



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 17.5.2018
COM(2018) 284 final

2018/0143 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner

(EØS-relevant tekst)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Med Parisaftalen har Den Europæiske Union (EU) forpligtet sig til at bekæmpe klimaforandringerne ved at begrænse den globale opvarmning til et godt stykke under 2 °C. Nedbringelse af drivhusgasemissioner er en af de væsentlige forudsætninger for at opfylde denne forpligtelse.

EU's 2030-ramme for klima- og energipolitikken fastsætter et mål om at nedbringe drivhusgasemissioner i EU med mindst 40 % i forhold til 1990-niveauerne. Alle sektorer skal bidrage, hvis ambitionen skal indfries, og hvis omkostningerne og de alvorlige følger af klimaforandringerne skal undgås.

Vejtransportsektoren spiller en central rolle med hensyn til at nedbringe drivhusgasemissioner og dekarbonisere EU's økonomi. Lette køretøjer – personbiler og lette erhvervskøretøjer (varevogne) – leverer allerede deres andel af emissionsreduktionerne, og der er¹ i 2017 fremsat forslag til lovgivning, så indsatsen fortsætter efter 2020.

Vejgodstransport er nødvendig for udviklingen af varehandelen på det europæiske kontinent. Lastbiler håndterer omkring 70 % af al fragt, der transporteres ad landevej, og de benyttes derudover til vigtige offentlige tjenester. Vejgods- og passagertransportsektoren udgøres hovedsageligt af små og mellemstore virksomheder, og de over 600 000 virksomheder i EU beskæftiger næsten 3 millioner mennesker. Yderligere 3,5 millioner er beskæftiget inden for fremstilling, reparation, salg, leasing og forsikring af lastbiler.

Til trods for, at CO₂-emissioner fra tunge køretøjer, dvs. lastbiler, minibusser og busser, udgør ca. 6 % af de samlede emissioner i EU og 25 % af CO₂-emissionerne fra vejtransport i EU, er området i øjeblikket ikke reguleret på EU-plan. Det skaber tre primære problemer.

For det første forventes CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer at stige med 9 % i perioden 2010-2030 på grund af en stigning i transportaktiviteterne, hvis der fortsat ikke iværksættes tiltag. Som vist i konsekvensanalysen², der ledsager CO₂-emissionsstandarderne for lette køretøjer for perioden efter 2020, er det nødvendigt med nye foranstaltninger for vejtransportsektoren for at opfylde de nationale 2030-mål, der er fastlagt i forordningen om indsatsfordeling.

For det andet går transportvirksomhederne og deres kunder i øjeblikket glip af mulige brændstofbesparelser og deraf følgende lavere brændstofudgifter. Der findes tilgængelige omkostningseffektive emissionsreduktionsteknologier, men de anvendes ikke i bred udstrækning på markedet for tunge køretøjer. Det er til ulempe for transportvirksomhederne, der primært er små og mellemstore virksomheder eller mikrovirksomheder, hvor brændstofomkostningerne i nogle tilfælde kan overstige en fjerdedel af de samlede driftsomkostninger.

For det tredje står fabrikkerne af tunge køretøjer i EU over for en tiltagende global konkurrence, da USA, Canada, Japan og Kina allerede har indført regulering med henblik på

¹ COM(2017) 676 final.

² COM(2017) 650 final

at nedbringe CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer. Bilindustrien i EU er nødsaget til at følge med den teknologiske udvikling og de forbedringer, der indføres på de nævnte markeder, for at fastholde sin teknologiske førerposition inden for brændstofeffektive køretøjer.

Der findes spredt EU-lovgivning af relevans for dekarboniseringen af vejtransporten, der i et vist omfang sigter mod ovenstående problemstillinger. Det drejer sig om instrumenter vedrørende udbuds- og efterspørgselssiden samt økonomiske og understøttende instrumenter. Disse foranstaltninger er dog ikke tilstrækkelige til at fjerne de primære markedsbarrierer, der hindrer udbredelsen af brændstofeffektive teknologier.

Forslaget vedrørende præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner fastsætter en supplerende foranstaltning på udbudssiden på EU-plan med henblik på at fjerne markedsbarriererne. De primære målsætninger er som følger:

- Nedbringe CO₂-emissionerne fra sektoren for tunge køretøjer i overensstemmelse med kravene i EU's klimapolitik og Parisaftalen og samtidig nedbringe luftforureningen i byerne markant.
- Fremme en nedbringelse af transportvirksomhedernes driftsomkostninger, hvoraf hovedparten er små og mellemstore virksomheder, og bredt set af forbrugernes transportomkostninger afhængigt af, at brændstofbesparelserne kommer dem til gode.
- Fastholde den teknologiske og innovative førerposition, som fabrikkerne af tunge køretøjer i EU og deres komponentleverandører har opnået.

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

Dette forslag indgår som en del af den tredje mobilitetspakke. Det understøtter de forpligtelser, der er fastlagt i meddelelsen "En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet" fra 2016, der blandt andet fastsætter mål om nedbringelse af drivhusgasemissionerne fra vejtransport med mindst 60 % i 2050 i forhold til 1990-niveauerne og samtidig fastsætter CO₂-emissionsstandards for tunge køretøjer.

Forslaget bygger på og supplerer andre eksisterende politiske EU-tiltag på mobilitetsområdet, som påvirker lovgivningen og fremmer lavemissionsmobilitet i sektoren for tunge køretøjer, f.eks. certificeringsforordningen³, forordningen om overvågning og indberetning⁴, EU's typegodkendelsessystem, eurovignette-direktivet⁵, direktivet om kvaliteten af benzin og dieselolie⁶, direktivet om renere køretøjer⁷, direktivet om største tilladte vægt og dimensioner⁸ og direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (AFID)⁹.

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

Forslaget bidrager til omlægningen til en sikker og konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi og til at opfylde emissionsreduktionsmålet på mindst 40 %,

³ Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 om bestemmelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer.

⁴ COM(2017) 0279 final.

⁵ Direktiv 2011/76/EU.

⁶ Direktiv 2009/30/EF.

⁷ Direktiv 2009/33/EF.

⁸ Direktiv 2015/719/EU.

⁹ Direktiv 2014/94/EU.

som er fastsat i strategien for energiunionen¹⁰. Det kan ligeledes støtte medlemslandene i at opfylde de nationale emissionsreduktionsmål, der er fastsat i forordningen om indsatsfordeling¹¹.

Endelig understøtter forslaget Unionens engagement på globalt plan om at nå de ambitiøse klimamål fastsat i Parisaftalen, der blev indgået af parterne på FN's 21. Klimakonference (COP21).

Ved at tage fat på problemstillinger vedrørende EU's bilindustri position som teknologisk og innovationsleder understøtter forslaget ligeledes den nye strategi for Unionens industripolitik¹², der fremhæver, at en moderne og konkurrencedygtig bilindustri er af afgørende betydning for EU's økonomi. Ved at fremme indførelsen af nye brændstofbesparende teknologier bidrager forslaget endvidere til opfyldelse af Unionens målsætninger for vækst og beskæftigelse.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Artikel 191-193 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde beskriver EU's kompetence på klimaområdet. Artiklerne udgør retsgrundlaget for indførelse af bestemmelser vedrørende tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner.

EU har allerede indført regulering på området for køretøjers CO₂-emissioner med vedtagelsen af forordning (EF) 443/2009 og forordning (EU) 510/2011, der fastsætter grænser for CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer. Kommissionen har endvidere vedtaget et forslag til en forordning om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug. Forordningerne er baseret på traktatens miljøafsnit, nærmere betegnet artikel 192 i TEUF.

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

Nødvendigheden af handling på EU-plan

Klimaforandringerne er et grænseoverskridende problem, og samtidig er kompetencen på området delt mellem EU og medlemslandene. Vejgodstransport har også en grænseoverskridende dimension alene i kraft af den tjeneste, den leverer. Varer transporteres ikke kun inden for et lands grænser men også på tværs af medlemslande, og tunge køretøjer kan forhandles i hele EU.

Det berettiger en indsats på EU-plan både på grund af klimaforandringernes grænseoverskridende virkninger samt for at beskytte de indre markeder for vejgodstransport og tunge køretøjer.

Uden en indsats på EU-plan afhænger en indsats til nedbringelse af tunge køretøjers emissioner udelukkende af initiativer i medlemslandene. Aktuelt har mange medlemslande imidlertid præferenceskatteordninger for brændstof til sektoren for transport med tunge køretøjer, og der er kun få tegn på, at situationen vil ændre sig i fremtiden. Det nuværende brændstofafgiftsniveau har ikke fremtvunget de nødvendige forbedringer af brændstofeffektiviteten.

¹⁰ COM(2015) 080 final.

¹¹ COM(2016) 482 final.

¹² COM(2017) 479 final.

Samtidig ligger en sådan beslutning hos medlemslandene, og det er ikke sandsynligt, at alle medlemsstater vil hæve brændstofafgifterne til et niveau, der kan udløse de nødvendige effektivitetsforbedringer. Derudover skal EU-regler på det skattepolitiske område vedtages med enstemmighed, og det gør det vanskeligt at foretage harmonisering på området.

Af alle disse grunde kan eventuelle stigninger i brændstofafgifterne kun blive et supplement, men kan ikke træde i stedet for en fastsættelse af CO₂-emissionsstandarder.

Hvis initiativet overlades til medlemslande ville man se forskellige nationale ordninger, f.eks. afhængigt af de mål, der er fastsat i henhold til forordningen om indsatsfordeling. Det ville medføre forskellige ambitionsniveauer og parametre bag udformningen, og det kunne igen kræve forskellige teknologiske løsninger med mistede stordriftsfordele og et fragmenteret indre marked til følge.

Da bilfabrikanterne har forskellige markedsandele i de forskellige medlemslande, vil de blive påvirket i forskelligt omfang af de nationale lovgivninger, og det kan skabe konkurrenceforvridning.

En koordineret og supplerende indsats på europæisk niveau er derfor nødvendig.

Merværdien ved en indsats fra EU's side

Med hensyn til det eksisterende indre marked for nye tunge køretøjer er det mest omkostningseffektivt at sikre en harmoniseret indsats og fastsætte CO₂-emissionsmål for nye tunge køretøjer på EU-plan. Selv hvis alle medlemslande indførte lovkrav til nye køretøjers CO₂-emissioner, kunne en utilstrækkelig koordinering mellem landene bevirke stigende omkostninger til regeloverholdelse for fabrikanterne og samtidig udvande incitamentet til at designe brændstofeffektive tunge køretøjer grundet det fragmenterede europæiske marked.

De ekstra omkostninger som følge af manglende fælles standarder og ensartede tekniske løsninger eller køretøjskonfigurationer vil belaste både komponentleverandører og bilfabrikanter. Omkostningerne vil sive ned til forbrugerne, som vil opleve højere bilpriser.

Bilindustrien er afhængig af den størst mulige reguleringsmæssige sikkerhed, hvis den skal foretage de omfattende kapitalinvesteringer, der er nødvendige for at maksimere nye køretøjers brændstofeffektivitet og i endnu højere grad ved omlægning til alternative fremdriftssystemer. Harmoniserede standarder på EU-plan kan give denne sikkerhed over en lang planlægningshorisont, og de kan ikke gennemføres med samme effekt og sikkerhed på medlemsstatsplan.

- **Proportionalitetsprincippet**

De politiske tiltag i nærværende forslag har til formål at regulere tunge køretøjers CO₂-emissioner. Forslaget anlægger et skarpt fokus på de tiltag, der er nødvendige for at nå de fastlagte målsætninger.

Dermed er forslaget i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Det fastsætter emissionsstandarder på en omkostningseffektiv måde for at opnå de nødvendige CO₂-emissionsreduktioner for nye tunge køretøjer i overensstemmelse med EU's 2030-ramme for klima- og energipolitikken og samtidig sikre en retfærdig fordeling af indsatsen blandt fabrikanterne.

Kapitel 7 i konsekvensanalysen, der ledsager nærværende forslag, gennemgår proportionalitetsaspekterne for hvert af de foreslåede politiske tiltag.

- **Valg af retsakt**

En forordning anses som den foretrukne type retsakt, da en forordning kan sikre fabrikanternes nødvendige overholdelse af præstationsnormerne for CO₂-emissioner uden samtidig at kræve indarbejdning i medlemsstaternes lovgivning. EU's målsætning gælder for hele Unionen. Det er derfor nødvendigt at sikre, at der anvendes en ensartet tilgang i alle medlemsstater. Som forklaret ovenfor, er det desuden nødvendigt med en harmoniseret tilgang for at undgå konkurrenceforvridning og risiko for fragmentering af det indre marked.

Valget af forordning som retsakt skaber desuden sammenhæng med præstationsnormerne for CO₂-emissioner fra nye personbiler og lette erhvervskøretøjer, der er fastsat i forordning (EF) 443/2009 og forordning (EU) 510/2011.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

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

Der kan ikke gennemføres en evaluering, da der ikke foreligger EU-lovgivning, der fastsætter præstationsnormer for CO₂-emissioner fra tunge køretøjer.

- **Høringer af interesserede parter**

Kommissionen har indhentet kommentarer fra interessenterne på følgende måder:

- (a) offentlig høring på internettet (den 20. november 2017 til den 29. januar 2018)
- (b) workshop for interessenter (den 16. januar 2018)
- (c) møder med relevante brancheforeninger, der repræsenterer bilfabrikanter, komponent- og materialeleverandører og brændstofleverandører
- (d) møder med medlemslandenes relevante myndigheder, bilfabrikanter, leverandører, arbejdsmarkedsparter og ngo'er
- (e) oplæg modtaget fra interessenter og medlemsstater.

Et sammendrag af interessenthøringen fremgår af bilag 2 til konsekvensanalysen, der ledsager dette forslag.

De vigtigste resultater af interessenthøringen kan sammenfattes som følger:

Da interessenterne blev bedt om i prioriteret rækkefølge at angive deres foretrukne midler til at nedbringe CO₂-emissioner fra nye tunge køretøjer for dermed at bidrage til 2030-målene på klima- og energiområdet, angav samtlige interessenter som det vigtigste tiltag en lovgivning, der fastsætter præstationsstandarder på EU-plan for nye tunge køretøjers CO₂-emission.

Hvor alle civilsamfundsorganisationer foretrækker bindende CO₂-emissionsreduktionsmål for tunge køretøjer på EU-plan, udtrykker nogle fabrikanter af tunge køretøjer og deres brancheforeninger dog, at de foretrækker andre tiltag via en bred indsats, herunder lovgivning, der fastsætter en CO₂-mærkningsordning på EU-plan, udvidelse af EU's emissionshandelsordning, så den også omfatter transportsektoren, andre fremmende foranstaltninger såsom brændstofafgifter på nationalt plan eller CO₂-baserede vejafgifter.

Fastsættelse af CO₂-emissionsstandarder for tunge køretøjer er ikke fabrikanternes foretrukne middel, men de foreslår dog fastsættelse af CO₂-emissionsmål for både 2025 og 2030 i den nedre ende af konsekvensanalysens forslag og opfordrer til en revidering af 2030-målet tidligt i 2020'erne.

Ikkestatslige miljøorganisationer (NGO'er) er tilhængere af et samlet CO₂-mål fra 2025 og frem på et niveau svarende til den øvre ende af konsekvensanalysens forslag, og de foreslår, at 2030-målet fastsættes i en senere fase.

Med hensyn til foranstaltninger til fremme af nul- og lavemissionskøretøjer (ZEV/LEV) udtrykker fabrikanterne præference for en ordning med superkreditter, hvor køretøjerne kan medregnes flere gange, når de opfylder specifikke CO₂-emissionsmål fastlagt for fabrikanterne. NGO'erne på miljøområdet foretrækker enten et mandat, der kræver, at fabrikanterne registrerer en minimumsandel af ZEV/LEV, eller et fleksibelt mandat, hvor CO₂-målet for en fabrikant reduceres, hvis andelen af ZEV/LEV overstiger et givet fastlagt benchmark.

En omkostningseffektiv gennemførelse støttes af alle interessenter, hvor fabrikanterne taler for den størst mulige fleksibilitet, og NGO'erne kun støtter en handelsordning. Hovedparten af interessenterne støtter etableringen af en proces til vurdering af, hvorvidt de certificerede CO₂-emissioner er repræsentative set i forhold til de faktiske emissioner.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Med hensyn til den kvantitative vurdering af den økonomiske, sociale og miljømæssige effekt af de forskellige politiske løsningsmodeller benytter konsekvensanalysen en række modeller og specifikke omkostningskurver, der dækker et bredt udvalg af teknologier til nedbringelse af CO₂-emissioner fra tunge køretøjer.

Omkostningskurverne viser den mulige CO₂-reduktion og omkostninger for over 50 teknologier, og de er udviklet til en undersøgelse gennemført af underleverandører til Kommissionen¹³ med hjælp fra Det Fælles Forskningscenter¹⁴.

PRIMES-TREMOVE-modellen anvendes til at fremskrive udviklingen i vejtransportsektoren for en række forskellige scenarier. Modellen er blevet anvendt af Kommissionen i udarbejdelsen af initiativer på klima-, energi- og transportområdet. Derudover er DIONE-modellen, udviklet af Det Fælles Forskningscenter, blevet anvendt til omkostningsvurderingen, og den makroøkonomiske model EXIOMOD er blevet anvendt til at kvantificere virkningen på BNP og sektorens omsætning.

Yderligere oplysninger er blevet indhentet gennem supplerende undersøgelser foretaget af eksterne leverandører med Det Fælles Forskningscenters medvirken, især vedrørende følgende emner:

- faktorer, der kan påvirke konkurrenceevnen og beskæftigelsen i branchen
- effekten af forskellige lovgivningsmæssige tilgange, lovgivningsmæssige målemetoder og mulige udformninger (metoder)
- effekten på drivhusgasemissioner og anden forurening.

¹³ "Tunge køretøjer - støtte til udarbejdelse af konsekvensanalyse vedrørende CO₂", undersøgelse udarbejdet for Kommissionen af TNO, TUG, CE Delft og ICCT, endnu ikke publiceret.

¹⁴ "Omkostningskurver og omkostningsvurdering ved CO₂-emissionsreduktioner for tunge køretøjer – med anvendelse af DIONE-modellen", Det Fælles Forskningscenter, endnu ikke publiceret.

Information om anvendte data- og analysemodeller fremgår af konsekvensanalysens kapitel 6 og bilag 4.

- **Konsekvensanalyse**

Konsekvensanalysen, der ledsager dette forslag, er udarbejdet i overensstemmelse med de gældende retningslinjer for bedre regulering. Udvalget for Forskriftskontrol har udstedt en negativ udtalelse om det første udkast den 4. april 2018.

Forbedringer anbefalet af udvalget er blevet indarbejdet i den reviderede udgave. De vedrører følgende hovedelementer: (1) uddybning og udvidelse af analysen af markedssvigt, især vedrørende den skævt fordelte markedsinformation (2) yderligere analyse, bedre præsentation og uddybning vedrørende aktuelt tilgængelige og mulige fremtidige teknologier, samt de usikkerheder, de er behæftet med – herunder en tabel med oversigt over teknologierne (3) bedre præsentation af Kommissionens hidtidige og fremtidige strategi til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer frem til 2030 (4) uddybning af de generelle antagelser bag beregningen af de forventede besparelser.

Den anden udgave af udkastet til konsekvensanalysen fik en positiv udtalelse fra Udvalget for Forskriftskontrol den 19. april 2018. I den endelige udgave er der udarbejdet yderligere forbedringer, som blev anbefalet af udvalget i den endelige udtalelse: (1) yderligere information om vigtigheden af tidligere arbejde vedrørende måling, certificering, overvågning og indberetning med henblik på at regulere CO₂-emissioner i sektoren for tunge køretøjer (2) uddybende forklaring af inertien i udviklingen af brændstofbesparende nye teknologier, samt hvordan usikkerhed på transportmarkedet har medført, at virksomhederne har underinvesteret i brændstofbesparende teknologier.

Mulige politiske løsningsmodeller

De politiske løsningsmodeller, der indgår i konsekvensanalysen, er inddelt i fem hovedelementer, der sigter mod at løse de identificerede problemer og opnå de politiske målsætninger.

1) CO₂-emissionsmål for hele EU's bilpark (omfang, målemetoder, måleenheder, niveau, tidsplan)

Ved definition af CO₂-emissionsmål for hele EU's bilpark er der taget højde for følgende aspekter; omfang, målemetoder, måleenheder, niveau og tidsplan.

Med hensyn til forslagets omfang var mulighederne at dække de fire hovedgrupper af køretøjer, som bliver dækket af certificeringsforordningen af 1. januar 2019, eller kun at dække den største gruppe, i begge tilfælde med CO₂-standarder for alle aspekter af køretøjernes emissioner. En tredje mulighed, der blev analyseret, var CO₂-standarder for udledninger fra motoren alene.

Den foretrukne løsning er at dække de fire køretøjstyper med de højeste CO₂-emissionsniveauer med anvendelse af CO₂ -standarder for alle aspekter af køretøjernes emissioner. Det skal sikre den maksimale effekt med hensyn til miljøfordele og merværdi.

Med hensyn til målemetoder for de fastlagte mål omfatter de overvejede muligheder tank til hjul-metoden og hjul til hjul-metoden. Vedrørende måleenheder til angivelse af målene blev tre muligheder overvejet, der i forskellig grad tager højde for køretøjernes nytteværdi.

Den foretrukne mulighed er at bruge tank til hjul-metoden og definition af målene i g CO₂/tkm. Det sikrer en sammenhæng med den eksisterende lovgivningspraksis samt undgåelse af dobbelt regulering og sammenblanding af fabrikanters og

brændstofleverandørers ansvarsområder. Måleenhederne tager desuden fuldt højde for nytteværdien af de omfattede lastbiler.

Et bredt spænd af målniveauer og forskellige tidsrammer blev vurderet på baggrund af interessenterne synspunkter.

På baggrund af den gennemførte analyse er den foretrukne løsning at fastsætte bindende CO₂-mål fra 2025 for nedbringelse af emissionerne i forhold til 2019-niveauerne baseret på indførelse af allerede tilgængelige omkostningseffektive teknologier. Med en horisont frem til 2030 er usikkerhederne større vedrørende udbredelse af mere avancerede teknologier, der ikke er tilgængelige endnu. Den foretrukne løsning er derfor kun at fastsætte tentative mål for 2030. Derfor skal der gennemføres en tidlig revision i 2022 med henblik på at: i) fastsætte obligatoriske mål også for 2030, ii) vurdere mulige gennemførelsesmetoder og iii) revidere anvendelsesområdet med henblik på også at inkludere små lastbiler samt busser og påhængskøretøjer.

Denne metode giver et klart og tidligt signal til investeringer på baggrund af forventningerne på mellemlangt sigt og vil hjælpe medlemslandene med at opfylde målene, der er fastsat i forordningen om indsatsfordeling.

2) Fordeling af CO₂-emissionsmålene for alle køretøjer i EU på køretøjstyper og -fabrikanter

CO₂-mål for hele EU's bilpark er politikens overordnede ambition, men samtidig kræver gennemførelsen i praksis hensyntagen til bilparkens sammensætning fordelt på fabrikanter og fordelingen på forskellige køretøjstyper. Opfyldelse af målene skal påvises på fabrikantniveau. De mulige fordelinger, der er taget i betragtning, omfatter separate mål pr. undergruppe af tunge køretøjer eller et samlet mål pr. fabrikant beregnet som det vægtede gennemsnit af målene for alle undergrupper, hvor der samtidig tages højde for antallet af køretøjer i hver undergruppe samt deres nytteværdi.

Den foretrukne løsning er indførelse af et samlet, vægtet gennemsnitsmål for hver fabrikant. Denne løsning vil give de bedste resultater med hensyn til effektivitet og proportionalitet. Den giver en vis fleksibilitet, i det den gør det muligt at opveje for lave præstationsværdier for køretøjer i nogle undergrupper med højere præstationsværdier end krævet i andre.

3) Incitamenter til at producere nul- og lavemissionskøretøjer (ZEV/LEV)

Konsekvensanalysen inddrager fire typer specifikke incitamenter til at producere nul- og lavemissionskøretøjer (ZEV/LEV). Det omfatter superkreditter, en- og tovejs kreditsystemer knyttet op på målene og et mandat.

Derudover blev en model evalueret, der skulle udvide ZEV/LEV-initiativet til også at dække andre typer tunge køretøjer såsom busser og mindre lastbiler, som i første omgang ikke er omfattet af CO₂-målene.

Den foretrukne løsning er at etablere en incitamentsordning med superkreditter for nul- og lavemissionskøretøjer, hvor ordningen samtidig sikrer mod udvanding af CO₂-målene. Det antages at være den mest effektive løsning, når det aktuelle udviklingsniveau og udbredelsen af nul- og lavemissionsteknologier i sektoren for tunge køretøjer tages i betragtning.

4) Elementer for omkostningseffektiv gennemførelse

Forskellige elementer, der kan muliggøre en omkostningseffektiv gennemførelse blev vurderet. Disse omfatter 1) undtagelse for erhvervskøretøjer, f.eks. lastbiler til byggeri og skraldevogne, 2) puljeordninger, 3) handelsordninger samt 4) overførsel og lån.

På baggrund af det begrænsede potentiale for omkostningseffektive CO₂-emissionsreduktioner for erhvervskøretøjer på grund af det lave antal kørte kilometer og nyttelast sammenlignet med andre tunge køretøjer, vil den foretrukne løsning være at undtage disse køretøjer fra CO₂-emissionsreduktionsmålene.

Med hensyn til fleksibiliteten er den foretrukne løsning at etablere en løsning med overførsel og lån af CO₂-kreditter hen over årene i efterlevelsperioden, herunder de nødvendige foranstaltninger til at sikre lovgivningens miljømæssige effektivitet. Det er den løsning, der er mest effektiv og samtidig skaber mindst markedsforvridning.

5) Forvaltningsmæssige emner

CO₂-målenes effektivitet med hensyn til at reducere de faktiske emissioner afhænger på den ene side af, at resultaterne af VECTO-simuleringsværktøjet er repræsentative i forhold til den faktiske gennemsnitlige kørsel, og på den anden side af, i hvor høj grad de tunge køretøjer, der bringes på markedet, præsterer på samme niveau som de referencekøretøjer, der indgik i typegodkendelsen. De vurderede muligheder omhandler faktiske emissioner, markedsovervågning og sanktioner.

De foretrukne løsninger er:

- (a) at kræve indsamling, offentliggørelse og overvågning af data for faktisk brændstofforbrug, der indberettes af fabrikanterne, baseret på obligatoriske, standardiserede brændstofforbrugsmålere
- (b) at indføre overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og kræve indberetning af afvigelser og indførelse af korrektionsmekanismer
- (c) at indføre økonomiske sanktioner ved manglende overholdelse af CO₂-målene.

Løsningerne vil øge lovgivningens effektivitet og skabe ekstra merværdi.

Resuméet af konsekvensanalysen findes i SWD(2018)186.

Udtalelse fra Udvalget for Forskriftskontrol findes i SEK(2018) 233.

- **Måltrettet regulering og forenkling**

I overensstemmelse med Kommissionens forpligtelse til bedre lovgivning, er forslaget udelukkende udarbejdet på en inkluderende måde baseret på gennemsigtighed og løbende samarbejde med interessenter.

Konsekvensanalysen har ligeledes analyseret, hvordan det er muligt at forenkle lovgivningen og reducere unødvendige administrative omkostninger.

Erhvervskøretøjer forudses undtaget fra CO₂-emissionsstandarderne.

Endvidere indeholder forslaget flere elementer til en omkostningseffektiv gennemførelse, f.eks. overførsel og lån, der reducerer efterlevelsomkostningerne for fabrikanterne.

Gennemførelsen af det foreslåede system til superkreditter for nul- og lavemissionskøretøjer afstedkommer ikke ekstra administrative opgaver, da det ikke kræver yderligere indberetning.

Løsningernes forvaltningsmæssige effekt med hensyn til administrative opgaver afhænger af de konkrete gennemførelsesforanstaltninger.

Initiativet i sig selv medfører ikke ekstra administrative omkostninger for typegodkendelsesmyndighederne. Omkostningerne til certificering og overvågning og indberetning af data om CO₂-emissioner er medtaget i de enkelte løsningsforslag.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder i særdeleshed de principper, der anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Den budgetmæssige effekt ved gennemførelsen af den foreslåede forordning er meget begrænset (se detaljerede oplysninger i den vedhæftede finansieringsoversigt).

5. ANDRE FORHOLD

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

Forslaget bygger på certificeringsforordningen¹⁵ og forordningen om overvågning og indberetning¹⁶.

Ved gennemførelsen af den sidstnævnte vil Det Europæiske Miljøagentur (EEA) sammenholde registreringsdata fra de nationale myndigheder med overvågningsdata fra fabrikkerne og offentliggøre årlige overvågningsdata pr. fabrikant og pr. køretøjsgruppe for alle certificerede nye køretøjer indregistreret i EU.

Desuden foreslår konsekvensanalysen muligheden for at supplere den foreslåede forordning om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug med følgende to yderligere overvågningsforanstaltninger:

- indsamling, offentliggørelse og overvågning af data for faktisk brændstofforbrug, der indberettes af fabrikkerne, baseret på obligatoriske, standardiserede brændstofforbrugsmålere
- indførelse af overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og forpligtelse til at indberette afvigelser fra typegodkendelsesværdierne kombineret med en korrektionsmekanisme.

Disse supplerende overvågningsforanstaltninger vil styrke overvågningsprocessen og sikre det foreslåede lovgivningsinitiativs effektivitet.

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

Artikel 1 – Genstand

Denne artikel beskriver målsætningen for forordningen, nemlig at bidrage til at nå de CO₂-emissionsreduktioner der kræves som en del af forordningen om indsatsfordeling gennem emissionsreduktioner inden for vejtransportsektoren. Den beskriver også de relative reduktionsmål, som Unionens bilpark af nye tunge køretøjer skal nå i perioden 2025 til 2029. Den beskriver et ambitiøst 2030-mål, som skal fastsættes efter en revision i 2022.

Målene defineres som en relativ reduktion af de gennemsnitlige specifikke emissioner fra køretøjer indregistreret i referenceåret 2019, der er det første år, for hvilket officielle overvågede CO₂-emissionsdata vil være til rådighed. Målene tildeles til de enkelte undergrupper af køretøjer i henhold til definitionen i bilag I, afsnit 1. Erhvervskøretøjer (f.eks. skraldevogne og lastbiler til byggeri) giver ikke samme muligheder for at opnå CO₂-reduktioner som tunge køretøjer, der anvendes til godstransport, og de udelades derfor fra beregningen af CO₂-referenceemissioner.

¹⁵ Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 om bestemmelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer.

¹⁶ COM(2017) 0279 final.

CO₂-referenceemissionerne fastsættes i henhold til bilag I, afsnit 3.

Artikel 2 – Anvendelsesområde

Denne artikel definerer, hvilke køretøjer der hører under forordningens anvendelsesområde, og henviser til de relevante kategorier, der er defineret i lovgivningen om typegodkendelse, og til de fire køretøjsgrupper, som certificerede CO₂-emissionsdata skal foreligge for fra 2019 og frem. Køretøjer i kategorierne M2 (minibusser) og M3 (busser) samt køretøjer i kategori N (lastbiler), som ikke hører under de fire ovennævnte køretøjsgrupper, vil ikke blive omfattet af kravene til CO₂-reduktion, men bør tages i betragtning med henblik på incitamentsordninger for nul- og lavemissionskøretøjer (se artikel 5).

Desuden fastsætter bestemmelsen, hvornår køretøjer betragtes som nyindregistrerede inden for forordningens rammer.

Artikel 3 – Definitioner

Denne artikel beskriver de definitioner, der skal anvendes til formål for denne forordning.

Artikel 4 – Gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant

I henhold til denne artikel skal Kommissionen årligt opgøre og offentliggøre de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for hver fabrikant; første gang i 2019. De data, der bruges som grundlag for at beregne de gennemsnitlige emissioner, indberettes af de omfattede fabrikanter i henhold til forordning (EU) nr. .../2018. Med henblik på at afspejle køretøjernes nytteværdi og særlige egenskaber inddeles tunge køretøjer i forskellige undergrupper, og en specifik vægtning anvendes ved udarbejdelse af opgaveprofilerne (dvs. brugsmønstre for køretøjerne), nyttelast og årligt antal kørte kilometer. Der tages ligeledes højde for fabrikantens andel af køretøjer i de enkelte undergrupper. Erhvervskøretøjer tilhørende kategori N2 og N3 (f.eks. skraldevogne og lastbiler til byggeri) giver ikke samme muligheder for at opnå CO₂-reduktioner som tunge køretøjer, der anvendes til godstransport, og de udelades derfor fra gennemsnitsberegningerne. Formlen for beregning af de gennemsnitlige, specifikke emissioner fremgår af bilag I, afsnit 2.

Artikel 5 – Tunge nul- og lavemissionskøretøjer

Med henblik på at fremme udbredelsen af tunge nul- og lavemissionskøretøjer, tælles disse køretøjer med flere gange ved beregning af en fabrikants gennemsnitlige, specifikke emissioner fra og med 2019. fabrikanter af nul- og lavemissionskøretøjer modtager "superkreditter" for det antal nul- og lavemissionskøretøjer, der bringes på markedet med forskellig multiplikationsfaktor afhængigt af køretøjets CO₂-emissioner.

En særlig incitamentsordning indføres også for tunge nul- og lavemissionskøretøjer i kategorierne M2 (minibusser) og M3 (busser) samt visse køretøjer i kategori N (mindre lastbiler), herunder nul- og lavemissionskøretøjer. Disse kategorier af køretøjer er ikke underlagt krav om CO₂-reduktion i henhold til denne forordning, men de indgår i beregningen af nul- og lavemissionsfaktoren.

Med tunge lavemissionskøretøjer menes tunge køretøjer med en specifik emission under 350 g CO₂/km, dvs. cirka knap halvdelen af gennemsnittet for bilparkens samlede emissioner.

For at fastholde målenes miljøeffekt, bør de gennemsnitlige, specifikke emissioner for en fabrikant kun kunne reduceres til et vist niveau gennem incitamentsordningen for lav- og nul- og lavemissionskøretøjer.

Formlen for beregning af nul- og lavemissionsfaktoren fremgår af bilag I, punkt 2.3.

Artikel 6 – Specifikke emissionsmål for en fabrikant

Denne artikel beskriver beregningen af årlige, specifikke emissionsmål for fabrikanter for det forudgående kalenderår fra 2026 og frem. De første årlige mål fastsættes derfor for kalenderåret 2025. Målene skal tage højde for de overordnede reduktionsmål for henholdsvis 2025 og 2030 samt for de forskellige tunge køretøjers nytteværdi og særlige egenskaber på samme måde som ved beregning af de gennemsnitlige specifikke emissioner. De årlige specifikke emissionsmål for en fabrikant beregnes derfor som et vægtet gennemsnit af de mål, der er fastlagt for hver undergruppe af køretøjer.

Formlen for beregning af de specifikke emissionsmål fremgår af bilag I, afsnit 4.

Artikel 7 – Emissionskreditter og emissionsoverskridelser

Denne artikel beskriver en såkaldt overførsels- og lånemekanisme, der giver fabrikanterne mulighed for kompensere for en overskridelse af de specifikke emissionsmål i et givet år ved at præstere bedre end målet i et andet år. Til det formål kan fabrikanterne overføre emissionskreditter, hvis fabrikantens emissioner ligger under en reduktionskurve, der defineres som en lineær kurve fra CO₂-emissionerne i referenceåret 2019 til 2025-målet og fra 2025-målet til 2030-målet. Det er nødvendigt at beregne to forskellige kurver, da reduktionstakten kan være forskellig for de to perioder afhængigt af de præcise mål, der fastsættes for 2025 og 2030. For at tilskynde til hurtig gennemførelse af emissionsreduktioner kan emissionskreditter opspares allerede fra 2019 til 2024 og på samme måde i perioden 2025 til 2029. Emissionskreditter, der opspares i perioden 2019 til 2024, medtages kun i beregningen af fabrikantens opfyldelse af de specifikke emissionsmål for 2025. Det vil ikke blive tilladt at overføre yderligere kreditter erhvervet i perioden 2019 til 2024. Emissionskreditter kan derefter igen opspares og benyttes i den efterfølgende periode 2025 til 2029. Hvis en fabrikant overskrider det fastlagte mål i et af årene i perioden 2025 til 2029, kan fabrikanten tildeles en begrænset emissionsoverskridelse, der skal udlignes senest i 2029. Den samlede emissionsoverskridelse må ikke overstige 5 % af fabrikantens specifikke emissionsmål i 2025. I tilfælde af større overskridelser vil fabrikanten blive pålagt en afgift for emissionsoverskridelse i henhold til artikel 8.

Emissionskreditter og -overskridelser indgår som elementer, der defineres til formål for beregningerne, men de betragtes ikke som aktiver, der kan omsættes eller beskattes.

Bilag I, afsnit 5, beskriver formelen for beregning af CO₂-reduktionskurver og emissionskreditter og -overskridelser.

Artikel 8 – Opfyldelse af specifikke emissionsmål

Hvis en fabrikant overskrider emissionsmålene, pålægger Kommissionen fabrikanten en økonomisk sanktion i form af en afgift for emissionsoverskridelse, hvor der tages højde for de emissionskreditter og emissionsoverskridelser, der er beregnet i henhold til artikel 7. Afgiftens størrelse fastsættes til 6 800 EUR pr. g/tkm, svarende til 570 EUR pr. g/km på grundlag af en gennemsnitlig nyttelast på 12 tons, i emissionsoverskridelse, hvilket afspejler marginalomkostningerne til CO₂-reduktionsteknologier.

Bilag I, afsnit 6, beskriver formelen for beregning af emissionsoverskridelser. Metoderne til opkrævning af afgifter fastsættes i en gennemførelsesretsakt.

Artikel 9 - Verifikation af overvågningsdata

Denne artikel beskriver en mekanisme, der skal indføre en procedure til overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning af tunge køretøjers CO₂-emissionsværdier, der bygger på typegodkendelseslovgivningen. Typegodkendelsesmyndighederne skal indberette alle konstaterede afvigelser, og Kommissionen skal tage højde for dem ved kontrol af fabrikanternes efterlevelse af de mål, der er fastsat for dem. Bestemmelsen giver

Kommissionen beføjelse til at tilvejebringe detaljerede oplysninger til formål for en sådan procedure gennem en gennemførelsesretsakt.

Artikel 10 – Offentliggørelse af data og fabrikanternes præstation

Denne artikel beskriver de data, som Kommissionen skal offentliggøre vedrørende fabrikanternes opfyldelse af de årlige mål (dvs. den årlige overvågningsafgørelse).

Artiklen giver ligeledes Kommissionen beføjelse til at justere CO₂-referenceemissionerne for 2019 i henhold til veldefinerede procedurer (beskrives i artikel 12 og i bilag II) for at tage højde for justeringer i nyttelastværdierne eller ændringer af typegodkendelsesproceduren, som har en ikke ubetydelig effekt på de CO₂-emissioner, der fastsættes for tunge køretøjer. Sådanne justeringer vil påvirke beregningen af fabrikanternes specifikke emissionsmål med virkning fra det år, der følger efter vedtagelsen.

Artikel 11 – Faktiske CO₂-emissioner og faktisk energiforbrug

Denne artikel giver Kommissionen beføjelse til at overvåge og evaluere, hvorvidt de CO₂-emissionsværdier, der er fremkommet ved simulationsberegninger i VECTO-værktøjet i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 2017/2400, er repræsentative for de faktiske emissioner. Til det formål skal Kommissionen have beføjelse til at anmode om, at faktiske data indsamles og indberettes af medlemslandene og fabrikkerne. Denne metode svarer til den metode, der er foreslået for lette køretøjer, og kræver som første trin installation af obligatoriske, standardiserede brændstofforbrugsmålere i tunge køretøjer.

Artikel 12 - Ændring af bilag I og II

Den tekniske udvikling og ændringer i typegodkendelsesprocedurerne kan påvirke niveauet for de officielle CO₂-emissionsværdier, der fastsættes for tunge køretøjer omfattet af denne forordning. Med henblik på at tage højde for disse ændringer giver denne artikel Kommissionen beføjelse til at tilpasse en række tekniske parameter, der fremgår af bilag I og II, herunder vedtagelse af en metode til at udvælge et repræsentativt køretøj for hver undergruppe, der kan bruges som udgangspunkt for en vurdering af ændringerne. De foreslåede tilpasninger foretages i nogle klart definerede trin, der beskrives i bilag II, afsnit 1 og 2.

Artikel 13 – Gennemgang og rapport

Denne artikel pålægger Kommissionen at fremlægge en rapport om effektiviteten af denne forordning i 2022. Rapporten skal omhandle emissionsreduktionsmålet for 2030 samt fastsætte reduktionsmål for andre typer tunge køretøjer, der endnu ikke er underlagt reduktionskrav. Rapporten skal også gøre status på de forskellige ordningers effektivitet, dvs. incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer og overførsels- og lånemekanismen, samt vurdere behovet for at videreføre ordningerne efter 2030. Rapporten ledsages om nødvendigt af et forslag til ændring af denne forordning.

Artikel 14 og 15 – Udvalgsprocedurer og tildeling af beføjelser

Artiklerne indeholder standardbestemmelser vedrørende udvalgsprocedurer og tildeling af beføjelser.

Artikel 16 – Ændring af forordning (EF) nr. 595/2009

Denne ændring har til formål at indarbejde et retsgrundlag i forordning (EF) nr. 595/2009 (forordning om typegodkendelse i henhold til Euro 6-emissionsnormen) med henblik på, at Kommissionen kan indføre en overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning for at verificere tunge køretøjers CO₂-emissioner. Proceduren er væsentlig af hensyn til en effektiv

markedsovervågning af typegodkendelsessystemet og de CO₂-emissionsværdier, der anvendes i forbindelse med måloverholdelse.

Bilag I

Bilag I beskriver de tekniske krav og formler for følgende elementer:

- Opdeling af køretøjer i undergrupper
- Beregning af de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant
- Beregning af CO₂-referenceemissioner
- Beregning af specifikke emissionsmål for en fabrikant
- Beregning af CO₂-reduktionskurve samt emissionskreditter og -overskridelser
- Udregning af en fabrikants emissionsoverskridelser

Bilag II

Bilag II beskriver procedureerne for tilpasning af CO₂-referenceemissioner, dvs. faktorer for tilpasning af nyttelast, afsnit 1, og metoden til indarbejdning af ændringer i typegodkendelsesprocedurene, afsnit 2.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner**

(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 Udvalg¹⁷,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹⁸,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet fastlægger en klar ambition: Inden midten af århundredet skal drivhusgasemissionerne fra transport være mindst 60 % lavere end i 1990 og være godt på vej mod nul. Emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, som skader vores helbred, skal ligeledes reduceres drastisk så hurtigt som muligt.
- (2) Efter vedtagelsen af den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet vedtog Kommissionen to mobilitetspakker i maj¹⁹ og november 2017²⁰. Disse to pakker opstiller en positiv dagsorden, der sigter mod at gennemføre strategien for lavemissionsmobilitet og sikre en problemfri omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle.
- (3) Denne forordning indgår som en del af den tredje pakke under "Et mobilt Europa", som skal bidrage til at gennemføre den nye strategi for Unionens industripolitik fra september 2017²¹, og den sigter mod at færdiggøre processen til at sikre, at Unionen høster det fulde udbytte ved modernisering og dekarbonisering af mobilitetssektorerne. Målet med pakken er at skabe mere sikker og tilgængelig mobilitet i Europa, gøre den europæiske industri mere konkurrencedygtig, gøre europæiske jobs mere sikre og skabe mobilitetssystemer, der er renere og bedre

¹⁷ EUT C af , s. .

¹⁸ EUT C af , s. .

¹⁹ Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle, COM(2017) 283 final.

²⁰ Fremme af lavemissionsmobilitet En Europæisk Union, der beskytter planeten, styrker forbrugernes rettigheder og forsvarer industrien og arbejdstagerne, COM(2017) 675 final.

²¹ Investering i en intelligent, innovativ og bæredygtig industri En ny strategi for Unionens industripolitik, COM(2017) 0479 final.

tilpasset til kravene om bekæmpelse af klimaforandringerne. Det kræver et fuldt engagement fra både Unionen, medlemslandene og interessenterne, ikke mindst for at styrke indsatsen for at reducere CO₂-emissionerne og luftforureningen.

- (4) Denne forordning udgør sammen med CO₂-emissionsstandarderne for personbiler og lette erhvervskøretøjer²² en klar køreplan for CO₂-emissionsreduktioner fra vejtransportsektoren og bidrager til at opnå det bindende mål om en nedbringelse af drivhusgasemissionerne fra EU's samlede økonomi med mindst 40 % i 2030 i forhold til 1990-niveauerne, som blev vedtaget i Rådets konklusioner af 23.-24. oktober 2014 og vedtaget som Unionens tilsigtede nationalt bestemte bidrag ved indgåelsen af Parisaftalen ved FN's Klimakonference den 6. marts 2015.
- (5) I Rådets konklusioner af oktober 2014 blev en reduktion af drivhusgasemissionerne på 30 % frem til 2030 i forhold til 2005-niveauerne vedtaget for de sektorer, der ikke er omfattet af Unionens emissionshandelssystem. Vejtransport står for en stor andel af udledningen fra disse sektorer, og udledningen ligger fortsat markant højere end 1990-niveauerne. Hvis udledningen fra vejtransport stiger yderligere, modvirker det effekten af de reduktioner, der er opnået som følge af andre sektors klimaindsats.
- (6) I Rådets konklusioner af oktober 2014 understreges vigtigheden af at nedbringe drivhusgasemissioner samt de risici, der er forbundet med transportsektorens afhængighed af fossile brændstoffer, gennem en omfattende og teknologineutral indsats for at fremme emissionsreduktioner og energieffektivitet i transportsektoren og for at fremme eldreven transport og vedvarende energikilder til transport også efter 2020.
- (7) Energieffektivitet, der bidrager til en begrænsning af efterspørgslen, er en af de fem gensidigt understøttende og tæt forbundne dimensioner i energiunionens strategi, der blev vedtaget den 25. februar 2015 med det formål at sikre Unionens forbrugere sikker og konkurrencedygtig energi til overkommelige priser. Energiunionens strategi fastslår, at selv om alle økonomiske sektorer skal træffe foranstaltninger for at øge effektiviteten af deres energiforbrug, har transportsektoren et stort energieffektivitetspotentiale.
- (8) CO₂-emissioner fra tunge køretøjer, herunder lastbiler, minibusser og busser, udgør omkring 6 % af de samlede CO₂-emissioner i Unionen og omkring 25 % af de samlede CO₂-emissioner fra vejtransport. Uden yderligere foranstaltninger forventes andelen af emissioner fra tunge køretøjer at stige med omkring 9 % i perioden 2010 til 2030. I øjeblikket fastsætter EU-retten ikke CO₂-reduktionskrav for tunge køretøjer.
- (9) Med henblik på at udnytte mulighederne for energieffektiviseringer og sikre, at hele vejtransportsektoren bidrager til den aftalte nedbringelse af drivhusgasemissionerne, er det hensigtsmæssigt at supplere de eksisterende CO₂-emissionsstandarder for nye personbiler og lette erhvervskøretøjer ved at fastsætte præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner. Standarderne skal fremme innovation inden for brændstofeffektive teknologier og bidrage til at styrke den position som teknologisk innovationsleder, som Unionens fabrikanter og leverandører hertil aktuelt har.

²² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../... om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007, (EUT L, ..., s.).

- (10) Det skal tages i betragtning, at klimaforandringerne er et grænseoverskridende problem, og at der er behov for at sikre et velfungerende indre marked både for vejtransporttjenester og for tunge køretøjer, og dermed er det hensigtsmæssigt at fastsætte CO₂-emissionsstandarder for tunge køretøjer på EU-plan. Standarderne skal udformes, så de ikke berører konkurrencelovgivningen.
- (11) Ved fastsættelse af de reduktionsniveauer, som Unionens bilpark af tunge køretøjer skal nå, skal der tages højde for reduktionsniveauernes effekt med hensyn til at yde et omkostningseffektivt bidrag til at nedbringe emissionerne fra de sektorer, der er omfattet af forordning [om indsatsfordeling (EU) nr. .../2018] frem til 2030, for de afledte omkostninger og besparelser for samfundet, fabrikkerne, transportvirksomhederne, forbrugerne samt for direkte og afledte effekter på beskæftigelse, innovation og sidegevinster i form af mindre luftforurening og øget energisikkerhed.
- (12) En ny procedure for fastsættelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for hvert tungt køretøj er indført som led i gennemførelsen af forordning (EF) nr. 595/2009²³. Kommissionens forordning (EU) nr. 2017/2400²⁴ beskriver en metode udviklet med VECTO-værktøjet til simulering af tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug. Metoden giver mulighed for at tage højde for diversiteten i sektoren for tunge køretøjer og den høje tilpasningsgrad for de enkelte køretøjer. Som første trin fastsættes CO₂-emissionerne fra den 1. januar 2019 for fire grupper af tunge køretøjer, der står for 65 % til 70 % af de samlede CO₂-emissioner fra Unionens bilpark af tunge køretøjer.
- (13) VECTO-simuleringsværktøjet samt forordning (EU) 2017/2400 vil løbende og rettidigt blive opdateret på baggrund af innovation og for at tage højde for indførelsen af nye teknologier til forbedring af tunge køretøjers brændstofeffektivitet.
- (14) CO₂-emissionsdata fastlagt i henhold til forordning (EU) 2017/2400 skal overvåges i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../2018²⁵. Disse data danner grundlag for fastsættelse af reduktionsmålene for de fire grupper af tunge køretøjer, der står for den største udledning i EU, og til at fastsætte fabrikanternes gennemsnitlige, specifikke emissioner i et givet kalenderår.
- (15) Et reduktionsmål skal fastsættes for 2025 som en relativ reduktion baseret på de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra disse tunge køretøjer i 2019, og dette skal afspejle udbredelsen af tilgængelige omkostningseffektive teknologier til konventionelle køretøjer. 2030-målet skal betragtes som tentativt, og det endelige mål fastsættes på baggrund af en revision, der gennemføres i 2022, da usikkerheden er større med hensyn til udbredelsen af mere avancerede teknologier, der endnu ikke er tilgængelige.

²³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF.

²⁴ 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.

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. .../2018 om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug, EUT L ..., ..., ...

- (16) Flydende naturgas (LNG) er et tilgængeligt brændstof som alternativ til diesel til tunge køretøjer. Udbredelsen af eksisterende og fremtidige, mere innovative teknologier baseret på LNG kan bidrage til at opfylde CO₂-emissionsmålene på kort og mellemlang sigt, da anvendelsen af naturgasteknologi har lavere CO₂-emissioner sammenlignet med diesel. De mulige CO₂-emissionsreduktioner ved anvendelse af LNG-køretøjer er indarbejdet i fuldt omfang i VECTO. Derudover sikrer de eksisterende LNG-teknologier et lavt niveau af luftforurenende emissioner såsom NO_x og partikelemission. En tilstrækkelig minimumspåfyldningsinfrastruktur er etableret og bliver udbygget som en del af de nationale politiske rammer for alternativ brændstofinfrastruktur.
- (17) Ved beregning af referenceemissionerne for 2019, der danner udgangspunkt for fastsættelse af reduktionsmålene for 2025 og 2030, skal det forventede reduktionspotentiale for bilparken af tunge køretøjer i den periode indregnes. Derfor er det samtidig passende ikke at medtage erhvervskøretøjer, f.eks. skraldevogne og lastbiler til byggeri, i beregningen. Disse køretøjer kører til sammenligning relativt få kilometer om året, og med de specifikke kørselsmønstre vil tekniske løsninger til reduktion af CO₂-emissioner og brændstofforbrug ikke være omkostningseffektive i samme grad som for tunge køretøjer, der anvendes til godstransport.
- (18) CO₂-reduktionskravene skal udtrykkes i gram CO₂ pr. tonkilometer for at afspejle de tunge køretøjers nytteværdi.
- (19) Der skal sikres en retfærdig fordeling af de samlede reduktionskrav på fabrikkerne, hvor der tages højde for diversiteten af tunge køretøjer med hensyn til design og kørselsmønstre, årligt kilometertal, nyttelast og påhængskøretøjets udformning. Det er derfor hensigtsmæssigt at inddele tunge køretøjer i forskellige og adskilte undergrupper efter de typiske brugsmønstre og specifikke tekniske egenskaber. Ved at fastsætte årlige vægtede mål for fabrikkerne som et vægtet gennemsnit af de mål, der er defineret for hver af disse undergrupper, får fabrikkerne mulighed for effektivt at opveje en eventuel overskridelse af målene for en bestemt undergruppe af køretøjer med højere præstationsværdier end krævet i andre undergrupper, hvor de gennemsnitlige CO₂-emissioner i hele køretøjets levetid indregnes for de forskellige undergrupper.
- (20) En fabrikants opfyldelse af de årlige specifikke mål skal vurderes på baggrund af fabrikantens gennemsnitlige CO₂-emissioner. Ved fastsættelse af de gennemsnitlige specifikke emissioner, skal de særlige faktorer, der afspejles i målene for de forskellige undergrupper af køretøjer, ligeledes inddrages. Følgelig skal de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for en fabrikant være baseret på de gennemsnitlige emissioner fastlagt for hver undergruppe og vægtet ud fra deres forventede gennemsnitlige årlige kilometertal og gennemsnitlige nyttelast, hvilket afspejler de samlede CO₂-emissioner i køretøjets levetid. På grund af det begrænsede reduktionspotentiale skal erhvervskøretøjer ikke medtages ved beregning af de gennemsnitlige specifikke emissioner.
- (21) I modsætning til personbiler og varevogne er tunge nul- og lavemissionskøretøjer endnu ikke tilgængelige på markedet, undtaget busser. Derfor indføres en specifik mekanisme i form af superkreditter for at fremme en problemfri omstilling til nulemissionsmobilitet. Det skaber incitamenter til at udvikle tunge nul- og lavemissionskøretøjer og bringe dem på markedet i Unionen som supplement til

andre instrumenter på efterspørgselssiden, f.eks. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF om renere køretøjer²⁶.

- (22) Ved beregning af de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant skal samtlige tunge nul- og lavemissionskøretøjer derfor medregnes flere gange. Omfanget af incitamenterne bør varieres i forhold til køretøjets faktiske CO₂-emissioner. For at undgå at udvande miljømålsætningerne bør der fastsættes et loft for de afledte besparelser.
- (23) Der bør kun gennemføres incitamenter vedrørende tunge lavemissionskøretøjer, hvis deres CO₂-emissioner er mindre end cirka halvdelen af de gennemsnitlige CO₂-emissioner for hele Unionens bilpark i 2025. Det er i overensstemmelse med den metode, der anvendes for lette køretøjer, og det vil fremme innovation på området.
- (24) Ved udarbejdelse af incitamentsordningen til udbredelse af tunge nulemissionskøretøjer bør mindre lastbiler, minibusser og busser, der ikke er omfattet af CO₂-emissionsmålene i henhold til denne forordning, medtages. Disse køretøjer har også et stort forbedringspotentiale med hensyn til at begrænse luftforureningen i byerne. Det skal imidlertid bemærkes, at nulemissionsbusser allerede er på markedet og omfattet af incitamentsordninger på efterspørgselssiden, f.eks. ved offentlige indkøb. For at sikre, at incitamentsordningerne er afstemt på tværs af køretøjstyper, bør der derfor ligeledes fastsættes et loft for besparelser hidrørende fra nulemissionskøretøjer i grupperne mindre lastbiler, minibusser og busser.
- (25) Med henblik på at fremme en omkostningseffektiv gennemførelse af CO₂-reduktionskravene og samtidig tage højde for ændringer i bilparkens sammensætning og emissionerne over årene, skal fabrikanterne have mulighed for at udligne højere præstationsværdier ved opfyldelse af de specifikke emissionsmål i et givet år med en overskridelse af præstationsværdierne i et andet år.
- (26) For at tilskynde til hurtige reduktioner skal en fabrikant, hvis gennemsnitlige specifikke emissioner ligger under emissionsreduktionskurven, der udregnes på baggrund af referenceemissioner i 2019 og 2025-målene, have mulighed for at overføre disse emissionskreditter og medregne dem i målopfyldelsen for 2025. På samme måde skal en fabrikant, hvis gennemsnitlige specifikke emissioner ligger under emissionsreduktionskurven udregnet for målene for perioden 2025 til 2030 ligeledes have mulighed for at overføre disse emissionskreditter og medregne dem i målopfyldelsen for 2025.
- (27) I tilfælde af overskridelse af de specifikke emissionsmål i et af årene i perioden 2025 til 2029 skal en fabrikant også have mulighed for at blive tildelt en begrænset emissionsoverskridelse. I 2029 skal fabrikanterne endeligt udligne eventuelle tilbageværende emissionsoverskridelser.
- (28) Emissionskreditter og -overskridelser benyttes udelukkende til beregning af fabrikantens opfyldelse af de specifikke emissionsmål. De betragtes ikke som aktiver og kan ikke omsættes eller beskattes.
- (29) Hvis en fabrikant overskrider emissionsmålene, pålægger Kommissionen fabrikanten en økonomisk sanktion i form af en afgift for emissionsoverskridelse, hvor der tages højde for emissionskreditter og emissionsoverskridelser. For at sikre et tilstrækkeligt

²⁶

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport ændret ved direktiv .../.../EU [COM(2017) 653 final] (EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5).

incitament for fabrikkerne til at indføre foranstaltninger til reduktion af tunge køretøjers specifikke CO₂-emissioner skal afgiften være højere end de gennemsnitlige marginalomkostninger for de teknologier, der er nødvendige for at opfylde målene. Afgifterne for emissionsoverskridelser bør betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget. Metoden til opkrævning af afgifter fastsættes i en gennemførelsesretsakt, hvor der tages højde for den metode, der er vedtaget i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009.

- (30) Der er behov for en robust overholdelsesmekanisme for at sikre, at målene i denne forordning opfyldes. Fabrikanternes forpligtelse til at tilvejebringe nøjagtige data i henhold til forordning (EU) nr. .../2018 [overvågning og indberetning af tunge køretøjer] og de administrative bøder, de kan pålægges i tilfælde af manglende overholdelse af denne forpligtelse, bidrager til at sikre robustheden i data, der i henhold til denne forordning bruges til beregning af målopfyldelse.
- (31) For at opnå de CO₂-reduktioner, der er omhandlet i denne forordning, er det afgørende, at CO₂-emissioner fra tunge køretøjer i drift er i overensstemmelse med de værdier, der er fastsat i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 samt gennemførelsesforanstaltninger hertil. Det bør derfor være muligt for Kommissionen ved beregning af de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant at tage højde for eventuel systematisk manglende overholdelse konstateret af typegodkendelsesmyndighederne vedrørende CO₂-emissioner fra tunge køretøjer i drift.
- (32) For at kunne træffe sådanne foranstaltninger skal Kommissionen have beføjelse til at udarbejde og iværksætte en procedure til verifikation af overensstemmelse i drift for CO₂-emissioner for tunge køretøjer på markedet. Med henblik herpå skal forordning (EF) nr. 595/2009 ændres.
- (33) Effekten af de mål, der fastsættes i denne forordning for nedbringelse af CO₂-emissionerne afhænger i høj grad af, at metoden til beregning af CO₂-emissioner er repræsentativ. I overensstemmelse med udtalelsen fra Kommissionens videnskabelige rådgivningsmekanisme (SAM)²⁷ vedrørende lette køretøjer, vil det også være hensigtsmæssigt i forbindelse med tunge køretøjer at etablere en mekanisme til vurdering af, hvorvidt de værdier for CO₂-emissioner og energiforbrug, der fastsættes i henhold til forordning (EU) 2017/2400, er repræsentative i forhold til de faktiske værdier. Kommissionen skal have beføjelse til at sikre, at sådanne data er offentligt tilgængelige, og til at udvikle eventuelle nødvendige procedurer til identifikation og indsamling af de nødvendige data til en sådan vurdering.
- (34) I 2022 skal Kommissionen evaluere effekten af de CO₂-emissionsstandarder, der fastsættes i denne forordning og specifikt fastsætte det reduktionsniveau, der skal nås frem til 2030, de metoder, der skal være til rådighed for at nå målet og for perioden derefter, samt fastsætte CO₂-reduktionsmål for andre typer af tunge køretøjer såsom små lastbiler, minibusser, busser og påhængskøretøjer. Vurderingen skal, udelukkende med henblik på denne forordning, også indeholde betragtninger vedrørende tunge køretøjer og vogntog ud over de standardvægtklasser og -dimensioner, der gælder for national transport, f.eks. modulopbyggede koncepter.

²⁷ Gruppen af højtstående videnskabelige rådgivere, videnskabelig udtalelse 1/2016 "Forskellen mellem CO₂-emissionerne fra lette køretøjer i virkeligheden og laboratorieundersøgelser (Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing)".

- (35) For at sikre, at de specifikke CO₂-emissioner for tunge køretøjer fortsat er repræsentative og fuldt opdaterede, skal ændringer af forordning (EF) nr. 595/2009 samt tilhørende gennemførelsesretsakter, der påvirker disse værdier, indarbejdes i denne forordning. Til det formål skal Kommissionen have beføjelse til at udpege en metode til udvælgelse af et tungt køretøj, der er repræsentativt for hver undergruppe af køretøjer, og som bruges som referencekøretøj til vurdering af ændringer i de specifikke CO₂-emissioner.
- (36) Gennemførelsesbeføjelserne vedrørende artikel 8, stk. 3, artikel 9, stk. 3, artikel 11, stk. 3 og artikel 12, stk. 2, udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011²⁸.
- (37) Med henblik på at ændre eller supplere ikke-centrale dele af bestemmelserne i denne forordning bør Kommissionen tildeles beføjelser til at vedtage retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde med hensyn til tilpasning af CO₂-referenceemissioner, jf. artikel 12, stk. 2, og med hensyn til ændringer af bilag I og II vedrørende visse tekniske parametre, herunder vægtning af opgaveprofiler, nyttelast, årlige kilometertal samt faktorer til tilpasning af nyttelast. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning²⁹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (38) Målet for denne forordning, nemlig fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner, kan ikke opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1 *Genstand og mål*

Med henblik på at bidrage til opfyldelse af Unionens mål om at reducere drivhusgasemissionerne med 30 % frem til 2030 i forhold til 2005-niveauerne i de sektorer, der er omfattet af artikel 2 i forordning (EU) nr. 2018/...[forordning om indsatsfordeling], og nå de målsætninger, der er fastsat i Parisaftalen, samt sikre et velfungerende indre marked, fastsætter denne forordning præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner, således at de specifikke CO₂-emissioner fra Unionens bilpark af nye tunge køretøjer reduceres i forhold til fastlagte CO₂-referenceemissioner på følgende måde:

- (a) fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029 med 15 %

²⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

²⁹ EUT L 123 af 22.12.2009, s. 1.

- (b) fra den 1. januar 2030 og frem med mindst 30 % under hensyntagen til den evaluering, der er omhandlet i artikel 13.

CO₂-referenceemissionerne fastsættes på baggrund af overvågningsdata fra 2019 indberettet i henhold til forordning (EU) nr. .../2018 [overvågning og indberetning af tunge køretøjer], undtaget erhvervskøretøjer, og beregnes i overensstemmelse med bilag I, punkt 3.

Artikel 2 *Anvendelsesområde*

1. Denne forordning gælder for nye køretøjer i kategorierne N2 og N3 med følgende egenskaber:
 - a) lastbiler med 4x2 akselkonfiguration og en teknisk tilladt totalvægt på over 16 ton
 - b) lastbiler med en 6x2 akselkonfiguration
 - c) trækere med 4x2 akselkonfiguration og en teknisk tilladt totalvægt på over 16 ton
 - d) trækere med en 6x2 akselkonfiguration.

Forordningen finder med henblik på bestemmelserne i artikel 5 og bilag I, punkt 2.3, også anvendelse på køretøjer i kategorierne M2 og M3 og på køretøjer i kategori N, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 510/2011, og som ikke har de egenskaber, der er omhandlet i litra a) til d).

2. De i stykke 1 nævnte køretøjer betragtes med henblik på denne forordning som nye tunge køretøjer i et givet kalenderår, hvis de er indregistreret i Unionen første gang i det pågældende år og ikke tidligere har været indregistreret uden for Unionen.

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

Artikel 3 *Definitioner*

I denne forordning forstås ved:

- a) "CO₂-referenceemissioner": de gennemsnitlige specifikke emissioner i 2019 for alle nye tunge køretøjer i hver undergruppe af køretøjer, undtaget erhvervskøretøjer, som bestemt i henhold til bilag I, punkt 3
- b) "specifikke emissioner": CO₂-emissionerne fra et enkelt tungt køretøj som bestemt i henhold til bilag I, punkt 2.1
- c) "gennemsnitlige specifikke emissioner": gennemsnittet af de specifikke emissioner for en fabrikants nye tunge køretøjer i et givet kalenderår som bestemt i henhold til bilag I, punkt 2.7
- d) "specifikt emissionsmål": det mål, der er fastsat for den enkelte fabrikant udtrykt i g/tkm og bestemt årligt for det foregående kalenderår i overensstemmelse med bilag I, punkt 4
- e) "lastbil": en lastbil, der ikke er konstrueret og fremstillet til at køre med sættevogn
- f) "trækker": et trækkende køretøj, der er konstrueret og fremstillet til kun eller hovedsageligt at køre med sættevogn

- g) "undergruppe af køretøjer": en gruppe af køretøjer som defineret i bilag I, punkt 1, der er kendetegnet ved en række fælles og specifikke tekniske kriterier, der er relevante med henblik på bestemmelse af disse køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug
- h) "erhvervskøretøj": et tungt køretøj, der ikke er beregnet til varetransport, og hvis CO₂-emissioner og brændstofforbrug i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gennemførelsesforanstaltninger er bestemt udelukkende for andre opgaveprofiler end dem, der er defineret i bilag I, punkt 2.1, til denne forordning
- i) "fabrikant": den person eller det organ, der er ansvarlig for at indsende data vedrørende nye tunge køretøjer, jf. artikel 5 i forordning (EU) nr. .../2018, eller, i tilfælde af tunge nulemissionskøretøjer, den person eller det organ, der over for den godkendende myndighed er ansvarlig for alle aspekter af EF-typegodkendelsesproceduren eller for den individuelle godkendelse i henhold til direktiv 2007/46/EF samt for at sikre produktionens overensstemmelse
- j) "tungt nulemissionskøretøj": et tungt køretøj uden forbrændingsmotor eller med en forbrændingsmotor, der udleder under 1 g CO₂/kWh som fastsat i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gennemførelsesforanstaltninger, eller som udleder under 1 g CO₂/km som bestemt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 og dens gennemførelsesforanstaltninger
- k) "tungt lavemissionskøretøj": et tungt køretøj, der ikke er et tungt nulemissionskøretøj, og hvis specifikke CO₂-emissioner som bestemt i henhold til bilag I, punkt 2.1, er under 350 g CO₂/km
- l) "opgaveprofil": en kombination af en målhastighedscyklus, en nyttelastværdi, en køretøjs- eller anhængerkonstruktion og eventuelle andre parametre, der er udtryk for et køretøjs specifikke brug og på grundlag af hvilke de officielle CO₂-emissioner og brændstofforbrug for et tungt køretøj bestemmes
- m) "målhastighedscyklus": beskrivelsen af den køretøjshastighed, som føreren ønsker at nå, eller som føreren er begrænset til på grund af trafikforholdene, som funktion af den afstand, der tilbagelægges ved en kørsel
- n) "nyttelast": vægten af det gods eller de personer, som et køretøj transporterer under forskellige forhold.

Artikel 4

Gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant

Fra og med 2020 og i hvert af de følgende kalenderår bestemmer Kommissionen ved hjælp af de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 10, stk. 1, for hver fabrikant de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i g/tkm for det foregående kalenderår under hensyntagen til følgende:

- a) data indberettet i henhold til forordning (EU) nr. .../2018 [overvågning og indberetning for tunge køretøjer] for fabrikantens nye tunge køretøjer indregistreret i det relevante år, undtaget køretøjer til erhvervsuddannelse
- b) den nul- og lavemissionsfaktor, der bestemmes i henhold til artikel 5.

De gennemsnitlige specifikke emissioner beregnes i henhold til bilag I, punkt 2.7.

Artikel 5

Tunge nul- og lavemissionskøretøjer

1. Fra og med 2020 og i hvert af de følgende kalenderår bestemmer Kommissionen i henhold til de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 10, stk. 1, for hver fabrikant nul- og lavemissionsfaktoren, jf. artikel 4, litra b), for det foregående kalenderår.

Nul- og lavemissionsfaktoren skal tage højde for antallet af og CO₂-emissionerne fra tunge nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens bilpark i et kalenderår, inklusive nulemissionskøretøjer i de kategorier, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, andet afsnit, samt nul- og lavemissionserhvervskøretøjer.

Nul- og lavemissionsfaktoren beregnes i overensstemmelse med bilag I, punkt 2.3.

2. Med henblik på stk. 1 optælles tunge nul- og lavemissionskøretøjer på følgende måde:
 - (a) et tungt nulemissionskøretøj tælles som 2 køretøjer
 - (b) et tungt lavemissionskøretøj tælles som op til 2 køretøjer som funktion af dets specifikke CO₂-emissioner og tærskelniveauet på 350 g CO₂/km.
3. Nul- og lavemissionsfaktoren må nedbringe fabrikantens gennemsnitlige specifikke emissioner med højst 3 %. Bidraget til faktoren fra tunge nulemissionskøretøjer i de kategorier, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, andet afsnit, må nedbringe fabrikantens gennemsnitlige specifikke emissioner med højst 1,5 %.

Artikel 6

Specifikke emissionsmål for en fabrikant

Fra og med 2026 og i hvert af de følgende kalenderår bestemmer Kommissionen ved hjælp af de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 10, stk. 1, for hver fabrikant et specifikt emissionsmål for det foregående kalenderår. Det specifikke emissionsmål er summen for alle køretøjsundergrupper af produkterne af følgende værdier:

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

Det specifikke emissionsmål beregnes i overensstemmelse med bilag I, punkt 4.

Artikel 7

Emissionskreditter og emissionsoverskridelser

1. Ved bestemmelsen af om en fabrikant overholder de specifikke emissionsmål i perioden 2025 til 2029, tages der hensyn til fabrikantens emissionskreditter eller emissionsoverskridelser, som svarer til fabrikantens antal nye tunge køretøjer, undtaget erhvervskøretøjer, i et kalenderår, ganget med differencen mellem:
 - (a) CO₂-reduktionskurven som omhandlet i stk. 2 og de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant, hvis differencen er positiv ("emissionskreditter")

- (b) de gennemsnitlige specifikke emissioner og de specifikke emissionsmål for en fabrikant, hvis differencen er positiv ("emissionsoverskridelser").

Emissionskreditter erhverves i perioden 2019 til 2029. Kreditter erhvervet i perioden 2019 til 2024 tages kun i betragtning for at bestemme fabrikantens opfyldelse af det specifikke emissionsmål for 2025.

Emissionsoverskridelser kan erhverves i perioden 2025 til 2029, men de samlede emissionsoverskridelser må ikke overstige 5 % af fabrikantens specifikke emissionsmål for 2025 ganget med fabrikantens antal tunge køretøjer i det pågældende år ("grænse for emissionsoverskridelser").

Emissionskreditter og emissionsoverskridelser erhvervet i 2025 og et af de efterfølgende kalenderår indtil 2028 skal i givet fald overføres fra et kalenderår til det efterfølgende indtil 2029, hvor eventuelle resterende emissionsoverskridelser skal udlignes.

2. Den i stykke 1, litra a), omhandlede CO₂-reduktionskurve fastsættes for den enkelte fabrikant i overensstemmelse med bilag I, punkt 5.1 som en lineær kurve mellem CO₂-referenceemissionerne som omhandlet i artikel 1, andet afsnit, og målet for 2025 som specificeret i artikel 1, litra a), og mellem målet for 2025 og målet for 2030 som specificeret i artikel 1, litra b).

Artikel 8

Overholdelse af de specifikke emissionsmål

1. Hvis det konstateres, at en fabrikant har emissionsoverskridelser som omhandlet i stykke 2, i et givet kalenderår fra 2025 og frem, pålægger Kommissionen fabrikanten en afgift for emissionsoverskridelse, der beregnes efter følgende formel:

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

2. En fabrikant anses for at have emissionsoverskridelser i følgende tilfælde:
- (a) i et af kalenderårene i perioden 2025 til 2028 overskrider summen af emissionsoverskridelser fratrasket summen af emissionskreditter grænsen for emissionsoverskridelse som omhandlet i artikel 7, stk. 1
 - (b) i kalenderåret 2029 er summen af emissionsoverskridelser fratrasket summen af emissionskreditter større end nul
 - (c) i et af kalenderårene fra 2030 og frem overstiger fabrikantens gennemsnitlige specifikke emissioner overstiger fabrikantens specifikke emissionsmål..

Emissionsoverskridelsen i et givet kalenderår beregnes i henhold til bilag I, punkt 6.

3. Kommissionen fastsætter metoderne til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser i henhold til stk. 1 ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.
4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget.

Artikel 9

Verifikation af overvågningsdata

1. Typegodkendelsesmyndighederne skal så hurtigt som muligt foretage indberetning til Kommissionen af afvigelser i CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer, der er i brug, i forhold til de værdier, der er angivet i overensstemmelsescertifikaterne eller i kundearkivet som følge af verifikationer udført i henhold til den procedure, der er omhandlet i [artikel 5, stk. 4, litra l)] i forordning (EF) nr. 595/2009.
2. Kommissionen tager disse afvigelser i betragtning ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant.
3. Kommissionen vedtager nærmere bestemmelser om procedurerne for indberetning af sådanne afvigelser og for, hvordan de tages i betragtning ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke emissioner. Disse procedurer vedtages i form af gennemførelsesretsakter efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.

Artikel 10

Offentliggørelse af data og fabrikanternes præstation

1. Kommissionen offentliggør ved en gennemførelsesretsakt, der vedtages senest den 31. oktober hvert år, en liste med angivelse af følgende:
 - a) fra 2020 for hver fabrikant dennes gennemsnitlige specifikke CO₂-emission i det foregående kalenderår, jf. artikel 4
 - b) fra 2020 nul- og lavemissionsfaktoren, jf. artikel 5
 - c) fra 2026 for hver fabrikant dennes specifikke emissionsmål for det foregående kalenderår, jf. artikel 6
 - d) fra 2020 til 2030 for hver fabrikant dennes CO₂-reduktionskurve, emissionskreditter og fra 2026 emissionsoverskridelser for det foregående år, jf. artikel 7
 - e) fra 2026 for hver fabrikant dennes emissionsoverskridelser i det foregående kalenderår, jf. artikel 8
 - f) fra 2020 de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for alle nye tunge køretøjer, der er indregistreret i Unionen i det foregående kalenderår.

Listen skal med henblik på offentliggørelse den 31. oktober 2020 endvidere omfatte de CO₂-referenceemissioner, der er omhandlet i artikel 1.
2. Kommissionen vedtager delegerede retsakter i henhold til artikel 15 for at tilpasse de i denne artikel, stk. 1, omhandlede CO₂-referenceemissioner i overensstemmelse med følgende:
 - a) når nyttelastværdierne er blevet justeret i henhold til artikel 12, stk. 1, litra c), i overensstemmelse med proceduren i bilag II, punkt 1
 - b) når en tilpasningsfaktor er bestemt i henhold til artikel 12, stk. 2, ved at anvende nævnte tilpasningsfaktor på CO₂-referenceemissionerne.

Kommissionen offentliggør de tilpassede CO₂-referenceemissionsværdier og anvender disse værdier ved beregningen af de specifikke emissionsmål for en fabrikant, der finder anvendelse i de kalenderår, der følger efter ikrafttræden af de delegerede retsakter vedrørende tilpasning af værdierne.

Artikel 11
Faktiske CO₂-emissioner og faktisk energiforbrug

1. Kommissionen overvåger og vurderer, hvorvidt værdierne for CO₂-emissioner og brændstofforbrug som bestemt i henhold til forordning (EU) 2017/2400 er repræsentative for de faktiske værdier. Den sikrer, at offentligheden informeres om, hvordan repræsentativiteten udvikler sig over tid.
2. Til det formål sikrer Kommissionen, at solide, ikke-personlige data om tunge køretøjers faktiske CO₂-emissioner og faktisk energiforbrug er tilgængelige fra fabrikanterne eller de nationale myndigheder, alt efter hvad der er relevant i de enkelte tilfælde.
3. Kommissionen kan ved hjælp af gennemførelsesretsakter vedtage de foranstaltninger, der omhandles i stk. 1 og 2 i denne artikel. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.

Artikel 12
Ændring af bilag I og II

1. For at sikre, at de tekniske parametre, der indgår i beregningen af de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant, jf. artikel 4, og beregningen af de specifikke emissionsmål, jf. artikel 6, tager hensyn til de tekniske fremskridt og udviklingen inden for godstransport og -logistik, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15 med henblik på at ændre følgende bestemmelser i bilag I og II:
 - (a) oplysninger om førerhus og motoreffekt i Tabel 1 i bilag I samt definitionerne i nævnte tabel af "sovekabine" og "dagkabine"
 - (b) vægtning af opgaveprofil i tabel 2 i bilag I
 - (c) nyttelastværdier i tabel 3 i bilag I samt tilpasningsfaktorer for nyttelast i tabel 1 i bilag II
 - (d) værdier for årligt kilometertal i tabel 4 i bilag I.
2. Når de typegodkendelsesprocedurer, der er fastsat i forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gennemførelsesforanstaltninger, ændres, så CO₂-emissionerne for de repræsentative køretøjer, der defineres i dette afsnit, forhøjes eller nedsættes med over 5 g CO₂/km, foretager Kommissionen i henhold til artikel 10, stk. 2, litra b), en tilpasning af CO₂-referenceemissionerne som omhandlet i artikel 11, stk. 1, der beregnes efter den formel, der fremgår af bilag II, punkt 2.

Ved gennemførelsesretsakter vedtaget efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2, fastsætter Kommission en metode til at udpege et eller flere repræsentative køretøjer for en undergruppe, herunder den statistiske vægtning, der danner udgangspunkt for fastsættelse af tilpasningerne, hvor der tages hensyn til overvågningsdata indberettet i henhold til forordning (EU) nr. .../2018 og køretøjernes tekniske egenskaber som opført i artikel 12, stk. 1, i forordning (EU) 2017/2400.

Artikel 13

Gennemgang og rapport

Senest den 31. december 2022 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet vedrørende effekten af denne forordning, det CO₂-reduktionsmål, der skal bestemmes for 2030 i henhold til artikel 1, samt fastsættelsen af CO₂-reduktionsmål for andre typer af tunge køretøjer, herunder påhængskøretøjer. Rapporten skal ligeledes indeholde en vurdering af effekten af foranstaltningerne vedrørende især nul- og lavemissionskøretøjer, navnlig busser under hensyntagen til de mål, der er fastsat i direktiv 2009/33/EF³⁰, og systemet med CO₂-kreditter samt hensigtsmæssigheden af eventuelt at forlænge disse foranstaltninger i 2030 og perioden derefter, og den kan eventuelt ledsages af et forslag om ændring af denne forordning, hvis det måtte være relevant.

Artikel 14

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af udvalget for xxx, der er nedsat ved forordning (EU) nr. .../2018 [Forvaltning]. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

Artikel 15

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 10, stk. 2, og artikel 12, stk. 1, tillægges Kommissionen for en ubestemt periode fra [datoen for denne forordnings ikrafttræden].
3. Den i artikel 10, stk. 2, og artikel 12, stk. 1, omhandlede tildeling af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer tildeling af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 10, stk. 2, og artikel 12, stk. 1, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse

³⁰ Direktivet om rene køretøjer 2009/33/EF som ændret ved direktiv .../.../EU.

inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 16

Ændring af forordning (EF) nr. 595/2009

I artikel 5, stk. 4, i forordning (EF) nr. 595/2009 tilføjes som litra l):

- "l) en procedure til på grundlag af passende og repræsentative stikprøver at verificere, om køretøjer, der er indregistreret og taget i brug, er i overensstemmelse med de værdier for CO₂-emissioner og brændstofforbrug, der er bestemt i henhold til denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger."

Artikel 17

Ikrafttræden

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formanden

På Rådets vegne
Formanden

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

- 1,1. Forslagets/initiativets betegnelse
- 1.2. Berørt(e) politikområde(r) inden for ABM/ABB-strukturen
- 1,3. Forslagets/initiativets art
- 1.2. Mål
- 1.2. Forslagets/initiativets begrundelse
- 1.2. Varighed og finansielle virkninger
- 1.2. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

- 1.2. Bestemmelser om overvågning og indberetning
- 1.2. Forvaltnings- og kontrolsystem
- 1.2. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

- 1.2. Berørt(e) udgiftspost(er) på budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme
- 1.2. Anslåede virkninger for udgifterne
- 3.2.1 *Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne*
- 3.2.2 *Anslåede virkninger for aktionsbevillingerne*
- 3.2.3 *Anslåede virkninger for administrationsbevillingerne*
- 3.2.4 *Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme*
- 3.2.5 *Tredjemands bidrag til finansieringen*
- 3,3. Anslåede virkninger for indtægterne

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.2. Forslagets/initiativets betegnelse

Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner

1.2. Berørt(e) politikområde(r) inden for ABM/ABB-strukturen³¹

34: Klimaindsats

1.2. Forslagets/initiativets art

☒ Forslaget/initiativet vedrører **en ny foranstaltning**

☐ Forslaget/initiativet vedrører **en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning**³²

☐ Forslaget/initiativet vedrører **en forlængelse af en eksisterende foranstaltning**

☐ Forslaget/initiativet vedrører **en omlægning af en foranstaltning til en ny foranstaltning**

1.2. Mål

1.4.1 *Det eller de af Kommissionens flerårige strategiske mål, som forslaget/initiativet vedrører*

Forslaget er et centralt lovgivningsinitiativ, der indgår i den tredje pakke i programmet "Et mobilt Europa". Det bidrager til gennemførelsen af Kommissionens europæiske strategi for lavemissionsmobilitet, der blev vedtaget i 2016, og den tilhørende handlingsplan vedrørende forbedring af brændstofeffektiviteten og nedbringelse af tunge køretøjers emissioner, dvs. lastbiler, minibusser og busser.

Forslaget bidrager til at opfylde Unionens forpligtelse til at reducere emissionerne i EU med mindst 40 % frem til 2030 i forhold til 1990-niveauerne.

1.4.2 *Specifikke mål og berørte ABM/ABB-aktiviteter*

Specifikt mål nr. 3

Yderligere dekarbonisering af Unionens transportsektor gennem udarbejdelse og gennemførelse af harmoniserede politiske tiltag (i samarbejde med andre generaldirektorater, f.eks. DG MOVE, DG GROW osv.).

Berørte ABM/ABB-aktiviteter

ABB-aktivitet 34 03 – Klimaindsats på EU-plan og internationalt plan.

ABB-aktivitet 07 02 – Miljøpolitik på EU-plan og internationalt plan

³¹ ABM: Activity Based Management (aktivitetsbaseret ledelse) – ABB: Activity Based Budgeting (aktivitetsbaseret budgetlægning).

³² Jf. finansforordningens artikel 54, stk. 2, litra a) hhv. b).

1.4.3 Forventede resultater og virkninger

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

Forslaget fastsætter CO₂-emissionsstandarde for nye tunge køretøjer, der bringes på markedet i Unionen.

Forslaget:

- bidrager til at nedbringe CO₂-emissionerne fra sektoren for tunge køretøjer
- bevirker lavere driftsomkostninger for transportvirksomheder og/eller fragtomkostninger for forbrugerne
- hjælper den europæiske industri inden for produktion af tunge køretøjer med at fastholde positionen som teknologi- og innovationsleder.

1.4.4 Virknings- og resultatindikatorer

Angiv indikatorerne til kontrol af forslagets/initiativets gennemførelse.

Indikator 1: Gennemsnitlige årlige CO₂-emissioner og brændstofforbrug pr. køretøjsklasse, fabrikant og medlemsstat for nye tunge køretøjer indregistreret i Unionen under certificeringslovgivningens anvendelsesområde.

Indikator 2: Øget innovationsgrad målt som nye patenter indleveret af europæiske fabrikanter af tunge køretøjer vedrørende brændstofeffektive teknologier og nul-/lavemissionskøretøjer.

Indikator 3: Beskæftigelsesgrad overvåges på baggrund af offentligt tilgængelige statistikker fra Eurostat vedrørende sektoropdelte beskæftigelsesdata for Unionen.

Indikator 4: Overvågning af luftkvalitet ud fra data om forekomst af luftforurenende stoffer indberettet af Miljøagenturet i AirBase³³.

Indikator 5: Forbedring af energisikkerheden overvåges på baggrund af statistikker fra Eurostat om brændstofimport, herunder brændstof til transportsektoren.

1.2. Forslagets/initiativets begrundelse

1.5.1 Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt

fabrikanter af tunge køretøjer, der nyindregistreres i Unionen, skal:

- overholde de fastsatte specifikke CO₂-emissionsmål
- indberette data om faktisk brændstofforbrug til Kommissionen mål ved brug af standardiserede enheder
- deltage i overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning, hvoraf resultatet indberettes til Kommissionen.

1.5.2 Merværdien ved en indsats fra EU's side

Markederne for nye tunge køretøjer og transporttjenester fungerer begge på tværs af EU og er en integreret del af EU's indre marked. Emissionsstandarde på EU-plan vil forhindre markedsfragmentering og konkurrenceforvridning og vil være mere omkostningseffektive end foranstaltninger, der iværksættes på medlemsstatsniveau.

³³

AirBase Miljøagenturets europæiske database med oplysninger om luftkvalitet, der drives af Det Europæiske Temacentrum for Luft og Klimaændringer. Den indeholder data vedrørende overvågning af luftkvalitet samt information indsendt af de deltagende lande fra hele Unionen. Luftkvalitetsdatabasen består af flerårige tidsrækker med data fra måling af luftkvalitet og statistikker for en række luftforurenende stoffer.

Bilindustrien kræver den størst mulige reguleringsmæssige sikkerhed, hvis den skal foretage de omfattende kapitalinvesteringer, der er nødvendige for at maksimere nye køretøjers brændstofeffektivitet og i endnu højere grad ved omlægning til nye primære energikilder. Standarder kan give denne sikkerhed over en lang planlægningshorisont, og de kan ikke gennemføres med samme effekt og sikkerhed på medlemsstatsniveau.

1.5.3 Erfaringer fra lignende foranstaltninger

For lette køretøjer, dvs. personbiler og lette erhvervskøretøjer, har obligatoriske CO₂-emissionsstandarder på EU-niveau sikret højere brændstofeffektivitet og lavere CO₂-emissioner.

En evaluering af de eksisterende forordninger har konkluderet, at lovgivningen stadig er relevant med en bred sammenhæng, og at den har skabt væsentlige emissionsbesparelser og samtidig været mere omkostningseffektiv end forventet med hensyn til opfyldelse af de fastsatte mål.

De foreslåede CO₂-emissionsstandarder for nye tunge køretøjer bygger på erfaringerne fra emissionsstandarderne for lette køretøjer. Som for personbiler og lette varevogne er der indbygget en vis fleksibilitet for at sikre en omkostningseffektiv gennemførelse af standarderne. De særlige forhold i sektoren for tunge køretøjer krævede samtidig indarbejdelse af nye elementer i udformningen af CO₂-emissionsstandarderne for tunge køretøjer.

1.5.4 Sammenhæng med andre relevante instrumenter og eventuel synergivirkning

Forslaget er i overensstemmelse med EU's eksisterende politikker på mobilitetsområdet, herunder foranstaltninger såsom EU's typegodkendelsessystem, certificeringsforordningen³⁴, forordningen om overvågning og indberetning³⁵, eurovignette-direktivet³⁶, direktivet om største tilladte vægt og dimensioner³⁷, direktivet om renere køretøjer³⁸ og direktivet om kvaliteten af benzin og dieselolie.

³⁴ Kommissionens forordning (EU) nr. 2017/2400.

³⁵ COM(2017) 0279 final.

³⁶ Direktiv 2011/76/EU.

³⁷ Direktiv 2015/719/EU.

³⁸ Direktiv 2009/33/EF.

1.2. Varighed og finansielle virkninger

- ☐ Forslag/initiativ af **begrænset varighed**
 - ☐ Forslag/initiativ gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ
 - ☐ Finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ
- ☒ Forslag/initiativ af **ubegrænset varighed**
 - Iværksættelse med en indkøringsperiode fra 2019 for en ubegrænset periode;
 - derefter gennemførelse i fuldt omfang.

1.2. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)³⁹

- ☒ **Direkte forvaltning** ved Kommissionen
 - ☒ i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer
 - ☐ i gennemførelsesorganer
- ☐ **Delt forvaltning** i samarbejde med medlemsstaterne
- ☐ **Indirekte forvaltning** ved at overlade budgetgennemførelsesopgaver til:
 - ☐ tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget
 - ☐ internationale organisationer og deres organer (angives nærmere)
 - ☐ Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond
 - ☐ de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 208 og 209
 - ☐ offentligtretlige organer
 - ☐ privatretlige organer, der har fået overdraget samfundsopgaver, forudsat at de stiller tilstrækkelige finansielle garantier
 - ☐ privatretlige organer, underlagt lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som stiller 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 udpeget i den relevante basisretsakt
 - *Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".*

Bemærkninger

³⁹

Forklaringer vedrørende forvaltningsmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

1.2. Bestemmelser om overvågning og indberetning

Angiv hyppighed og betingelser.

Lovgivningens faktiske effekt vil blive overvåget og evalueret imod et sæt indikatorer, der er skræddersyede efter de specifikke politiske målsætninger, som denne lovgivning skal opfylde (se ovenstående punkt 1.4.4 med nærmere beskrivelse af indikatorerne).

En midtvejsrevision af lovgivningen planlagt i 2022 vil give Kommissionen mulighed for at vurdere, hvor effektiv den er, og om nødvendigt foreslå ændringer.

I henhold til forslaget til forordning om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug indsamler Kommissionen data om CO₂-emissioner og brændstofforbrug som led i certificeringsproceduren. Dermed har overvågningen tæt sammenhæng med certificeringsprocessen samt forvaltning og anvendelse af VECTO-simuleringsværktøjet.

Forslaget om CO₂-emissionsstandarde indeholder to yderligere overvågningsforanstaltninger, der skal supplere forordningen om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug med yderligere data:

1. indsamling, offentliggørelse og overvågning af data for faktisk brændstofforbrug, der indberettes af fabrikanterne, baseret på obligatoriske, standardiserede enheder
2. indførelse af overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og forpligtelse til at indberette afvigelser fra typegodkendelsesværdierne, der kan korrigeres ved en korrektionsmekanisme.

Disse supplerende overvågningsforanstaltninger vil styrke overvågningsprocessen og sikre det foreslåede lovgivningsinitiativs effektivitet.

1.2. Forvaltnings- og kontrolsystem

2.2.1 Konstaterede risici

En effektiv overvågning afhænger af en velfungerende certificeringsproces og pålidelige emissionsdata fra VECTO-værktøjet, der benyttes i henhold til forordningen om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug.

Risikoen for fejlbehæftede emissionsdata og for forsinket indberetning fra fabrikanter eller medlemsstater i henhold til forordningen om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug kan skabe vanskeligheder med hensyn til gennemførelse af CO₂-emissionsstandarde.

2.2.2 Oplysninger om det interne kontrolsystem

De påtænkte kontrolmetoder er fastsat i finansforordningen og gennemførelsesbestemmelserne.

2.2.3 Anslåede omkostninger og fordele ved kontrollen samt forventet fejlrisiko

Ikke relevant

1.2. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger.

Ud over håndhævelse af finansforordningen til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder indebærer forslaget økonomiske sanktioner i tilfælde af manglende overholdelse af de

specifikke CO₂-emissionsmål. Derudover, jf. ovenstående punkt 2.1, indebærer forslaget overvågning af faktisk brændstofforbrug samt overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og iværksættelse af korrektionsmekanismer ved væsentlige afvigelser mellem faktiske data og typegodkendelsesdata. Disse foranstaltninger skal sikre en effektiv gennemførelse af forslaget og minimere risici for uregelmæssigheder.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

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

- Eksisterende udgiftsposter på budgettet

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

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Type udgift	Bidrag			
	Nummer [2][Udgiftsområde Naturressourcer]	OB/IOB ⁴⁰	fra EFTA-lande ⁴¹	fra kandidatlande ⁴²	fra tredjelande	iht. finansforordningens artikel 21, stk. 2, litra b)
2	34 02 01: Reduktion af drivhusgasemissioner (modvirkning)	Opdelte	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

- Nye budgetposter, som der er søgt om.

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

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Type udgift	Bidrag			
	Nummer [...][Udgiftsområde.....]	OB/IOB	fra EFTA-lande	fra kandidatlande	fra tredjelande	iht. finansforordningens artikel 21, stk. 2, litra b)
	[...][XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

⁴⁰ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

⁴¹ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

⁴² Kandidatlande og, efter omstændighederne, potentielle kandidatlande på Vestbalkan.

1.2. Anslåede virkninger for udgifterne

[Dette afsnit skal udfyldes ved hjælp af [arket vedrørende administrative budgetoplysninger](#) (det andet dokument i bilaget til denne finansieringsoversigt) og uploades til CISNET med henblik på høring af andre tjenestegrene.]

3.2.1 Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Nummer 2	Bæredygtig vækst: Naturressourcer
--	-------------	-----------------------------------

Europa-Kommissionen ⁴³			År 2019 ⁴⁴	År 2020	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)			I ALT 2019-2020
• Aktionsbevillinger										
34.02.01	Forpligtelser	(1)	0,500	0,500						1,000
	Betalinger	(2)	0,500	0,500						1,000
Budgetpostens nummer	Forpligtelser	(1a)								
	Betalinger	(2a)								
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer ⁴⁵										
Budgetpostens nummer		(3)								
Bevillinger I ALT for Europa-Kommissionen	Forpligtelser	= 1 + 1a + 3	0,500	0,500						1,000
	Betalinger	= 2 + 2a	0,500	0,500						1,000

⁴³ De berørte tjenestegrene er: GD CLIMA, GD GROW, JRC.

⁴⁴ År N er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet begyndes.

⁴⁵ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

		+3								
--	--	----	--	--	--	--	--	--	--	--

• Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)	0,500	0,500						1,000
	Betalinger	(5)	0,500	0,500						1,000
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)								
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 2 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4 + 6	0,500	0,500						1,000
	Betalinger	=5 + 6	0,500	0,500						1,000

Hvis flere udgiftsområder påvirkes af forslaget/initiativet:

• Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)								
	Betalinger	(5)								
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)								
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1 til 4 i den flerårige finansielle ramme (referencebeløb)	Forpligtelser	=4 + 6	0,500	0,500						1,000
	Betalinger	=5 + 6	0,500	0,500						1,000

De ønskede aktionsbevillinger under udgiftsområde 2 tildeles fra den eksisterende finansieringsramme for LIFE-programmet (underprogrammet for klimaindsats).

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	5	"Administration"
--	----------	------------------

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2019	År 2020	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)			I ALT 2019-2020
Europa-Kommissionen									
• Menneskelige ressourcer		0,429	0,429						0,858
• Andre administrationsudgifter		0,015	0,015						0,030
Europa-Kommissionen I ALT	Bevillinger	0,444	0,444						0,888

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)	0,444	0,444						0,888
--	---	-------	-------	--	--	--	--	--	-------

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2019 ⁴⁶	År 2020	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)			I ALT 2019-2020
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1 til 5 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	0,944	0,944						1,888
	Betalinger	0,944	0,944						1,888

⁴⁶

År N er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet begyndes.

3.2.2 Anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

- ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Der angives mål og resultater ↓			År 2019		År 2020		År N+2		År N+3		Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)						I ALT 2019-2020	
	RESULTATER																	
	Type ⁴⁷	Resultaterne s gnsntl. omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Antal resultater i alt	Omkostninger i alt
SPECIFIKT MÅL NR. 3 ⁴⁸ ...																		
- Resultat	Tjeneste Kontrakt	0,500	1		1	0,500												1,000
- Resultat																		
- Resultat																		
Subtotal for specifikt mål nr. 1																		
SPECIFIKT MÅL NR. 2																		
- Resultat																		
Subtotal for specifikt mål nr. 2																		

⁴⁷

Resultater er produkter og tjenester, der stilles til rådighed (f.eks. antal finansierede udvekslinger for studerende, antal kilometer anlagte veje osv.).

⁴⁸

Som beskrevet i punkt 1.4.2. "Specifikke mål ...".

OMKOSTNINGER I ALT	1	0,500	1	0,500												1,000
--------------------	---	-------	---	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------

3.2.3 Anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

3.2.3.1 Resumé

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

i mio. EUR (tre decimaler)

	År 2019	År 2020	År 2022	År 2023	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)		I ALT
--	------------	------------	------------	------------	--	--	-------

UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer	0,429	0,429						0,858
Andre administrationsudgifter	0,015	0,015						0,030
Subtotal for UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	0,444	0,444						0,888

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 5⁴⁹ i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer	0	0						0
Øvrige administrative udgifter	0	0						0
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	0	0						0

I ALT	0,444	0,444						0,888
--------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, der i forvejen er afsat til generaldirektoratets forvaltning af aktionen, 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.

⁴⁹ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

3.2.3.2 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 2019	År 2020	År N+2	År N+3	Der indsætt es flere år, hvis virknin gerne varer længer e (jf. punkt 1.6)
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)					
34 01 01 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)	3	3			
XX 01 01 02 (i delegationer)					
XX 01 05 01 (indirekte forskning)					
10 01 05 01 (direkte forskning)					
• Eksternt personale (omregnet til fuldtidsbeskæftigelse:)⁵⁰					
34 01 02 01 (KA, UNE, V under den samlede bevillingsramme)	0	0			
XX 01 02 02 (KA, LA, UNE, V og JED i delegationerne)					
XX 01 04 yy ⁵¹	- i hovedsædet				
	- i delegationer				
XX 01 05 02 (KA, UNE, V – indirekte forskning)					
10 01 05 02 (KA, UNE, V – direkte forskning)	0	0			
Andre budgetposter (skal angives)					
I ALT	3	3			

XX angiver det berørte politikområde eller budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til aktionen, og/eller 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	Der bliver behov for tre yderligere tjenestemænd fra 2019, som skal være ansvarlige for udarbejdelsen af den relevante gennemførelseslovgivning og for at sikre en effektiv gennemførelse, overvågning og evaluering af forordningen samt nødvendige tilknyttede forhold, herunder driften af VECTO-værktøjet og forvaltning af certificeringsprocessen. En detaljeret beskrivelse af de konkrete
--------------------------------------	---

⁵⁰ KA: kontraktansatte, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer, JED: junioreksperter ved delegationerne.

⁵¹ Delofter for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

	opgaver følger herunder. 1. Opgaver vedrørende gennemførelsen af forordningen: a. fastsættelse af CO₂-emissionsreduktionsmål og kreditlinjer til formål for overførsel for de enkelte fabrikker b. tilrettelæggelse af og tilsyn og kontrol med procedurer for overførsels- og lånemekanismen c. tilrettelæggelse af og tilsyn og kontrol med incitamentsordningen for lav- og nulemissionskøretøjer d. etablering og gennemførelse af revisionsmekanismen i 2022 – revidering af målniveauer, kreditlinjer, gældende lofter, udvidelse af anvendelsesområde osv. e. tilsyn med processen til indsamling, offentliggørelse og overvågning af data for faktiske emissioner identifikation og kontrol af eventuelle korrigerende foranstaltninger f. tilsyn med og analyse af resultaterne af overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning identifikation og kontrol af eventuelle korrigerende foranstaltninger g. årlig og med års mellemrum overensstemmelsesvurdering, herunder anvendelse og opkrævning af sanktioner 2. Opgaver vedrørende overvågning og evaluering af forordningen: 3. Opgaver vedrørende VECTO-værktøjet: a. videreudvikling af værktøjet, så det kan håndtere nye innovative teknologier via en "forenklet procedure" b. administration af den "forenklede VECTO-procedure", når den er udviklet (på samme måde som ved proceduren for "miljøinnovationer" for lette køretøjer) c. yderligere udbygning af VECTO-værktøjet, så det dækker minibusser og busser, mindre lastbiler samt påhængskøretøjer og forskellige lastvognschassistyper d. administration af driften af VECTO-værktøjet, der kører centralt på en webplatform, hvilket kan være nødvendigt for at håndtere godkendelser i flere trin (for certificering af minibusser, busser og lastvognschassistyper), med kundeoplysninger (sammenlignende simuleringer af forskellige køretøjer ved tilpassede opgaveprofiler) og uafhængig kontrol (simuleringer af verifikationskontrol) e. administration af hjælpeværktøjer til VECTO, f.eks. en godkendelsesproces for værktøjer til numerisk beregning af væskedynamik til kommercielle formål eller referenceværktøjer til numerisk beregning af væskedynamik udviklet af Kommissionen f. opbygge tilstrækkelig og dybtgående viden med brug af de nødvendige personaleressourcer for at sikre,
--	--

	i. at Kommissionen kan drive VECTO i det daglige uafhængigt af eksterne leverandører ii. udarbejde offentlige udbud med tilstrækkelig detaljeringsgrad (f.eks. beskrivelse af enkelte programmoduler på funktionelt niveau), så de er tilgængelige for en bred kreds af budgivere, herunder uden forudgående kendskab til VECTO-værktøjet. 4. Opgaver vedrørende certificeringsprocessen: a. at sikre, at den bliver rettidigt opdateret og omfatter de nødvendige elementer til en korrekt gennemførelse af CO₂-emissionsstandarderne. b. support af "den forenklede VECTO-procedure" for at integrere nye teknologier Selvom opgaverne i henhold til ovenstående punkt 3 og 4 vedrører gennemførelsen af forordningen om overvågning og indberetning samt certificeringsforordningen, er det nye elementer i tillæg til de opgaver, som personalet for nuværende udfører på disse områder. Til gennemførelsen af førstnævnte er to kontraktansatte hos Miljøagenturet blevet bedt om at yde support ved implementering af indberetningssystemet samt udarbejdelse af kontrolsystemer til kvalitetssikring og datakvalitet. Til gennemførelsen af sidstnævnte er der behov for ekstra personaleressourcer med specifikt kendskab til VECTO til formål for opdatering af certificeringsforordningen.
Eksternt personale	Ingen

3.2.4 Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

- ☒ Forslaget/initiativet er foreneligt med indeværende flerårige finansielle ramme.
- ☐ Forslaget/initiativet kræver omlægning af det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme.

Der redegøres for omlægningen med angivelse af de berørte budgetposter og beløbenes størrelse

[...]

- ☐ Forslaget/initiativet kræver, at fleksibilitetsinstrumentet anvendes, eller at den flerårige finansielle ramme revideres.

Der redegøres for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og beløbenes størrelse

[...]

3.2.5 Tredjemands bidrag til finansieringen

- Forslaget/initiativet indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand.
- Forslaget/initiativet indeholder bestemmelser om samfinansiering, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

	År N	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)			I alt
Angiv organ, som deltager i samfinansieringen								
Samfinansierede bevillinger I ALT								

1.2. Anslåede virkninger for indtægterne

- ☒ Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne.
- ☐ Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
 - ☐ for egne indtægter
 - ☐ for diverse indtægter

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ⁵²						
		År N	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)		
Artikel								

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

Forordningen er udformet, så den sikrer alle fabrikanters fulde overholdelse. Derfor forventes der ikke genereret indtægter fra afgifter for emissionsoverskridelser i henhold til artikel 8. Men i det tilfælde, at gennemførelsen af denne artikels bestemmelser skaber indtægter, vil disse indgå i EU's almindelige budget. I konsekvensanalysen, der ledsager dette forslag, angives intervaller af potentielle afgifter for emissionsoverskridelser, som alt i alt kunne blive skyldige i tilfælde af manglende efterlevelse.

Det oplyses, hvilken metode der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne.

[...]

⁵²

Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 25 %.