krav, undtages fra at skulle opfylde CO₂-emissionsmålene. Da de skal opfylde indberetningsforpligtelserne i forordning (EU) 2019/1242, er der en passende kontrolmekanisme for disse fabrikanter.
- (32) Det eksisterende system med flerårige emissionskreditter og emissionsoverskridelser bør forlænges til 2039, da reduktionsmålene efter 2030 fortsat skærpes indtil 2040 og kræver en fremadrettet teknisk udvikling hos fabrikanterne i denne periode.
- (33) I forordning (EU) 2019/1242 bør det for hver køretøjsklasse klart angives, til hvilken fabrikant et køretøj bør henføres, så der tages særligt hensyn til de forskellige konstellationer for køretøjer i klasse M.
- (34) Reglerne om verifikation af overvågningsdata bør også omfatte eventuelle efterfølgende korrektioner af fejl i sådanne indberettede data, og hvordan Kommissionen bør håndtere sådanne korrektioner med henblik på at gennemføre CO₂-emissionsmålene for bilparken.

¹⁴ I overensstemmelse med definitionen i forordningen om den sociale klimafond, artikel 2, stk. 2a.

- (35) Vurderingen af CO₂-referenceemissioner bør ændres, så den også omfatter de undergrupper af køretøjer, der for nylig er blevet omfattet af anvendelsesområdet for forordning 2019/1242.
- (36) Fabrikanternes og medlemsstaternes overvågning og indberetning er en væsentlig forudsætning for gennemførelsen af forordning (EU) 2019/1242. En indarbejdning af forordning (EU) 2018/956 i forordning (EU) 2019/1242 bør skabe synergi og gøre det muligt at fortolke bestemmelserne under hensyntagen til målene i begge forordninger.
- (37) I forbindelse med indarbejdningen af overvågnings- og indberetningsbestemmelserne i forordning (EU) 2019/1242 bør lejligheden benyttes til at ændre bestemmelserne en smule i lyset af erfaringerne fra de to første indberetningscykluser i henhold til forordning (EU) 2018/956.
- (38) Indberetningen af køretøjers CO₂-emissioner og andre tekniske data bør, i betragtning af at bestemmelsen ikke længere vil blive foretaget alene af fabrikanterne, udvides til ikke blot at omfatte fabrikanterne, men også de enheder, der er ansvarlige for bestemmelse af køretøjerne i henhold til forordning (EU) 2017/2400 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362¹⁵. De data, der skal indberettes, bør omfatte fabrikantens registreringsfil.
- (39) Med henblik på at garantere tilgængeligheden af data om ny og avanceret teknologi til CO₂-reduktion og om resultaterne af kontrolprøvninger på vej og for at sikre, at luftmodstandsværdiintervallerne fortsat kan benyttes til oplysning og sammenligning samt for at supplere bestemmelserne om administrative bøder bør Kommissionen kunne tage hensyn til den tekniske udvikling, udviklingen inden for godstransportlogistikken, nødvendige tilpasninger på grundlag af anvendelsen af denne forordning og ændringer af den underliggende typegodkendelseslovgivning og sikre, at datakravene og overvågnings- og indberetningsproceduren over tid fortsat er relevante for vurderingen af bilparken af tunge køretøjers bidrag til CO₂-emissionerne.
- (40) Af disse grunde bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde delegeres til Kommissionen for så vidt angår ændring af kriterierne for bestemmelse af undergrupper af køretøjer, definition af erhvervskøretøjer, forskellige drivlinjeteknologiers aktionsradius, listen over og vægtningen for opgaveprofiler, nyttelast, passagerantal, passagermasse, teknisk tilladt maksimal nyttelast, teknisk tilladt maksimalt passagerantal og lastvolumen for undergrupper af køretøjer og årlige kilometertalværdier, ændring af de datakrav og den overvågnings- og indberetningsprocedure, der er fastsat i bilagene til denne forordning, præcisering af de data, som medlemsstaterne skal indberette med henblik på overvågning af resultaterne af kontrolprøvninger på vej, ændring af luftmodstandsværdiintervallerne og fastsættelse af kriterierne for, beregningen af og metoden til opkrævning af administrative bøder, der pålægges fabrikanter. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016. For

¹⁵ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 af 1. august 2022 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår tunge påhængskøretøjers ydeevne med hensyn til deres indvirkning på motorkøretøjers CO₂-emissioner, brændstof- og energiforbrug samt nulemissionsrækkevidde og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 (EUT L 205 af 5.8.2022, s. 145).

at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

- (41) Forordning (EU) 2018/956 bør ophæves med en tidshorizont, der gør det muligt at afslutte den på tidspunktet for denne forordnings ikrafttræden igangværende indberetningsperiode efter de regler, der fandt anvendelse ved dens begyndelse, herunder al efterbehandling af de indsamlede data. Nærværende forordning bør derfor anvendes fra begyndelsen af den følgende indberetningsperiode.
- (42) Forordning (EU) 2019/1242 bør derfor ændres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Ændring af forordning (EU) 2019/1242

I forordning (EU) 2019/1242 foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

Genstand og mål

1. Ved denne forordning fastsættes præstationskrav for nye tunge køretøjs CO₂-emissioner med henblik på at bidrage til at opnå Unionens mål om at reducere sine drivhusgasemissioner som fastlagt i forordning (EU) 2018/842¹⁶ og målsætningerne i Parisaftalen¹⁷ og sikre et velfungerende indre marked.

2. Ved denne forordning fastsættes også krav til indberetning af CO₂-emissioner fra og brændstofforbrug for nye tunge køretøjer, der registreres i Unionen."

- 2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 1 affattes således:

"1. Denne forordning finder anvendelse på nye køretøjer, som enten er typegodkendt eller godkendt individuelt i henhold til forordning (EU) 2018/858 eller ikke kræver typegodkendelse i henhold til artikel 2, stk. 3, i nævnte forordning, og som tilhører følgende klasser:

a) M₂ og M₃

b) N₁, som ikke er omfattet af forordning (EU) 2019/631, N₂ og N₃

c) O₃ og O₄.

Med henblik på denne forordning benævnes disse køretøjer tunge køretøjer. Køretøjer, der er omfattet af litra a) og b), benævnes tunge motorkøretøjer.

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842 af 30. maj 2018 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissioner for medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimainsatsen med henblik på opfyldelse af forpligtelserne i Parisaftalen og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 16 af 19.6.2018, s. 26).

¹⁷ EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4.

De køretøjsklasser, der er omhandlet i denne forordning, henviser til køretøjsklasserne som beskrevet i artikel 4 i og bilag I til forordning (EU) 2018/858."

b) I stk. 2 foretages følgende ændringer:

i) Første afsnit affattes således:

"2. De i stk. 1 omhandlede køretøjer betragtes med henblik på denne forordning som nye tunge køretøjer i en given indberetningsperiode, hvis de er registreret i Unionen første gang i den pågældende periode og ikke tidligere har været registreret uden for Unionen."

ii) Følgende afsnit tilføjes:

"Stk. 1 finder ikke anvendelse på køretøjer, der er registreret første gang for en periode på højst én måned og udelukkende er registreret med henblik på overgang til et land uden for Unionen."

c) Som stk. 4, 5 og 6 tilføjes:

"4. Uanset artikel 2, stk. 3, i forordning (EU) 2017/2400 er godkendte køretøjer, der er omfattet af artikel 2, stk. 3, litra b), i forordning (EU) 2018/858, ikke omfattet af de CO₂-emissionsmål, der er fastsat i nærværende forordnings artikel 3a, medmindre fabrikanten vælger at medtage disse køretøjer i beregningen af sine specifikke CO₂-emissioner og -mål i forbindelse med indberetningen af køretøjet i overensstemmelse med del B i bilag IV til nærværende forordning.

5. Andre køretøjer end dem, der er omhandlet i stk. 4, og som er registreret med henblik på at blive anvendt af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet, ordensmagten, væbnede styrker eller akutlægehjælpstjenester, er ikke omfattet af CO₂-emissionsmålene i artikel 3a, hvis en medlemsstat angiver dette i registrerings- og indberetningsprocessen og dermed i de data, der er indberettet i overensstemmelse med bilag IV, del A, bekræfter, at et nulemissionskøretøj ikke på tilsvarende vis kan opfylde køretøjets anvendelsesformål, og at det derfor er i offentlighedens interesse at registrere et køretøj med forbrændingsmotor med henblik på denne anvendelse.

6. Indberetningsforpligtelserne i artikel 13a-13f finder også anvendelse på køretøjer, der ikke er omfattet af CO₂-emissionsmål i overensstemmelse med denne artikels stk. 4 og 5."

3) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) Nr. 1) affattes således:

"1) "CO₂-referenceemissioner": gennemsnittet af de specifikke CO₂-emissioner i referenceperioden for alle nye tunge køretøjer i hver undergruppe af køretøjer, som bestemt i overensstemmelse med bilag I, punkt 3"

b) Som nr. 3a) og 3b) indsættes:

"3a) "indberetningsperiode": perioden i et givet år fra den 1. juli til den 30. juni det følgende år

- 3b) "referenceperiode": den indberetningsperiode for et bestemt år, for hvilken de reguleringsmæssige reduktionsforpligtelser for en bestemt undergruppe af køretøjer er specificeret i henhold til denne forordning"
- c) Nr. 5) affattes således:
"5) "specifikt CO₂-emissionsmål": den enkelte fabrikants CO₂-emissionsmål, bestemt årligt for den foregående indberetningsperiode i overensstemmelse med bilag I, punkt 4"
- d) Nr. 9) affattes således:
"9) "specialkøretøj": et tungt køretøj, der er beregnet til specifikke opgaver, og som ifølge oplysningerne i typeattesten som indberettet af medlemsstaterne opfylder kriterierne i bilag I, punkt 1.2"
- e) Nr. 10) udgår
- f) Som nr. 10a) og 10b) indsættes:
"10a) "indberetter": en enhed, der er ansvarlig for indberetning af data til Kommissionen
10b) "bestemmelse af et tungt køretøj": bestemmelse af et køretøjs CO₂-emissioner eller inputparametre i henhold til artikel 9 i forordning (EU) 2017/2400 eller vurdering af dets ydeevne med hensyn til dets indvirkning på CO₂-emissioner og brændstofforbrug i henhold til artikel 8 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362"
- g) Nr. 11) affattes således:
"11) "nulemissionskøretøj": følgende køretøjer:
a) et tungt motorkøretøj, hvis CO₂-emissioner som bestemt i overensstemmelse med artikel 9 i forordning (EU) 2017/2400 ikke overstiger 5 g/(t·km) eller 5 g/(p·km)
b) et tungt motorkøretøj, der opfylder betingelserne i punkt 1.1.4 i bilag I til nærværende forordning, hvis ingen CO₂-emissioner er bestemt i henhold til forordning (EU) 2017/2400
c) et påhængskøretøj, der er udstyret med en anordning, der aktivt understøtter dets fremdrift, og som ikke har en forbrændingsmotor eller har en forbrændingsmotor, der udleder mindre end 5 g CO₂/kWh som bestemt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil eller FN/ECE-regulativ (EC) nr. 49."
- h) Nr. 12) affattes således:
"12) "tungt lavemissionskøretøj": et tungt køretøj, der ikke er et tungt nulemissionskøretøj, og hvis specifikke CO₂-emissioner er mindre end halvdelen af CO₂-referenceemissionerne for alle køretøjer i den undergruppe af køretøjer, som det tunge køretøj tilhører, som bestemt i overensstemmelse med bilag I, punkt 2.3.4"
- i) Som nr. 16)-23) tilføjes:

"16) "primærkøretøj for et tungt køretøj": et primærkøretøj som defineret i artikel 3, nr. 22), i forordning (EU) 2017/2400, som i forbindelse med simuleringen er tildelt et generisk karrosseri, der svarer til det tunge køretøjs faktiske karrosseri med hensyn til dets konfiguration af gulv (lavt/højt) og dæk (enkelt/dobbelt) og eventuelle andre parametre

17) "færdiggjort komplet køretøj": et færdiggjort komplet køretøj som defineret i artikel 3, nr. 26), i forordning (EU) 2018/858

18) "komplet køretøj": et komplet køretøj som defineret i artikel 3, nr. 27), i forordning (EU) 2018/858

19) "terrængående (off-road) køretøj": et terrængående (off-road) køretøj som defineret i del A, punkt 2.1, i bilag I til forordning (EU) 2018/858

20) "køretøj til særlig anvendelse": et køretøj til særlig anvendelse som defineret i artikel 3, nr. 31), i forordning (EU) 2018/858

21) "terrængående (off-road) køretøj til særlig anvendelse": et terrængående (off-road) køretøj til særlig anvendelse som defineret i del A, punkt 2.3.1, i bilag I til forordning (EU) 2018/858

22) "typeattest": en typeattest som defineret i artikel 3, nr. 5), i forordning (EU) 2018/858

23) "offentlig kontrakt": i forbindelse med offentlige udbudsprocedurer, og medmindre andet er angivet, en offentlig kontrakt som defineret i artikel 2, stk. 1, nr. 5), i direktiv 2014/24/EU, "kontrakter" som defineret i artikel 2, nr. 1), i direktiv 2014/25/EU og "koncessioner" som defineret i artikel 5, nr. 1), i direktiv 2014/23/EU"

j) Følgende stykke tilføjes:

"I denne forordning forstås ved "en gruppe af forbundne fabrikanter" en fabrikant og dennes forbundne virksomheder.

Ved "forbundet virksomhed" forstås:

a) virksomheder, hvor fabrikanten direkte eller indirekte:

i) kan udøve mere end halvdelen af stemmerettighederne, eller

ii) kan udpege mere end halvdelen af medlemmerne af tilsynsorganet, bestyrelsen eller de organer, som retligt repræsenterer virksomheden, eller

iii) har ret til at lede virksomhedens forretninger

b) virksomheder, som direkte eller indirekte har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser over for fabrikanten

c) virksomheder, hvori en virksomhed som omhandlet i litra b) direkte eller indirekte har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser

d) virksomheder, hvori fabrikanten sammen med én eller flere virksomheder som omhandlet i litra a), b) eller c), eller hvori to eller flere af sidstnævnte virksomheder i fællesskab, har de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser

e) virksomheder, hvori de i litra a) omhandlede rettigheder eller beføjelser indehaves i fællesskab af fabrikanten eller én eller flere af dennes forbundne virksomheder som omhandlet i litra a)-d) og én eller flere tredjeparter."

4) Som artikel 3a-3c indsættes:

"Artikel 3a
CO₂-emissionsmål

1. De gennemsnitlige CO₂-emissioner fra Unionens bilpark af nye tunge motorkøretøjer, der ikke er køretøjer til særlig anvendelse, terrængående (off-road) køretøjer, terrængående (off-road) køretøjer til særlig anvendelse eller specialkøretøjer, reduceres med følgende procentsatser i forhold til de gennemsnitlige CO₂-emissioner i indberetningsperioden for år 2019:

a) for undergruppen af køretøjer 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD og 10-LH for indberetningsperioderne for år 2025 til 2029 med 15 %

b) for alle undergrupper af køretøjer for indberetningsperioderne for år 2030 til 2034 med 45 %

c) for alle undergrupper af køretøjer for indberetningsperioderne for år 2035 til 2039 med 65 %

d) for alle undergrupper af køretøjer for indberetningsperioderne for år 2040 og fremefter med 90 %.

2. Undergrupperne af køretøjer bidrager til disse CO₂-emissionsmål som fastsat i bilag I, punkt 4.3.

3. CO₂-emissionerne fra Unionens bilpark af nye påhængskøretøjer reduceres i overensstemmelse med bilag I, punkt 4.3.

Artikel 3b

Målsætning om bybusser som nulemissionskøretøjer

1. Hvad angår køretøjer, der er omhandlet i bilag I, punkt 4.2, overholder fabrikanterne de minimumsandele med hensyn til nulemissionskøretøjer i deres bilpark, der er fastsat i bilag I, punkt 4.3. For nye bybusser er andelen af nulemissionskøretøjer 100 % fra indberetningsperioden for år 2030.

2. Medlemsstaterne kan beslutte at undtage en begrænset andel af de bybusser, der registreres i hver indberetningsperiode, fra forpligtelsen i denne artikel, hvis det bekræftes, at et nulemissionskøretøj ikke på tilsvarende vis kan opfylde køretøjets anvendelsesformål, og at det således på grundlag af socioøkonomiske fordele i betragtning af specifikke terrænmæssige eller meteorologiske forhold er i offentlighedens interesse at registrere et køretøj med forbrændingsmotor med henblik på denne anvendelsesformål.

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at fastsætte den maksimale andel af køretøjer, som en medlemsstat kan undtage, og de socioøkonomiske fordele i betragtning af specifikke terrænmæssige eller meteorologiske forhold, der kan begrunde en undtagelse som omhandlet i foregående stykke.

3. For så vidt angår anvendelsen af de køretøjer, der er omhandlet i denne artikel, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i

overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at fastsætte fælles tekniske specifikationer, herunder normer, vedrørende:

- a) den tekniske og åbne interoperabilitet mellem opladnings- og optankningsinfrastrukturen og køretøjerne med hensyn til fysiske forbindelser og kommunikationsudveksling
- b) sikker deling og anvendelse af de genererede data.

Artikel 3c

Offentlige udbudsprocedurer

1. De ordregivende myndigheder eller enheder baserer tildelingen af offentlige kontrakter om indkøb eller anvendelse af de køretøjer, der er omhandlet i artikel 3b, på det økonomisk mest fordelagtige tilbud, som skal indeholde det bedste forhold mellem pris og kvalitet, og tilbuddets bidrag til forsyningssikkerheden, i overensstemmelse med den relevante internationale lovgivning.

2. Tilbuddets bidrag til forsyningssikkerheden vurderes bl.a. på grundlag af:

- a) andelen af produkter eller tilbud med oprindelse i tredjelande som bestemt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013
- b) tredjelandes indførelse af en restriktiv eller forvridende foranstaltning vedrørende sådanne køretøjer eller den tekniske og åbne interoperabilitet mellem opladnings- og optankningsinfrastrukturen og køretøjerne
- c) tilgængeligheden af de reservedele, der er nødvendige for, at det udstyr, der er genstand for tilbuddet, kan fungere
- d) et tilsagn fra tilbudsgiveren om, at eventuelle ændringer i dennes forsyningskæde under gennemførelsen af kontrakten ikke vil påvirke kontraktens gennemførelse negativt
- e) en certificering eller dokumentation, der viser, at tilbudsgiverens forsyningskæde er sammensat på en sådan måde, at kravet vedrørende forsyningssikkerhed kan opfyldes.

3. I overensstemmelse med artikel 3b vægtes tilbuddets bidrag til forsyningssikkerheden med 15-40 % af tildelingskriterierne. "

5) Artikel 4, stk. 1, litra a), affattes således:

"a) data indberettet for fabrikantens nye tunge køretøjer, der er registreret i den foregående indberetningsperiode, og"

6) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Fra og med den 1. juli 2020 og for hver efterfølgende indberetningsperiode indtil indberetningsperioden for år 2029 bestemmer Kommissionen for hver fabrikant nul- og lavemissionsfaktoren for den foregående indberetningsperiode.

Nul- og lavemissionsfaktoren skal tage højde for antallet af og CO₂-emissionerne fra alle tunge nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens bilpark."

b) Stk. 3 affattes således:

"3. For indberetningsperioderne fra 2025 til 2029 bestemmes nul- og lavemissionsfaktoren på grundlag af et 2 %-benchmark i overensstemmelse med bilag I, punkt 2.3.2."

c) Stk. 4 affattes således:

"4. Nul- og lavemissionsfaktoren må nedbringe fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner med højst 3 %. Bidraget til denne faktor fra nulemissionskøretøjer i klasse N, som ikke er i undergruppen af køretøjer 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD eller 10-LH, må nedbringe fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner med højst 1,5 %."

7) Artikel 6 affattes således:

"Artikel 6

Specifikke CO₂-emissionsmål for en fabrikant

For indberetningsperioden for år 2025 og for hver efterfølgende indberetningsperiode bestemmer Kommissionen for hver fabrikant et specifikt CO₂-emissionsmål for den foregående indberetningsperiode. Dette mål bestemmes i overensstemmelse med bilag I, punkt 4.1."

8) Som artikel 6a og 6b indsættes:

"Artikel 6a

Overførsel af køretøjer mellem fabrikanter

1. Med henblik på beregning af fabrikanternes gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i overensstemmelse med artikel 4 og bilag I, punkt 2.2, kan individuelle køretøjer overføres mellem fabrikanterne på følgende betingelser:

a) for alle overførsler: anmodningen skal indgives i fællesskab af den overførende og den modtagende fabrikant

b) for overførsel af andre køretøjer end nulemissionskøretøjer: den overførende og den modtagende fabrikant skal tilhøre en gruppe af forbundne fabrikanter

c) for overførsel af nulemissionskøretøjer mellem fabrikanter, der ikke tilhører en gruppe af forbundne fabrikanter: antallet af nulemissionskøretøjer, der overføres til en fabrikant, må ikke overstige 5 % af alle dennes nye tunge køretøjer, der er registreret i en given indberetningsperiode.

Fabrikanterne meddeler Kommissionen overførselsanmodningerne ved hjælp af de elektroniske værktøjer, som Kommissionen stiller til rådighed.

2. Hvis Kommissionen finder, at betingelserne for en overførsel er opfyldt, medtager den ikke det overførte køretøj i beregningen af de relevante værdier for den overførende fabrikant, men medtager det i beregningen af de relevante værdier for den modtagende fabrikant.

Artikel 6b

Undtagelse for fabrikanter, der fremstiller få køretøjer

1. Hvis der er registreret mindre end 100 nye tunge køretøjer fra en fabrikant i en given indberetningsperiode, fastsættes de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner som omhandlet i artikel 4 og bilag I, punkt 2.7, og de specifikke CO₂-

emissionsmål som omhandlet i artikel 6 og bilag I, punkt 4.1, til "0" i den pågældende indberetningsperiode.

2. Værdierne for de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner og de specifikke CO₂-emissioner medtages ikke i offentliggørelsen i henhold til artikel 11 for den pågældende fabrikant og de pågældende indberetningsperioder.
3. Undtagelsen i stk. 1 finder ikke anvendelse i en given indberetningsperiode i følgende tilfælde:
 - a) efter anmodning fra fabrikanten
 - b) hvis fabrikanten anmoder om overførsel af køretøjer i overensstemmelse med artikel 6a
 - c) hvis fabrikanten er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, der tilsammen registrerede mere end 100 køretøjer i den pågældende indberetningsperiode, eller en del af en gruppe af forbundne fabrikanter sammen med en anden fabrikant, på hvilken undtagelsen i stk. 1 ikke finder anvendelse.
4. Fabrikanter, der er en del af en gruppe som omhandlet i stk. 3, litra c), underretter Kommissionen herom, hvis de har registreret mindre end 100 køretøjer i en given indberetningsperiode.
5. Fabrikanter, som ikke er omfattet af undtagelsen i stk. 1, underretter i hver indberetningsperiode Kommissionen om alle deres forbundne virksomheder, der opfylder betingelserne for undtagelsen i stk. 1.
6. Fabrikanterne meddeler Kommissionen de nødvendige oplysninger ved hjælp af de elektroniske værktøjer, som Kommissionen stiller til rådighed."

9) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

- a) I stk. 1, første afsnit, affattes indledningen således:

"Ved bestemmelsen af, om en fabrikant overholder sine specifikke CO₂-emissionsmål i indberetningsperioderne for år 2025-2029, tages der hensyn til fabrikantens emissionskreditter eller emissionsoverskridelser som bestemt i overensstemmelse med bilag I, punkt 5, og som svarer til fabrikantens antal nye tunge køretøjer i en indberetningsperiode, ganget med:"

- b) I stk. 1, andet afsnit, ændres "2029" til "2039"

- c) Stk. 1, tredje afsnit, affattes således:

"Emissionsoverskridelser erhverves i indberetningsperioderne for år 2025-2039. En fabrikants samlede emissionsoverskridelser må dog ikke overstige 5 % af fabrikantens specifikke CO₂-emissionsmål ganget med fabrikantens antal tunge køretøjer i den pågældende periode ("grænse for emissionsoverskridelser")."

- d) Stk. 1, fjerde afsnit, affattes således:

"Emissionskreditter og emissionsoverskridelser erhvervet i indberetningsperioderne for år 2025-2039 skal i givet fald overføres fra én indberetningsperiode til den efterfølgende indberetningsperiode. Eventuelle resterende emissionsoverskridelser skal imidlertid udlignes i indberetningsperioderne for år 2029, 2034 og 2039."

- e) Stk. 2 affattes således:

"2. CO₂-emissionsreduktionskurven fastsættes for den enkelte fabrikant i overensstemmelse med bilag I, punkt 5.1, som en lineær kurve:

a) mellem CO₂-referenceemissionerne og CO₂-emissionsmålet for indberetningsperioden for år 2025 eller 2030 som fastsat i artikel 3a, stk. 1, litra a) og b)

b) mellem CO₂-emissionsmålet for indberetningsperioden for år 2025 og CO₂-emissionsmålet for indberetningsperioden for år 2030 som fastsat i artikel 3a, stk. 1, litra b)

c) mellem CO₂-emissionsmålet for indberetningsperioden for år 2030 og CO₂-emissionsmålet for indberetningsperioden for år 2035 som fastsat i artikel 3a, stk. 1, litra c), og

d) mellem CO₂-emissionsmålet for indberetningsperioden for år 2035 og CO₂-emissionsmålet for indberetningsperioden for år 2040 som fastsat i artikel 3a, stk. 1, litra d)."

10) Som artikel 7a og 7b indsættes:

"Artikel 7a

Henførelse af køretøjer til en fabrikant

Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i artikel 4 og de specifikke CO₂-emissionsmål i artikel 6 henføres de køretøjer, der er registreret i en given indberetningsperiode, til følgende fabrikanter:

- a) for køretøjer i klasse N til køretøjsfabrikanten som defineret i artikel 3, nr. 4a), i forordning (EU) 2017/2400
- b) for køretøjer i klasse M til fabrikanten af primærkøretøjet som defineret i artikel 3, nr. 29), i forordning (EU) 2017/2400
- c) for køretøjer i klasse O til køretøjsfabrikanten som defineret i artikel 2, nr. 5), i gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362.

Artikel 7b

Beregning af gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for køretøjer i klasse M

For køretøjer i klasse M gælder følgende:

a) I beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i en fabrikants undergruppe medtages et nyt tungt køretøj i klasse M med dets specifikke CO₂-emissioner som komplet køretøj eller færdiggjort komplet køretøj i bilag I, punkt 2.2.2, og medregnes ikke i bilag I, punkt 2.2.3.

b) Efter anmodning fra fabrikanten som omhandlet i artikel 7a, litra b), og på den betingelse, der er fastsat i stk. 3, medregnes et nyt tungt køretøj i klasse M dog med dets primærkøretøjs specifikke CO₂-emissioner i bilag I, punkt 2.2.3, og medregnes ikke i bilag I, punkt 2.2.2.

c) En anmodning som omhandlet i litra b) vedrørende et nyt tungt køretøj i klasse M antages ikke, hvis fabrikanten som defineret i artikel 7a, litra b), og fabrikanten af det færdiggjorte køretøj eller det færdiggjorte komplette køretøj som defineret i artikel 3, nr. 4a), i forordning (EU) 2017/2400 er forbundne virksomheder eller den samme juridiske enhed. Når fabrikanten fremsætter en sådan anmodning, erklærer vedkommende, at denne betingelse er opfyldt, og forelægger Kommissionen dokumentation efter anmodning.

d) Kommissionen stiller med støtte fra Agenturet rettidigt de værktøjer og procedurmæssige retningslinjer, der er nødvendige for, at fabrikanterne kan meddele de anmodninger, der er omhandlet i litra b), til rådighed i elektronisk format."

11) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

- a) I stk. 1, litra a), ændres "til 2029" til "og frem"
- b) Stk. 1, litra b), udgår
- c) Stk. 2 affattes således:

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

- a) hvis i en hvilken som helst af indberetningsperioderne for år 2025-2028, 2030-2033 eller 2035-2038 summen af emissionsoverskridelser fratrukket summen af emissionskreditter overskrider grænsen for emissionsoverskridelser som omhandlet i artikel 7, stk. 1, tredje afsnit
- b) hvis i indberetningsperioden for år 2029, 2034 2039 og 2040 summen af emissionsoverskridelser fratrukket summen af emissionskreditter er positiv
- c) hvis fra indberetningsperioden for år 2041 og frem fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overstiger fabrikantens specifikke CO₂-emissionsmål."

12) I artikel 9 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Typegodkendelsesmyndighederne og fabrikanterne skal uden ophold foretage indberetning til Kommissionen af følgende afvigelser fra de indberettede data, hvis:

- a) CO₂-emissionsværdierne for tunge køretøjer, der er i brug, afviger som følge af verifikation foretaget i overensstemmelse med proceduren i nærværende forordnings artikel 13 fra de værdier, der er angivet i typeattesten eller kundeoplysningsfilen, jf. artikel 9, stk. 4, i forordning (EU) 2017/2400
- b) der er konstateret fejl som følge af forkerte inputdata eller andre årsager i forbindelse med CO₂-bestemmelsen
- c) der er konstateret fejl i gennemførelsen af CO₂-overvågningen og -indberetningen
- d) der er konstateret enhver anden afvigelse end dem, der er nævnt i litra a), b) og c)."

b) Stk. 2 affattes således:

"2. Kommissionen medtager de i stk. 1 omhandlede afvigelser i beregningen af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner og CO₂-referenceemissionerne og overvejer at ændre de afgørelser, der er truffet i henhold til artikel 11, i overensstemmelse hermed. Kommissionen er ikke forpligtet til at tage afvigelser i betragtning, hvis en genberegning af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner eller CO₂-referenceemissionerne giver en afvigelse på mindre end 0,1 %."

13) Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10

Vurdering af CO₂-referenceemissioner

1. For at sikre, at CO₂-referenceemissionerne er et pålideligt og repræsentativt grundlag for undergrupper af køretøjer, som en indberetningsperiode for år 2024 eller senere finder anvendelse på som referenceperiode, jf. bilag I, punkt 3.2, vurderer Kommissionen anvendelsen af de betingelser, hvorunder CO₂-referenceemissionerne er blevet bestemt, og afgør, om emissionerne er blevet sat urimeligt højt, og hvordan de i så fald skal korrigeres.
2. Hvis Kommissionen konkluderer, at alle eller nogle af referenceemissionerne skal korrigeres, vedtager den en gennemførelsesretsakt efter undersøgelsesproceduren i artikel 16, stk. 2, hvorved korrektionerne foretages."

14) I artikel 11 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 1, andet afsnit, affattes således:

"Den liste, der skal offentliggøres senest den 30. april i det år, der følger efter et år, hvor en referenceperiode er udløbet, skal indeholde de CO₂-referenceemissioner, der er bestemt i den referenceperiode."

- b) Stk. 2 affattes således:

"2. Kommissionen ændrer gennemførelsesretsakter vedtaget efter stk. 1:

- a) hvis de typegodkendelsesprocedurer, der er omhandlet i forordning (EF) nr. 595/2009, ændres, bortset fra ændringer vedrørende de nyttelast- og passagerantalsværdier, der anvendes til bestemmelse af CO₂-emissioner, på en sådan måde, at CO₂-emissionerne for de repræsentative køretøjer, der er angivet i henhold til dette stykke, op- eller nedjusteres med mere end 5 g CO₂/km:

- i) tilpassede referenceemissioner beregnes i overensstemmelse med bilag II, punkt 1

- ii) de nye værdier offentliggøres som et supplement til de tidligere værdier med angivelse af, i hvilken indberetningsperiode de finder anvendelse første gang

- b) hvis bilagene er blevet ændret i overensstemmelse med artikel 14, stk. 1, litra a)-f):

- i) tidligere offentliggjorte CO₂-referenceemissioner genberegnes i overensstemmelse med bilag I under hensyntagen til de parametre, der er ændret i overensstemmelse med et af de punkter, der er nævnt i artikel 14, stk. 1, litra a)-f)

- ii) det genberegnete sæt CO₂-referenceemissioner offentliggøres og erstatter det tidligere sæt referenceemissioner fra den indberetningsperiode, hvor de parametre, der er ændret i overensstemmelse med et af punkterne i artikel 14, stk. 1, litra a)-f), finder anvendelse første gang."

- c) Følgende stykke tilføjes:

"3. I tilfælde af ændring af de typegodkendelsesprocedurer, der er omhandlet i stk. 2, litra a), præciseres eller fastsættes der i

ændringsgennemførelsesretsakten en metode til at udpege ét eller flere repræsentative køretøjer for en undergruppe af køretøjer, herunder den statistiske vægtning og de nyttelast- og passagerantallværdier, der skal anvendes til bestemmelse af de CO₂-emissioner, der danner udgangspunkt for fastsættelsen af den i stk. 2, litra a), omhandlede tilpasning, idet der tages hensyn til overvågningsdata indberettet i henhold til nærværende forordning og køretøjernes tekniske egenskaber som opført i artikel 12, stk. 1, i forordning (EU) 2017/2400. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i nærværende forordnings artikel 16, stk. 2."

15) I artikel 13, stk. 3, tilføjes følgende punktum:

"Hvis dataene i kundeoplysningsfilerne, typeattesterne eller de individuelle godkendelsesattester ikke kan korrigeres i henhold til forordning (EU) 2018/858, udfærdiger den ansvarlige typegodkendelsesmyndighed en korrektionserklæring med angivelse af de korrigerede oplysninger og fremsender denne erklæring til Kommissionen og de berørte parter."

16) Som artikel 13a-13f indsættes:

"Artikel 13a

Medlemsstaternes overvågning og indberetning

1. Fra indberetningsperioden for år [*PO: please insert year: if entry into force is before 1st July, insert the year of entry into force of the Regulation minus 1; if entry into force is after 30th of June, insert the following year*] overvåger medlemsstaterne de data, der er angivet i bilag IV, del A, vedrørende nye tunge køretøjer, der registreres første gang i Unionen.

Fra 2020 indberetter medlemsstaternes kompetente myndigheder senest den 30. september hvert år disse data for den foregående indberetningsperiode fra den 1. juli til den 30. juni til Kommissionen i overensstemmelse med indberetningsproceduren i bilag V.

2. De kompetente myndigheder, der er ansvarlige for overvågningen og indberetningen af data i henhold til denne forordning, er de myndigheder, som medlemsstaterne har udpeget i overensstemmelse med artikel 7, stk. 6, i forordning (EU) 2019/631.

3. Køretøjer, der er konstrueret, fremstillet eller tilpasset med henblik på at blive anvendt af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet eller ordensmagten er omfattet af forpligtelsen i denne artikel, medmindre de er undtaget på grundlag af andre bestemmelser.

4. Køretøjer, der er registreret med henblik på at blive anvendt af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet, akutlægehjælpstjenester eller ordensmagten, og køretøjer, der er registreret med henblik på at blive anvendt af væbnede styrker, er omfattet af forpligtelsen i denne artikel, uanset om de er undtaget fra artikel 3a, medmindre de er undtaget på grundlag af andre bestemmelser.

Artikel 13b

Indberetning fra fabrikanter eller andre enheder, der er ansvarlige for at bestemme tunge køretøjers CO₂-emissioner

1. Fabrikanter eller andre enheder, der er ansvarlige for bestemmelse af et tungt køretøj, og som er omfattet af forpligtelserne i artikel 9 i forordning (EU)

2017/2400 eller artikel 8 i gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362, indberetter dataene for det nye tunge køretøj i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag IV, del B.

Senest den 30. september hvert år indberetter de disse data for hvert nyt tungt køretøj med en bestemmelses- eller vurderingsdato, der falder inden for den indberetningsperiode, der udløb den 30. juni, til Kommissionen i overensstemmelse med indberetningsproceduren i bilag V.

Dette stykke finder ikke anvendelse på fabrikanter eller andre enheder, der er undtaget i henhold til artikel 6b.

2. Hver fabrikant eller anden enhed som omhandlet i stk. 1 udpeger et kontaktpunkt for indberetning af data i overensstemmelse med denne forordning.

3. Indberetningsforpligtelsen i henhold til artikel 13a, stk. 3 og 4, finder anvendelse på fabrikanter og andre enheder som omhandlet i stk. 1.

Artikel 13c

Centralt register over data om tunge køretøjer

1. Kommissionen fører et centralt register over data om tunge køretøjer ("registret") indberettet i overensstemmelse med artikel 13a og 13b.

Registret er offentligt tilgængeligt, med undtagelse af de dataposter, der er opført i bilag V, punkt 3.2.2.

For så vidt angår datapost 23 i bilag IV, del B, punkt 2, gøres værdien offentligt tilgængelig i det intervalformat, der er fastsat i bilag IV, del C.

2. Registret forvaltes af Agenturet på vegne af Kommissionen.

Artikel 13d

Overvågning af resultaterne af kontrolprøvninger på vej

1. Kommissionen overvåger de foreliggende resultater af de prøvninger på vej, der er udført i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009, med henblik på at kontrollere nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug.

2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 for at supplere denne forordning ved at angive, hvilke data der skal indberettes af medlemsstaternes kompetente myndigheder med henblik på nærværende artikels stk. 1.

Artikel 13e

Datakvalitet

1. De kompetente myndigheder og fabrikanterne er ansvarlige for nøjagtigheden og kvaliteten af de data, som de indberetter i henhold til artikel 13a og 13b. De underretter straks Kommissionen om eventuelle fejl, som er konstateret i de indberettede data.

2. Kommissionen foretager sin egen kontrol af kvaliteten af de data, der indberettes i henhold til artikel 13a og 13b.

3. Hvis Kommissionen underrettes om fejl i dataene eller i forbindelse med sin egen kontrol opdager uoverensstemmelser i datasættet, træffer den i givet fald de nødvendige foranstaltninger til at korrigere de data, der er offentliggjort i det register, der er omhandlet i artikel 13c.

4. Kommissionen kan ved hjælp af gennemførelsesretsakter fastsætte de foranstaltninger til kontrol og korrektion af data, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 2 og 3. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 16.

Artikel 13f

Administrative bøder

1. Kommissionen kan pålægge en administrativ bøde i hvert af følgende tilfælde:

a) den finder, at de data, der er indberettet af fabrikanten i henhold til nærværende forordnings artikel 5, afviger fra de data, der hidrører fra fabrikantens registreringsfil eller typegodkendelsesattesten for motoren udstedt i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009, og at afvigelsen er forsætlig eller skyldes grov uagtsomhed

b) dataene er ikke indgivet inden for den relevante frist, jf. artikel 5, stk. 1, og forsinkelsen ikke er behørigt begrundet.

Med henblik på at kontrollere de data, der er omhandlet i litra a), rådfører Kommissionen sig med de relevante godkendelsesmyndigheder.

De administrative bøder skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning og må ikke overstige 30 000 EUR pr. tungt køretøj berørt af afvigende eller for sent indgivne data som omhandlet i litra a) og b).

2. Kommissionen vedtager på grundlag af principperne i nærværende artikels stk. 3 delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 for at supplere denne forordning ved at fastlægge proceduren for og metoderne til beregning og opkrævning af de administrative bøder, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 1.

3. De delegerede retsakter, der er omhandlet i stk. 2, skal overholde følgende principper:

a) den procedure, der er fastsat af Kommissionen, skal respektere retten til god forvaltning og navnlig retten til at blive hørt og retten til aktindsigt, under iagttagelse af legitime fortroligheds- og forretningshemmelighedshensyn

b) ved beregning af hensigtsmæssige administrative bøder følger Kommissionen principperne om, at sanktionen skal være effektiv, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning, under hensyntagen i det omfang, det er relevant, til afvigelsens eller den for sene indgivelses grovhed og virkninger, antallet af tunge køretøjer, der er berørt af de afvigende eller for sent indgivne data, om fabrikanten har været i god tro, fabrikantens grad af omhu og samarbejdsvilje, gentagelser, hyppigheden eller varigheden af afvigelsen eller den for sene indgivelse samt tidligere sanktioner pålagt den samme fabrikant

c) administrative bøder opkræves uden unødigt ophold ved fastsættelse af betalingsfrister, herunder eventuelt muligheden for at opdele betalingerne i flere afdrag og faser.

4. De administrative bøder indgår som indtægter i Unionens almindelige budget."

17) Artikel 14 affattes således:

"Artikel 14

Ændring af bilagene

1. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at ændre følgende elementer i bilag I for at tage højde for den tekniske udvikling, udviklingen inden for godstransportlogistikken, nødvendige tilpasninger på grundlag af anvendelsen af denne forordning og ændringer af den underliggende typegodkendelseslovgivning, navnlig forordning (EU) 2018/858 og (EU) nr. 595/2009:
 - a) kriterierne for bestemmelse af undergrupper af køretøjer i punkt 1.1
 - b) kriterierne for bestemmelse af specialkøretøjer i punkt 1.2
 - c) kriterierne for forskellige drivlinjeteknologiers aktionsradius i punkt 1.3
 - d) listen over opgaveprofiler i punkt 1.4
 - e) listen over vægtning for opgaveprofiler i punkt 2.1
 - f) nyttelast, passagerantal, passagermasse, teknisk tilladt maksimal nyttelast, teknisk tilladt maksimalt passagerantal og lastvolumen for undergrupper af køretøjer *sg* i punkt 2.5
 - g) årlige kilometertalværdier i punkt 2.6.
2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på ændring af følgende elementer i bilag IV:
 - a) datakravene i del A og del B for at tage højde for den tekniske udvikling, nødvendige tilpasninger på grundlag af anvendelsen af denne forordning og ændringer af den underliggende typegodkendelseslovgivning, navnlig forordning (EU) 2018/858 og (EU) nr. 595/2009
 - b) ajourføring eller tilpasning af intervallerne i del C for at tage højde for ændringer i nye tunge køretøjers konstruktion og sikre, at intervallerne fortsat er relevante med henblik på oplysning og sammenligning.
3. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på ændring af følgende elementer i bilag V:
 - a) tilpasning af overvågnings- og indberetningsproceduren i bilag V for at tage højde for erfaringer med anvendelsen af denne forordning og tilpasse den til den tekniske udvikling
 - b) ændring af punkt 3.2 ved tilføjelse af dataposter, der for nylig er blevet tilføjet registret."

18) Artikel 15 affattes således:

"Artikel 15
Revision

Kommissionen foretager i 2028 en vurdering af effektiviteten og virkningen af denne forordning og forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med resultatet af revisionen.

Rapporten ledsages, hvis det er relevant, af et forslag til ændring af denne forordning."

- 19) I artikel 17 foretages følgende ændringer:
- a) Stk. 2, første punktum, affattes således:
"Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 3b, artikel 11, stk. 2, artikel 13, stk. 4, andet afsnit, artikel 13c, stk. 3, artikel 13d, stk. 2, artikel 13e, stk. 4, artikel 13f, stk. 2, og artikel 14, stk. 1, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den [*OP, please insert the date of entry into force of this Regulation*]."
 - b) Stk. 3, første punktum, affattes således:
"Den i artikel 11, stk. 2, artikel 13, stk. 4, andet afsnit, artikel 13c, stk. 3, artikel 13d, stk. 2, artikel 13e, stk. 4, artikel 13f, stk. 2, og artikel 14, stk. 1, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet."
 - c) I stk. 6 ændres "artikel 11, stk. 2, artikel 13, stk. 4, andet afsnit, og artikel 14, stk. 1" til "Artikel 11, stk. 2, artikel 13, stk. 4, andet afsnit, artikel 13c, stk. 3, artikel 13d, stk. 2, artikel 13f, stk. 2, og artikel 14, stk. 1"
- 20) Bilag I, II og III til forordning (EU) 2019/1242 erstattes af teksten i bilag I til nærværende forordning
- 21) Teksten i bilag II til nærværende forordning tilføjes som bilag IV, V og VI til forordning (EU) 2019/1242.

Artikel 2

Ophævelse af forordning (EU) 2018/956

Forordning (EU) 2018/956 ophæves med virkning fra den [*OP, please insert date of application*].

Henvisninger til forordning (EU) 2018/956 gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i nærværende forordnings bilag VI.

Artikel 3

Ikrafttræden

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

Den anvendes fra den 1. juli [*OP please insert the calendar year = year of the 1st of July following the entry into force of this Act*].

For så vidt angår indberetningsperioder, der ligger forud for den [*OP please insert the date = date of application*], finder forordning (EU) 2019/1242 som gældende den 30. juni [*OP please insert the calendar year = year of the 1st of July following the entry into force of this Act*] og forordning (EU) 2018/956 som gældende den 30. juni [*OP please insert the calendar year = year of the 1st of July following the entry into force of this Act*] fortsat anvendelse.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.
Udfærdiget i Strasbourg, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets titel

Forslag til forordning om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner i overensstemmelse med Unionens øgede klimaambitioner og indarbejdning af indberetningsforpligtelser og om ophævelse af forordning (EU) 2018/956.

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Udgiftsområde 3 — Naturressourcer og miljø

Budgetafsnit 9 — Miljø- og klimainsats

1.3. Forslaget/initiativet vedrører

en ny foranstaltning

en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning²⁵

en forlængelse af en eksisterende foranstaltning

en sammenlægning eller en omlægning af en eller flere foranstaltninger til en anden/en ny foranstaltning

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

Det generelle mål med dette forslag er at fastsætte nye emissionsnormer for at reducere CO₂-emissionerne fra nye tunge køretøjer og bidrage til omstillingen til nulemissionsmobilitet i en bredere sammenhæng med EU's øgede klimaambitioner for 2030 og målet om klimaneutralitet i EU senest i 2050.

2.4.1. Specifikt/specifikke mål

De specifikke mål med dette forslag er:

at reducere CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer på en omkostningseffektiv måde i overensstemmelse med EU's klimamål og samtidig bidrage til at forbedre EU's energisikkerhed

At skabe fordele ved en større udbredelse af mere energieffektive køretøjer for de europæiske transportvirksomheder og -brugere, hvoraf de fleste er små og mellemstore virksomheder.

At styrke den europæiske industris innovative og teknologiske lederskab i EU ved at kanalisere investeringer over i nulemissionsteknologi.

3.4.1. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgrupperne.

Forslaget vil sikre, at CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer reduceres, at transportvirksomheder og -brugere opnår fordele i form af bedre luftkvalitet og et mindre

²⁵ Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

energiforbrug, og at det teknologiske lederskab i EU-bilindustriens værdikæde styrkes. Der forventes yderligere fordele i form af øget energieffektivitet og en forbedret energiforsyningsikkerhed.

1.4.4. Resultatindikatorer

Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.

Følgende indikatorer er blevet identificeret:

1. EU's bilparkens gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye tunge køretøjer målt pr. typegodkendelse vil blive overvåget årligt.
2. De samlede drivhusgasemissioner fra tunge køretøjer vil blive overvåget ved hjælp af medlemsstaternes årlige drivhusgasemissionsopgørelser.
3. Antallet og andelen af nyregistrerede nul- og lavemissionskøretøjer vil blive overvåget ved hjælp af de årlige overvågningsdata, der indberettes af medlemsstaterne.
4. Innovationsniveauet vil blive målt i form af nye patenter på nulemissionsteknologier, som europæiske bilfabrikanter får registreret i offentligt tilgængelige patentdatabaser.
5. Beskæftigelsesniveauet vil blive overvåget på basis af offentligt tilgængelige Eurostat-statistikker over sektorspecifik beskæftigelse i EU.

1.5. Forslagets/initiativets begrundelse

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet

Fabrikanter af tunge køretøjer, der er nyregistreret i Unionen, skal overvåge og indberette emissioner og overholde de reviderede specifikke CO₂-emissionsmål.

Medlemsstaterne skal årligt indberette tekniske data om nyregistrerede tunge køretøjer til Kommissionen og Det Europæiske Miljøagentur (EEA).

1.5.2. Merværdien ved et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien ved et EU-tiltag" forstås her merværdien af EU's intervention i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis

Klimaændringer er et grænseoverskridende problem, som ikke kan løses ved hjælp af nationale eller lokale initiativer alene. Koordineringen af klimaindsatsen skal foregå på EU-plan, og EU's indsats er berettiget på baggrund af proportionalitetsprincippet.

Initiativer på nationalt og lokalt plan vil ikke være tilstrækkelige. Manglen på en koordineret EU-indsats vil medføre en risiko for markedsfragmentering. De enkelte medlemsstater vil i sig selv også udgøre et for lille marked til at kunne fremme ændringer på industriniveau og skabe stordriftsfordele.

1.5.3. Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art

Forslaget bygger på eksisterende lovgivning for så vidt angår både overvågnings- og indberetningsforpligtelser og CO₂-emissionsnormer.

1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter

Nærværende forslag er foreneligt med målsætningerne for Next Generation EU og den flerårige finansielle ramme for 2021-2027²⁶, som vil bidrage til at opnå den grønne og den digitale omstilling, som EU stræber efter.

Dette lovgivningsforslag supplerer og er i overensstemmelse med de relevante forslag i Fit for 55-pakken samt med Euro 7-forslaget.

1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling

Ikke relevant

²⁶

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

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

Begrænset varighed

- gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ
- finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for forpligtelsesbevillinger og fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for betalingsbevillinger

ubegrænset varighed

- Iværksættelse med en indkøringsperiode fra 2024 til 2025
- derefter gennemførelse i fuldt omfang.

1.7. Planlagt(e) forvaltningsmetode(r)²⁷

Direkte forvaltning ved Kommissionen

- i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer
- i forvaltningsorganerne

Delt forvaltning i samarbejde med medlemsstaterne

Indirekte forvaltning ved at overlade budgetgennemførelsesopgaver til:

- tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget
- internationale organisationer og deres agenturer (angives nærmere)
- Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond
- de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 70 og 71
- offentligretlige organer
- privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, i det omfang de har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er anført i den relevante basisretsakt

Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".

Bemærkninger:

Ikke

relevant

²⁷ Forklaringer vedrørende forvaltningsmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/DA/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og indberetning

Angiv hyppighed og betingelser.

Initiativet omfatter en bevilling til GD CLIMA's eksisterende administrative ordninger med JRC og en forhøjelse af bidraget til EEA.

Der kræves dataindsamling fra forskellige kilder, herunder fra medlemsstater, bilfabrikanter og nationale typegodkendelsesmyndigheder. Koordineringen af dataindsamlingsaktiviteterne varetages af EEA og GD CLIMA, der også bistås af JRC.

Medlemsstaterne og fabrikanterne indberetter årligt data om nye køretøjsregistreringer. Disse datasæt danner grundlag for at fastslå fabrikanternes overholdelse af normerne og pålægge eventuelle bøder. Dataene bekræftes derefter ved en kommissionsafgørelse.

Forslaget kræver yderligere datavurdering fra Kommissionen og EEA på grund af de nyligt omfattede køretøjsgrupper, bestemmelserne om undtagelser fra fabrikanter, der producerer små mængder, og overførsel af køretøjer.

Data om faktisk brændstofforbrug og/eller elektrisk energiforbrug som registreret om bord på køretøjer og data om funktionsdygtighed efter ibrugtagning vil blive indberettet årligt, herunder for de køretøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet. De eksisterende retlige bestemmelser vedrørende faktiske forhold og ibrugtagning blev styrket af medlovgiveren i forhold til Kommissionens forslag.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. *Begrundelse for den/de foreslåede forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi*

Forslaget gennemfører ikke et finansielt program, da der er tale om udformning af en langsigtet politik. Forvaltningsmetode, finansieringsmekanismer, betalingsvilkår og kontrolstrategi i forbindelse med fejlprocenter finder ikke anvendelse.

2.2.2. *Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem*

De påtænkte kontrolmetoder er fastsat i finansforordningen og gennemførelsesbestemmelserne. Dette forslag vedrører ikke et udgiftsprogram.

Effektiv og korrekt overvågning af køretøjsregistreringsdata er afgørende for retssikkerheden i forbindelse med håndhævelsen af lovgivningen og for at sikre ensartede spilleregler for de forskellige fabrikanter på EU's indre marked.

Indsamlingen af data under faktiske forhold og kontrolproceduren for ibrugtagne køretøjer vil sikre, at uregelmæssigheder i køretøjsregistreringsdataene opdages, og at der træffes effektive og rettidige afhjælpende foranstaltninger, og skal også sikre, at den langsigtede virkningsfuldhed af EU's CO₂-emissionsmål ikke undermineres med tiden.

De vigtigste interne kontrolsystemer omfatter kontrol af de indberettede registreringsdata og tekniske data.

2.2.3. *Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)*

Dette initiativ medfører ikke nye væsentlige kontroller/risici, som ikke vil være omfattet af en eksisterende intern ramme for kontrol. Ingen specifikke foranstaltninger ud over anvendelsen af finansforordningen påtænkes.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger, f.eks. fra strategien til bekæmpelse af svig.

Ud over anvendelsen af finansforordningen til at forebygge svig og uregelmæssigheder vil de skærpede krav til CO₂-emissionsreduktionerne og den udvidelse af anvendelsesområdet, der indføres med nærværende forslag, blive ledsaget af øget overvågning og indberetning af faktiske emissionsdatasæt og verifikation af datasæt efter ibrugtagning.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet

- Eksisterende budgetposter

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB ²⁸	fra EFTA-lande ²⁹	fra kandidatlande ³⁰	fra tredjelande	iht. finansforordningens artikel 21, stk. 2, litra b)
3	09 02 03 — Modvirkning af og tilpasning til klimaændringer	OB	JA	NEJ	NEJ	NEJ
3	09 10 02 — Det Europæiske Miljøagentur	OB	JA	JA	NEJ	NEJ
7	20 02 01 01 — Kontraktansatte	IOB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

Nye budgetposter, som der er søgt om: Ikke relevant

²⁸ OB = opdeltte bevillinger/IOB = ikke-opdeltte bevillinger.

²⁹ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

³⁰ Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder.

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme			3	"Miljø og naturressourcer"				
GD: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	I ALT
Aktionsbevillinger								
09 02 03 — Modvirkning af og tilpasning til klimaændringer	Forpligtelser	1)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Betalinger	2)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer								
		3)						
Bevillinger I ALT til GD CLIMA	Forpligtelser	= 1 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Betalinger	= 2 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400

- JRC vil spille en central rolle, idet det skal støtte Kommissionen med en del af det tekniske arbejde. Der findes en administrativ ordning mellem GD CLIMA og JRC.

Agentur: EEA — Det Europæiske Miljøagentur			2023	2024	2025	2026	2027	I ALT
Aktionsbevillinger								
Afsnit 1: Personaleudgifter	Forpligtelser	1a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
	Betalinger	2a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

Afsnit 2: Infrastruktur	Forpligtelser	1b)		0,080	0,080			0,160
	Betalinger	2b)		0,080	0,080			0,160
Afsnit 3: Driftsudgifter	Forpligtelser	1c)			0,020	0,040	0,040	0,100
	Betalinger	2c)			0,020	0,040	0,040	0,100
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer								
		3)						
Bevillinger I ALT for agenturet EEA *	Forpligtelser	=1a+1b +1c		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809
	Betalinger	=2a+2b +2c		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809

* De budgetmæssige virkninger af de supplerende finansielle midler til Det Europæiske Miljøagentur vil blive opvejet af en kompenserende reduktion fra LIFE-budgettet, nærmere bestemt fra GD CLIMA's budgetpost 09 02 03 til modvirkning af og tilpasning til klimaændringer.

- Personaleudgifter: Der vil blive behov for yderligere en midlertidigt ansat (AD) og yderligere en kontraktansat (CA) for at støtte: i) koordineringen, forberedelsen og opfølgningen af den yderligere dataindsamling, -analyse og -behandling, der er nødvendig for at håndtere stigningen i det absolutte antal emissioner fra de køretøjer, der skal overvåges og indberettes om, ii) gennemførelsen og anvendelsen af indberetningssystemet og kvalitetssikrings- og datakvalitetskontrolsystemer for de nyligt medtagne køretøjer under det udvidede anvendelsesområde samt datastyring og en teknisk helpdesk for de yderligere fabrikker.

Der er behov for yderligere tre kontraktansatte (begyndende med to i 2024) til følgende opgaver:

Støtte til udarbejdelse og udvikling af en række detaljerede certificeringsmetoder (f.eks.: til påvisning af overensstemmelse med EU's kvalitetskriterier for kulstoffjernelse som fastsat i artikel 8 i den foreslåede passende forordning)

Dataindsamling om overvågning, indberetning og verifikation, f.eks. for en række kulstofbindende dyrkning i forbindelse med genfugtning af vådområder, afgrødeforvaltning og skovrejsning/genplantning af skov

Støtte til sikring af forbindelserne mellem registre (f.eks.: mellem certificeringsordninger og de nationale drivhusgasopgørelser).

- Udgifter til infrastruktur og drift: EEA vil have brug for indledende IT-investeringer i de første to år (i alt 160 000 EUR) til databehandling for at kontrollere, om normerne overholdes, også for et stigende antal køretøjer og fabrikanter. Der vil være behov for tilbagevendende årlige IT-udgifter til vedligeholdelse og regelmæssig ajourføring af indberetningsarbejdsgangene, MSSQL-databaserne og andre IT-procesværktøjer.

			2023	2024	2025	2026	2027	I ALT
○ Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	4)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Betalinger	5)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 3-6 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Betalinger	=5		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	7	"Administrative udgifter"
--	---	---------------------------

		2023	2024	2025	2026	2027	I ALT
GD: CLIMA							
○ Menneskelige ressourcer			0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
○ Andre administrative udgifter							
I ALT GD CLIMA	Bevillinger		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Der er behov for en fuldtidsækvivalent CA for at håndtere den yderligere dataforvaltning.

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

i mio. EUR (tre decimaler)

		2023	2024	2025	2026	2027	I ALT
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573
	Betalinger		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573

3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Angiv mål og resultater ↓			2023	2024	2025	2026	2027	I ALT						
	RESULTATER													
	Type ³¹	Gnsntl. om-kostninger	Antal	Om-kostninger	Antal	Om-kostninger	Antal	Om-kostninger	Antal	Om-kostninger	Antal	Om-kostninger	Antal resultater i alt	Omkostninger i alt
SPECIFIKT MÅL NR. 1 ³²														
— Resultat														
— Resultat														

³¹ Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks.: antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

³² Som beskrevet i punkt 1.4.2 "Specifikt/specifikke mål"

— Resultat														
Subtotal for specifikt mål nr. 1														
SPECIFIKT MÅL NR. 2														
— Resultat														
Subtotal for specifikt mål nr. 2														
I ALT														

3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

3.2.3.1. Anslåede virkninger for Miljøagenturets menneskelige ressourcer

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

	2024	2025	2026	2027	I ALT
--	------	------	------	------	-------

Midlertidigt ansatte (AD)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Midlertidigt ansatte (AST)					
Kontraktansatte	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Udstationerede nationale eksperter					

I ALT	0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Personalebehov (i årsværk):

	2024	2025	2026	2027	I ALT
--	-------------	-------------	-------------	-------------	--------------

Midlertidigt ansatte (AD)	1	1	1	1	1
Midlertidigt ansatte (AST)					
Kontraktansatte	3	4	4	4	4
Udstationerede nationale eksperter					

I ALT	4	5	5	5	5
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

3.2.3.2. Anslået behov for administrationsbevillinger i Kommissionen

3.2.3.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT
--	--	------------	------------	------------	------------	-------

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme						
Menneskelige ressourcer		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
Andre administrative udgifter						
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7³³ i den flerårige finansielle ramme						
		Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant
Menneskelige ressourcer						

³³ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller foranstaltninger (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

Andre administrations-udgifter						
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme		Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant

I ALT		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
--------------	--	-------	-------	-------	-------	--------------

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

3.2.3.4. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i årsværk

	År 2023	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
○ Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)					
20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)					
20 01 02 03 (i delegationerne)					
01 01 01 01 (indirekte forskning)					
01 01 01 11 (direkte forskning)					
○ Eksternt personale i årsværk ³⁴					
20 02 01 (KA, UNE, V under den samlede bevillingsramme)		1	1	1	1
20 02 03 (KA, LA, UNE, V og JMD i delegationerne)					
XX 01 xx yy zz ³⁵	— i hovedsædet				
	— i delegationerne				
01 01 01 02 (KA, UNE, V – indirekte forskning)					
01 01 01 12 (KA, UNE, V – direkte forskning)					
I ALT		1	1	1	1

XX angiver det berørte politikområde eller budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved interne rokader i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	
Eksternt personale	Der vil være behov for én KA til Kommissionen for at håndtere lovgivningens større kompleksitet og udvidede anvendelsesområde og den dermed forbundne yderligere overvågning og forvaltning.

3.2.4 Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

- Forslaget/initiativet:
 - kan finansieres fuldt ud gennem omfordeling inden for det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme (FFR).

³⁴ KA: kontraktansatte, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer, JMD: juniormedarbejdere i delegationerne.

³⁵ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

Der planlægges ikke yderligere driftsudgifter. Under alle omstændigheder vil de endelige udgifter blive afholdt inden for LIFE-rammen.

kræver anvendelse af den uudnyttede margen under det relevante udgiftsområde i FFR og/eller anvendelse af særlige instrumenter som fastlagt i FFR-forordningen.

kræver en revision af FFR

3.2.5. Bidrag fra tredjemand

Forslaget/initiativet:

indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand

indeholder bestemmelser om samfinansiering med tredjemand, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
Angiv det organ, der deltager i samfinansieringen						
Samfinansierede bevillinger I ALT						

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne.

Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:

for egne indtægter

for andre indtægter

Angiv, om indtægterne er formålsbestemte

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ³⁶				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artikel 4 2 9						

For indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der berøres.

Ikke relevant

Andre bemærkninger (f.eks. om hvilken metode, der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne).

³⁶ Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.

Der kan muligvis genereres indtægter gennem afgifterne for CO₂-emissionsoverskridelse. De indtægter, som fabrikanterne skal betale, vil fortsat indgå som indtægter i Unionens almindelige budget.