

**REGLUGERÐ EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (ESB) 2019/1242****2022/EES/10/68****frá 20. júní 2019**

**um að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir ný, þung ökutæki og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 595/2009 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 og tilskipun ráðsins 96/53/EB (\*)**

EVROPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFU,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 1. mgr. 192. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins (1),

að höfðu samráði við svæðanefndina,

í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð (2),

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í Parísarsamningnum er m.a. sett fram langtíamarkmið í samræmi við það markmið að halda hækkun á meðalhitastigi á heimsvísu vel undir 2 °C yfir gildum fyrir iðnvæðingu og að fylgja eftir viðleitni til að halda henni við 1,5 °C yfir gildum fyrir iðnvæðingu. Nýjustu niðurstöður vísindarannsókna, sem birtar voru í sérstakri skýrslu milliríkjanefndarinnar um loftslagsbreytingar (IPCC) um áhrif hnattrænnar hlýnunar um 1,5 °C yfir gildum fyrir iðnvæðingu og tilheyrandi feril hnattrænnar losunar gróðurhúsalofttegunda í heiminum, staðfesta ótvírætt neikvæð áhrif loftslagsbreytinga. Niðurstaða þeirrar sérstöku skýrslu er sú að losunarskerðing á öllum sviðum skipti sköpum til að draga úr hnattrænni hlýnun.
- 2) Til að stuðla að markmiðum Parísarsamningsins þarf að hraða umbreytingu alls flutningageirans í átt að engri losun, að teknu tilliti til orðsendingar framkvæmdastjórnarinnar frá 28. nóvember 2018 sem ber yfirskriftina „Hrein pláneta fyrir alla: evrópsk stefnumarkandi langtímasýn fyrir blómstrandi, nútímalegt, samkeppnishæft og loftslagshlutlaust hagkerfi“, þar sem dregin er upp mynd af nauðsynlegum efnahagslegum og samfélagslegum umbreytingum þar sem allir gearar hagkerfisins og samfélagsins eru þátttakendur til að stuðla að þeirri umbreytingu að nettólosun gróðurhúsalofttegunda verði engin eigi síðar en 2050. Einnig verður að draga verulega úr losun loftmengunarefna frá flutningum sem skaða heilsu okkar og umhverfið.

(\*) Þessi ESB-gerð birtist í Stj. ESB L 198, 25.7.2019, bls. 202. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 398/2021 frá 10. Desember 2021 um breytingu á XX. viðauka (Umhverfismál) við EES-samninginn (bíður birtingar).

(1) Stj. ESB C 62, 15.2.2019, bls. 286.

(2) Afstaða Evrópuþingsins frá 18. apríl 2019 (hefur enn ekki verið birt í *Stjórnartíðindunum*) og ákvörðun ráðsins frá 13. júní 2019.

- 3) Framkvæmdastjórnin samþykkti pakka vegna hreyfanleika 31. maí 2017 („Evrópa á hreyfingu: áætlun fyrir félagslega réttláta umbreytingu yfir í umhverfissvænan, samkeppnishæfan og tengdan hreyfanleika fyrir alla“) og 8. nóvember 2017 („Markmiðum um hreyfanleika með lítilli losun náð: Evrópusamband sem verndar plánetuna, styrkir rétt neytenda og verndar iðnað og launafólk“). Í þessum þökkum er sett fram jákvæð áætlun sem miðar einnig að því að tryggja snurðulausa umbreytingu yfir í umhverfissvænan, samkeppnishæfan og tengdan hreyfanleika fyrir alla.
- 4) Þessi reglugerð er hluti af þriðja pakka framkvæmdastjórnarinnar vegna hreyfanleika frá 17. maí 2018 sem ber yfirskriftina „Evrópa á hreyfingu — sjálfbær hreyfanleiki fyrir Evrópu: öruggur, tengdur og umhverfissvænn“ sem fylgir eftir orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 13. september 2017 sem ber yfirskriftina „Fjárfesting í snjalliðnaði, nýsköpunariðnaði og sjálfbærum iðnaði: endurnýjuð stefnuáætlun ESB um iðnaðarmál“. Þessi reglugerð miðar einnig að því að ljúka ferlinu við að tryggja að Sambandið njóti fulls ávinnings af nútímavæðingu og afkolun samgöngu-hreyfanleika. Markmið þessa þriðja pakka vegna hreyfanleika er að gera hreyfanleika í Evrópu öruggari og aðgengilegri, evrópskan iðnað samkeppnishæfari, störf í Evrópu öruggari og kerfið fyrir hreyfanleika umhverfissvænna og betur í stakk búið til að takast á við loftslagsbreytingar. Það krefst þess að Sambandið, aðildarríkin og hagsmunaaðilar leggi sig öll fram, ekki síst við að efla þá viðleitni að draga úr koltvísýringslosun og loftmengun.
- 5) Í þessari reglugerð, sem og í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/631 <sup>(3)</sup>, er kveðið á um skýra stefnu um skerðingu koltvísýringslosunar frá flutningum á vegum og stuðlað að bindandi markmiði innan Sambandsins um að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá öllu hagkerfinu um a.m.k. 40%, samanborið við árið 1990, eigi síðar en 2030, eins og samþykkt var í niðurstöðum fundar leiðtogaráðsins frá 23.–24. október 2014 og viðurkennt af ráðinu 6. mars 2015 sem „fyrirhugað landsákráðað framlag Sambandsins samkvæmt Parísarsamningnum“.
- 6) Í niðurstöðum fundar síns 23.–24. október 2014 samþykkti leiðtogaráðið 30% skerðingu á losun gróðurhúsalofttegunda fyrir árið 2030, samanborið við árið 2005, í þeim geirum sem eru ekki hluti af viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir. Losun gróðurhúsalofttegunda frá flutningum á vegum eiga stóran þátt í losun frá þessum geirum. Um fjórðungur af heildarlosun Sambandsins árið 2016 kom til frá flutningum á vegum. Losun frá flutningum á vegum hefur aukist og er hún að staðaldri umtalsvert yfir gildum ársins 1990. Ef losun frá flutningum á vegum eykst enn frekar mun hún jafna út losunarskerðingar sem hafa verið innleiddar í öðrum geirum í tengslum við baráttuna gegn loftslagsbreytingum.
- 7) Í niðurstöðum fundar leiðtogaráðsins frá 23.–24. október 2014 var einnig lögð áhersla á mikilvægi þess að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og áhættu í tengslum við jarðefnaeldsneytisþörf í flutningageiranum með því að beita heildstæðri og tæknilega hlutlausri nálgun til að stuðla að losunarskerðingu og orkunýtni í flutningum, rafknúnum flutningum og endurnýjanlegum orkugjöfum í flutningageiranum, einnig eftir árið 2020.
- 8) Til að veita neytendum í Sambandinu örugga, sjálfbæra og samkeppnishæfa orku á viðráðanlegu verði er orkunýtni, sem stuðlar að takmörkun á eftirspurn, einn af fimm nátengdu þáttunum, sem styrkja hvern annan á gagnkvæman hátt, sem settir eru fram í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 25. febrúar 2015 með yfirskriftina „Rammaskipulag fyrir öflugt orkusamband með framsýna stefnu varðandi loftslagsbreytingar“. Í orðsendingunni kemur fram að þrátt fyrir að allar atvinnugreinar verði að gera ráðstafanir til að auka nýtni orkunotkunar sinnar hafi flutningageirinn gríðarmikla möguleika til orkunýtni.
- 9) Koltvísýringslosun frá þungum ökutækjum, þ.m.t. vöruflutningabílum, hópibifreiðum og langferðabifreiðum, er núna um 6% af heildarkoltvísýringslosun í Sambandinu og um 25% af heildarkoltvísýringslosun frá flutningum á vegum. Án frekari aðgerða er reiknað með að hluti koltvísýringslosunar frá þungum ökutækjum aukist um 9% milli 2010 og 2030. Á núverandi stundu eru engar kröfur í lögum Sambandsins um skerðingu koltvísýringslosunar fyrir þung ökutæki og því er þörf á sértækum ráðstöfunum fyrir slík ökutæki án tafar.

<sup>(3)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/631 frá 17. apríl 2019 um að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir nýjar fólksbifreiðar og ný, létt atvinnuökutæki og um niðurfellingu reglugerða (EB) nr. 443/2009 og (ESB) nr. 510/2011 (Stjtið. ESB L 111, 25.4.2019, bls. 13).

- 10) Þar af leiðandi skal ákvarða markmið um skerðingu koltvísýringslosunar fyrir allan flota nýrra, þungra ökutækja í Sambandinu fyrir árin 2025 og 2030, að teknu tilliti til endurnýjunartíma ökutækjaflotans og nauðsynjar þess að flutningar á vegum stuðli að markmiðum Sambandsins sem tengjast loftslags- og orkumálum frá og með árinu 2030. Slík þrepaskipt nálgun sendir iðnaðinum einnig skýr og snemmbúin merki um að hraða setningu orkunýttinnar tækni og þungra ökutækja með engri og lítilli losun á markað. Útbreiðsla þungra ökutækja með engri losun ætti einnig að stuðla að því að leysa vandamál varðandi hreyfanleika í þéttbýli. Það er mikilvægt að framleiðendur stuðli að notkun slíkra þungra ökutækja, ekki aðeins til að skerða koltvísýringslosun frá flutningum á vegum heldur einnig til að draga úr loftmengunarefnum og óhóflegri hávaðamengun á skilvirkan hátt í borgum og í þéttbýli.
- 11) Til að nýta til fulls möguleikann til orkunýtni og tryggja að flutningar á vegum stuðli almennt að þeim skerðingum á losun gróðurhúsalofttegunda sem samþykktar hafa verið, er viðeigandi að bæta við gildandi staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir nýjar fólksbifreiðar og létt atvinnuökutæki með því að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir þung ökutæki. Þessir staðlar um frammistöðu munu verða hvati fyrir nýsköpun í tækni sem bætir eldsneytisnýtingu og stuðlar að því að styrkja tæknilega forystu framleiðenda og birgja Sambandsins og tryggja fagleg störf til lengri tíma lítið.
- 12) Með tilliti til þess að loftslagsbreytingar eru vandamál sem nær yfir landamæri og að nauðsynlegt er að tryggja vel starfandi innri markað, bæði fyrir flutningaþjónustu á vegum og þung ökutæki og til að koma í veg fyrir uppskiptingu markaðarins, þykir rétt að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir þung ökutæki á vettvangi Sambandsins. Þessir staðlar um frammistöðu ættu ekki að hafa ekki áhrif á samkeppnislög Sambandsins.
- 13) Við ákvörðun á þeim skerðingarstigum fyrir koltvísýringslosun, sem floti þungra ökutækja í Sambandinu ætti að ná, ætti að taka tillit til þess hve áhrifarík þessi skerðingarstig eru til að stuðla að kostnaðarhagkvæmri skerðingu koltvísýringslosunar í geirunum, sem falla undir reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/842 <sup>(4)</sup>, eigi síðar en 2030, og enn fremur hefur verið tekið tillit til kostnaðarins og sparnaðarins sem af hlýst fyrir samfélagið, framleiðendur, flutningsaðila, neytendur sem og til beinna og óbeinna áhrifa á atvinnustarfsemi, nýsköpun og viðbótarávinningsa í formi minni loftmengunar og aukins orkuöryggis.
- 14) Tryggja ætti samfélagslega viðurkennda og réttláta umbreytingu yfir í hreyfanleika með engri losun. Því er mikilvægt að taka tillit til félagslegra áhrifa umbreytingarinnar á alla virðiskeðju ökutækjaiðnaðarins og bregðast að fyrra bragði við afleiðingum þeirra á atvinnustarfsemi. Markvissar áætlanir á vettvangi Sambandsins og á lands- og svæðisvísu eiga þar af leiðandi að vera teknar til athugunar við endurþjálfun, viðbótarþjálfun og tilfærslu starfsfólks, auk menntunar og framtaksverkefna fyrir atvinnuleitendur í samfélagum og á svæðum, sem hafa orðið fyrir neikvæðum áhrifum, í nánú samráði við aðila vinnumarkaðarins og lögbær yfirvöld. Hluti af þessari umbreytingu ætti að fela í sér að efla atvinnuþátttöku kvenna ásamt jöfnum tækifærum í þessum geira.
- 15) Velheppnuð umbreyting yfir í hreyfanleika með engri losun krefst samþættrar stefnu og hvetjandi umhverfis til að örva nýsköpun og viðhalda forystu Sambandsins í tæknimálum á sviði flutninga á vegum. Það felur í sér fjárfestingar opinberra aðila og einkaaðila í rannsóknum og nýsköpun, auk frambóð á þungum ökutækjum með engri og lítilli losun, innleiðingu hleðslu- og áfyllingargrunnvirkja, samþættingu við orkukerfi, auk sjálfbærs frambóðs á efnunum og sjálfbærrar framleiðslu, endurnotkunar og endurvinnslu rafgeyma í Evrópu. Þetta krefst samfelldra aðgerða á vettvangi Sambandsins og á lands-, svæðis- og staðarvísu, þ.m.t. með ívilnunum til að efla útbreiðslu þungra ökutækja með engri og lítilli losun.

<sup>(4)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/842 frá 30. maí 2018 um bindandi árlega skerðingu á losun gróðurhúsalofttegunda aðildarríkjanna frá 2021 til 2030 sem stuðlar að loftslagsaðgerðum til að uppfylla skuldbindingar samkvæmt Parísarsamningnum og um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 525/2013 (Stjtíð. ESB L 156, 19.6.2018, bls. 26).

- 16) Ný aðferð til að ákvarða koltvísýringslosun og eldsneytisnotkun einstakra þungra ökutækja hefur verið innleidd sem hluti af framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 595/2009 <sup>(5)</sup>. Í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2017/2400 <sup>(6)</sup> er kveðið á um aðferð sem byggist á útreikningatóli fyrir orkunotkun ökutækis (VECTO) þar sem unnt er að herma eftir koltvísýringslosun og eldsneytisnotkun fullbúinna þungra ökutækja. Sú aðferð gerir kleift að taka tillit til fjölbreytileikans á sviði þungra ökutækja og til þess að mikið er um sérsníði einstakra þungra ökutækja. Sem fyrsta skref er koltvísýringslosun ákvörðuð, frá og með 1. júlí 2019, fyrir fjóra flokka þungra ökutækja, sem valda 65% til 70% af allri koltvísýringslosun frá flota þungra ökutækja í Sambandinu.
- 17) VECTO-hermitíolið og reglugerð (ESB) 2017/2400 verða uppfærð stöðugt og tímanlega í ljósi nýsköpunar og til að taka tillit til innleiðingar nýrrar tækni, sem bætir eldsneytisnýtni þungra ökutækja.
- 18) Gögn um koltvísýringslosun, sem ákvörðuð eru samkvæmt reglugerð (ESB) 2017/2400, skulu vöktuð samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 <sup>(7)</sup>. Þessi gögn ættu að liggja til grundvallar ákvörðunar á markmiðum um koltvísýringslosunarskerðingu, sem þeir fjórir hópar þungra ökutækja sem losa mest í Sambandinu skulu ná, sem og ákvörðunar á sértækri meðalkoltvísýringslosun framleiðanda á tilteknu skýrslutímabili.
- 19) Setja ætti markmið um koltvísýringslosunarskerðingu fyrir 2025 sem hlutfallslega skerðingu á grundvelli meðalkoltvísýringslosunar frá þungum ökutækjum, sem eru nýskráð á tímabilinu 1. júlí 2019 til 30. júní 2020, sem endurspeglar útbreiðslu kostnaðarhagkvæmrar tækni sem er auðveldlega aðgengileg fyrir hefðbundin ökutæki. Einnig ætti að setja markmið um koltvísýringslosunarskerðingu fyrir tímabilið frá og með 2030. Þetta markmið ætti að gilda nema annað sé ákveðið samkvæmt endurskoðuninni sem framkvæma skal árið 2022. Meta ætti markmiðið fyrir árið 2030 í samræmi við skuldbindingar Evrópusambandsins samkvæmt Parísarsamningnum.
- 20) Til að tryggja að viðmiðunargildin fyrir koltvísýringslosun séu traust m.t.t. aukinnar koltvísýringslosunar frá þungum ökutækjum vegna óþarfa málsmeðferðarreglna, sem myndu ekki vera dæmigerð fyrir stöðu þar sem koltvísýringslosun hefur þegar verið reglufest, þykir rétt að ákvarða aðferð til að leiðrétta viðmiðunargildin fyrir koltvísýringslosun ef nauðsyn krefur.
- 21) Fljótandi jarðgas (LNG) er óhefðbundið eldsneyti sem er fánlegt fyrir þung ökutæki í stað dísilolíu. Útbreiðsla núverandi og væntanlegrar nýsköpunartækni, sem byggist á fljótandi jarðgasi, mun stuðla að því að markmiðum um koltvísýringslosunarskerðingu verði náð til skamms og meðallangs tíma þar sem notkun tækni, sem byggist á fljótandi jarðgasi, leiðir til minni koltvísýringslosunar í samanburði við dísilökutæki. Geta ökutækja, sem knúin eru fljótandi jarðgasi, til að draga úr koltvísýringslosun endurspeglast nú þegar að fullu í VECTO-hermitólinu. Að auki tryggir núverandi tækni, sem byggist á fljótandi jarðgasi, litla losun loftmengandi efna, s.s. köfnunarefnisoxíða og efnisagna. Einnig hafa verið sett upp nægilega mörg áfyllingargrunnvirki og er verið að þróa þau sem hluta af stefnurömmum aðildarríkja fyrir grunnvirki fyrir óhefðbundið eldsneyti.
- 22) Við útreikning á viðmiðunargildum fyrir koltvísýringslosun, sem liggja til grundvallar ákvörðunar á markmiðum um sértæka koltvísýringslosun fyrir árin 2025 og 2030, ætti að taka tillit til getu flota þungra ökutækja til að draga úr koltvísýringslosun. Því er viðeigandi að undanskilja atvinnuökutæki, s.s. ökutæki sem notuð eru við sorphirðu eða byggingarframkvæmdir, frá þeim útreikningi. Þessum ökutækjum hefur verið ekið hlutfallslega stutta vegalengd og vegna sértæks akstursmynsturs þeirra virðast tæknilegar ráðstafanir til að draga úr koltvísýringslosun og eldsneytisnotkun ekki vera jafn kostnaðarhagkvæmar og þær eru fyrir þung ökutæki sem notuð eru fyrir afhendingu vara.

<sup>(5)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 595/2009 frá 18. júní 2009 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja og hreyfla með tilliti til losunar frá þungum ökutækjum (Euro VI) og um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald ökutækja og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 715/2007 og tilskipun 2007/46/EB og um niðurfellingu á tilskipunum 80/1269/EBE, 2005/55/EB og 2005/78/EB (Stjtið. ESB L 188, 18.7.2009, bls. 1).

<sup>(6)</sup> Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2017/2400 frá 12. desember 2017 um framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 595/2009 að því er varðar ákvörðun koltvísýringslosunar og eldsneytisnotkunar þungra ökutækja og um breytingu á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB og á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 582/2011 (Stjtið. ESB L 349, 29.12.2017, bls. 1).

<sup>(7)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 frá 28. júní 2018 um vöktun og skýrslugjöf vegna koltvísýringslosunar og eldsneytisnotkunar nýrra þungra ökutækja (Stjtið. ESB L 173, 9.7.2018, bls. 1).

- 23) Kröfurnar um skerðingu koltvísýringslosunar ætti að gefa upp í grömmum af koltvísýringi á hvern tonnkilómetra til að endurspeglar notkun þungra ökutækja.
- 24) Tryggja þarf að heildarkröfur um skerðingu koltvísýringslosunar verði skipt jafnt upp meðal framleiðenda að teknu tilliti til fjölbreytileika þungra ökutækja með tilliti til hönnunar þeirra og akstursmynsturs, árlegrar akstursvegalengdar, farmþunga og lögunar eftirvagns. Því er viðeigandi að skipta þungum ökutækjum upp í mismunandi og aðskilda undirhópa sem endurspeglar dæmigert notkunarmynstur og sértæka tæknilega eiginleika ökutækisins. Með því að setja framleiðendum árleg markmið um sértæka koltvísýringslosun sem vegið meðaltal markmiðanna, sem skilgreind eru fyrir hvern undirhóp, er framleiðendum gefinn kostur á að láta frammistöðu, sem er meira en fullnægjandi í öðrum undirhópum, vega upp á móti mögulega ófullnægjandi frammistöðu í tilteknum undirhópum ökutækja, að teknu tilliti til meðalkoltvísýringslosunar á endingartíma ökutækja í mismunandi undirhópum.
- 25) Meta skal hvort framleiðandi uppfylli árleg markmið um sértæka koltvísýringslosun á grundvelli meðalkoltvísýringslosunar framleiðanda. Við ákvörðun á sértækri meðalkoltvísýringslosun ætti einnig að taka tillit til þeirra sérstöku eiginleika sem endurspeglast í mismunandi undirhópum ökutækja. Af þessum sökum ætti sértæk meðalkoltvísýringslosun framleiðanda að byggjast á meðalkoltvísýringslosun, sem ákvörðuð er fyrir hvern undirhóp ökutækja, þ.m.t. vægi sem byggist á áætlaðri, árlegri akstursvegalengd og meðalfarmþunga, sem endurspeglar heildarkoltvísýringslosun á endingartíma ökutækisins. Vegna takmarkaðrar getu atvinnuökutækja til að draga úr koltvísýringslosun ætti ekki að taka þessi ökutæki með í reikninginn við útreikning á sértækri meðalkoltvísýringslosun.
- 26) Til að tryggja snurðulausa umbreytingu yfir í hreyfanleika án losunar og skapa hvata til þróunar og útbreiðslu þungra ökutækja með engri og lítilli losun á markaði Sambandsins sem myndu koma til fyllingar gerningum sem miða að eftirspurnarhlíðinni, s.s. tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/33/EB<sup>(8)</sup>, ætti að innleiða sérstakt fyrirkomulag í formi sérstakra ívilnana fyrir skýrslutímabilin fyrir 2025 og setja ætti viðmiðanir um hlutdeild þungra ökutækja með engri og lítilli losun í flota framleiðanda fyrir skýrslutímabilin frá og með 2025.
- 27) Hvatakerfið ætti að vera þannig hannað að það tryggi veitendum og framleiðendum hleðslugrunnvirkja öryggi fyrir fjárfestingar þeirra til að hægt sé að ná skjótri útbreiðslu þungra ökutækja með engri og lítilli losun á markaði Sambandsins, samhliða því að veita framleiðendum tiltekinn sveigjanleika til að ákvarða tímaáætlun fyrir fjárfestingar þeirra.
- 28) Við útreikning á sértækri meðalkoltvísýringslosun framleiðanda á skýrslutímabilunum fyrir 2025 ætti að telja öll þung ökutæki með engri og lítilli losun margsinis. Fyrir skýrslutímabilin frá og með 2025 ætti að reikna sértæka meðalkoltvísýringslosun framleiðanda að teknu tilliti til frammistöðu hans með tilliti til þeirra viðmiðunargilda sem sett eru fyrir þung ökutæki með engri og lítilli losun. Hvatningin ætti að vera breytileg í samræmi við raunverulega koltvísýringslosun ökutækisins. Til að koma í veg fyrir að almenn umhverfismarkmið veikist ætti að setja þak á afleidda skerðingu koltvísýringslosunar.
- 29) Aðeins ætti að skapa hvata í tengslum við þung ökutæki með litla losun ef koltvísýringslosun þeirra er minni en helmingur af viðmiðunargildinu fyrir koltvísýringslosun frá öllum ökutækjum í þeim undirhópi ökutækja sem þunga ökutækið tilheyrir. Það myndi skapa hvatningu fyrir nýsköpun á þessu sviði.
- 30) Við hönnun á hvatafyrirkomulagi fyrir útbreiðslu þungra ökutækja með engri losun ætti einnig að taka tillit til minni vöruflutningabifreiða, sem falla ekki undir markmið um skerðingu koltvísýringslosunar samkvæmt þessari reglugerð. Þessi ökutæki hafa einnig umtalsverðan ávinning í för með sér með tilliti til þess að takmarka loftmengun í borgum. Til að tryggja að hvatafyrirkomulagið sé samræmt milli mismunandi gerða ökutækja ætti því einnig að setja þak á þá skerðingu sértækrar meðalkoltvísýringslosunar framleiðanda sem hlýst af minni vöruflutningabifreiðum með engri losun.

<sup>(8)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/33/EB frá 23. apríl 2009 um að stuðla að notkun á hreinum og orkunýtnum ökutækjum til flutninga á vegum (Stjútíð. ESB L 120, 15.5.2009, bls. 5).

- 31) Til þess að stuðla að kostnaðarhagkvæmri framkvæmd krafa um skerðingu koltvísýringslosunar og taka á sama tíma tillit til sveiflna í samsetningu flota þungra ökutækja og koltvísýringslosunar í gegnum árin, ættu framleiðendur að hafa möguleika á að láta frammistöðu, sem er meira en fullnægjandi við að uppfylla markmið þeirra um sértæka koltvísýringslosun eitt árið, vega upp á móti ófullnægjandi frammistöðu annað ár.
- 32) Til að skapa hvata til að skerða koltvísýringslosun á snemmstigi ætti framleiðandi með sértæka meðalkoltvísýringslosun sem er undir skerðingarferli koltvísýringslosunar, sem skilgreindur er með viðmiðunargildum fyrir koltvísýringslosun og markmiði um koltvísýringslosun fyrir árið 2025, að geta lagt þessa losunarinneign (e. *emission credit*) til hliðar í þeim tilgangi að uppfylla markmiðið fyrir árið 2025. Á sama hátt ætti framleiðandi með sértæka meðalkoltvísýringslosun, sem er undir skerðingarferli koltvísýringslosunar á milli markmiðsins fyrir árið 2025 og markmiðsins sem gildir frá og með 2030, að geta lagt þessa losunarinneign til hliðar í þeim tilgangi að uppfylla markmiðin um koltvísýringslosun frá og með 1. júlí 2025 til 30. júní 2030.
- 33) Framleiðandi, sem uppfyllir ekki markmið sitt um sértæka koltvísýringslosun á einhverju 12 mánaða tímabili frá og með 1. júlí 2025 til 30. júní 2030, ætti einnig að geta safnað takmarkaðri losunarskuld (e. *emission debt*). Hins vegar ættu framleiðendur að jafna út hugsanlegar eftirstöðvar losunarskulda á skýrslutímabili ársins 2029, sem lýkur 30. júní 2030.
- 34) Aðeins ætti að taka tillit til losunarinneigna og losunarskulda til að ákvarða hvort framleiðandi uppfylli markmið sitt um sértæka koltvísýringslosun og ætti ekki að líta á þær sem eignir sem hægt er að framselja eða skattleggja.
- 35) Ef um er að ræða umframlosun framleiðanda á koltvísýringi ætti framkvæmdastjórnin að beita fjárhagslegum viðurlögum í formi gjalds vegna umframlosunar koltvísýrings þar sem tekið er tillit til losunarinneignar og losunarskuldar. Gera ætti upplýsingar um umframlosun framleiðanda á koltvísýringi aðgengilegar öllum. Til að skapa nægilega hvatningu fyrir framleiðendur til að gera ráðstafanir til að draga úr sértækri koltvísýringslosun frá þungum ökutækjum er mikilvægt að gjaldið sé hærra en meðaljaðarkostnaður fyrir þá tækni sem þarf til að uppfylla markmiðin um koltvísýringslosun. Ákvarða ætti aðferðina við að innheimta gjöld með framkvæmdargerð, að teknu tilliti til aðferðarinnar sem samþykkt er samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 443/2009<sup>(9)</sup>. Gjöldin skulu reiknast sem tekjur í almennum fjárlögum Evrópusambandsins. Sem liður í matinu, sem fara skal fram samkvæmt reglugerð (ESB) 2019/631, ætti framkvæmdastjórnin að meta möguleikann á því að leggja þessar upphæðir í sérstakan sjóð eða úthluta þeim til viðeigandi áætlunar sem miðar að því að tryggja réttláta umbreytingu yfir í hreyfanleika með engri losun og styðja endurbjálfun, viðbótarbjálfun og aðra færnibjálfun starfsfólks í ökutækjageiranum.
- 36) Nauðsynlegt er að hafa fyrir hendi áreiðanlegt fylgnikerfi til að tryggja að markmiðum þessarar reglugerðar um koltvísýringslosun sé náð. Skylda framleiðenda um að leggja fram nákvæm gögn, samkvæmt reglugerð (ESB) 2018/956, og stjórnsýslusektir, sem heimilt er að leggja á þá ef þeir uppfylla ekki þessa skyldu, stuðla að því að tryggja áreiðanleika gagnanna sem notuð eru til að meta hvort markmiðin hafi verið uppfyllt samkvæmt þessari reglugerð.
- 37) Til að ná þeirri skerðingu koltvísýringslosunar sem um getur í þessari reglugerð ætti koltvísýringslosun frá þungum ökutækjum í notkun að vera í samræmi við þau gildi sem ákvörðuð eru samkvæmt reglugerð (EB) nr. 595/2009 og framkvæmdarráðstöfunum hennar. Við útreikning á sértækri meðalkoltvísýringslosun framleiðanda ætti framkvæmdastjórnin þar af leiðandi að geta tekið tillit til alls kerfistengds ósamræmis sem gerðarviðurkenningaryfirvöld komast að raun um að því er varðar koltvísýringslosun frá þungum ökutækjum í notkun.

<sup>(9)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 443/2009 frá 23. apríl 2009 um að setja staðla um mengunarvarnargetu nýrra fólksbifreiða sem hluta af samþættri stefnu Bandalagsins um að draga úr losun koltvísýrings frá létum ökutækjum (Stjtið. ESB L 140, 5.6.2009, bls. 1).

- 38) Til að vera í þeirri stöðu að geta gert slíkar ráðstafanir ætti framkvæmdastjórnin að hafa vald til að ákvarða og innleiða tilhögun til að staðfesta samræmi á milli koltvísýringslosunar þungra ökutækja í notkun, eins og ákvarðað er í samræmi við reglugerð (EB) nr. 595/2009 og framkvæmdarráðstafanir hennar, og koltvísýringslosunargilda sem skráð eru í samræmisvottorðum, vottorðum um skráningarviðurkenningu eða upplýsingaskrár viðskiptavina. Við mótun þessarar tilhögunar ætti að veita ákvörðun aðferða sérstaka athygli, þ.m.t. notkun gagna frá innbyggðum vöktunarbúnaði fyrir eldsneytis- og/eða orkunotkun til að greina aðferðir þar sem koltvísýringsframmistaða ökutækis er bætt með stýrðum hætti í tengslum við vottunar meðferðina. Ef slíkar sannprófanir leiða í ljós frávik eða aðferðir, sem bæta koltvísýringsframmistöðu ökutækis með stýrðum hætti, ætti að líta á þær niðurstöður sem nægilega ástæðu til að ætla að alvarleg hætta sé á því að ekki sé farið að tilskildum ákvæðum að því er varðar kröfurnar sem mælt er fyrir um í reglugerð (EB) nr. 595/2009 og í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 <sup>(10)</sup> og aðildarríkin ættu á þeim grundvelli að gera nauðsynlegar ráðstafanir skv. XI. kafla reglugerðar (ESB) 2018/858.
- 39) Skilvirkni markmiðanna um koltvísýringslosun, sem sett eru fram í þessari reglugerð, veltur að verulegu leyti á því hversu dæmigerð aðferðin, sem notuð er til að ákvarða koltvísýringslosun, er fyrir raunverulegan akstur. Í samræmi við álit frá vísindalegum ráðgjafahópi (SAM) frá 2016 að því er varðar létt ökutæki og tilmæli Evrópuþingsins í kjölfar rannsóknar þess á mælingum á losun á sviði vélknúinna ökutækja, þykir einnig rétt að koma á fyrirkomulagi fyrir þung ökutæki til að meta hversu dæmigerð gildin fyrir koltvísýringslosun og orkunotkun, sem ákveðin eru í samræmi við reglugerð (ESB) 2017/2400, eru fyrir gildin við raunverulegan akstur. Áreiðanlegasta leiðin til að tryggja að þessi gildi séu dæmigerð fyrir gildi við raunverulegan akstur er að nota gögn frá innbyggðum vöktunarbúnaði fyrir eldsneytis- og/eða orkunotkun. Framkvæmdastjórnin ætti því að hafa vald til að móta verklagsreglur, sem nauðsynlegar eru til að safna og vinna úr gögnum um eldsneytis- og orkunotkun sem krafist er við gerð slíks mats, og tryggja aðgengi almennings að slíkum gögnum um leið og hún tryggir vernd allra persónuupplýsinga.
- 40) Framkvæmdastjórnin ætti að meta hvernig gögn um eldsneytis- og orkunotkun geti hjálpað til við að tryggja að koltvísýringslosun ökutækja, sem ákveðin er með VECTO-hermitólinu í samræmi við reglugerð (EB) nr. 595/2009 og framkvæmdarráðstafanir hennar, verði áfram dæmigerð fyrir koltvísýringslosun við raunverulegan akstur til lengri tíma fyrir alla framleiðendur og nánar tiltekið hvernig unnt sé að nota slík gögn til að vakta muninn á milli koltvísýringslosunar, sem ákvörðuð er með VECTO-hermitólinu, og þeirrar sem verður við raunverulegan akstur og, ef nauðsyn krefur, til að koma í veg fyrir að þessi munur aukist.
- 41) Árið 2022 ætti framkvæmdastjórnin að meta skilvirkni staðlanna um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings, sem mælt er fyrir um í þessari reglugerð, einkum umfang þeirra markmiða um skerðingu koltvísýringslosunar sem ná skal eigi síðar en 2030, það fyrirkomulag sem ætti að liggja fyrir til að ná því markmiði og síðari markmiðum, sem og að fastsetja markmið um að draga úr koltvísýringslosun fyrir aðrar tegundir þungra ökutækja, svo sem minni vöruflutningabifreiðar, atvinnuökutæki, hópibifreiðar, langferðabifreiðar og dráttartæki. Í þessu mati ætti einnig að taka til athugunar þung ökutæki og samtengd ökutæki, eingöngu að því er varðar þessa reglugerð, þar sem tekið er tillit til þeirra þyngdarflokka og mála sem gilda um innanlandsflutninga, t.d. einingakerfi og samþætt flutningakerfi, en á sama tíma að meta mögulega þætti er varða öryggi og skilvirkni í flutningum, möguleg áhrif þvert á flutningamáta, á umhverfið og grunnvirki sem og af völdum bakslags (e. *rebound effect*), sem og landfræðilega staðsetningu aðildarríkja.
- 42) Mikilvægt er að meta losun koltvísýrings á öllum vistferli þungra ökutækja á vettvangi Sambandsins. Í því skyni ætti framkvæmdastjórnin, eigi síðar en 2023, að meta möguleikann á því að þróa sameiginlega aðferðafræði Sambandsins til að meta og gefa áreiðanlega skýrslu um gögn sem varða losun koltvísýrings á öllum vistferli þungra ökutækja sem sett eru á markað í Sambandinu. Framkvæmdastjórnin ætti að samþykkja ráðstafanir til eftirfylgni, þ.m.t., eftir því sem við á, tillögur að nýrri löggjöf.
- 43) Til að tryggja að gildin fyrir sértæka koltvísýringslosun frá þungum ökutækjum verði áfram dæmigerð og dagrétt ættu breytingar á reglugerð (EB) nr. 595/2009 og framkvæmdarráðstöfunum hennar, sem hafa áhrif á þessa sértæka koltvísýringslosun, að koma fram í þessari reglugerð. Af þeim sökum ætti framkvæmdastjórnin að hafa vald til að ákvarða aðferðafræði til að velja dæmigert þungt ökutæki fyrir hvern undirhóp ökutækja, sem skal liggja til grundvallar mati á breytingum á sértækri koltvísýringslosun.

<sup>(10)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 frá 30. maí 2018 um viðurkenningu á og markaðseftirlit með vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki, um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 715/2007 og (EB) nr. 595/2009 og niðurfellingu tilskipunar 2007/46/EB (Stjtíð. ESB L 151, 14.6.2018, bls. 1).

- 44) Til að tryggja samræmd skilyrði fyrir framkvæmd þessarar reglugerðar ætti að fela framkvæmdastjórninni framkvæmdarvald í tengslum við birtingu skrár yfir tiltekin gögn og frammistöðu framleiðenda.
- 45) Til að tryggja samræmd skilyrði fyrir framkvæmd þessarar reglugerðar ætti að fela framkvæmdastjórninni framkvæmdarvald til að auðkenna ökutæki, sem eru vottuð sem atvinnuökutæki, og leiðréttá árlega, sértæka meðalkoltvísyringslosun framleiðanda; innheimta gjöld vegna umframlosunar koltvísyrings; tilkynna frávik í gildum fyrir koltvísyringslosun og taka tillit til þeirra við útreikning á sértækri meðalkoltvísyringslosun; meta beitingu þeirra skilyrða sem viðmiðunargildin fyrir koltvísyringslosun eru ákvörðuð út frá og þeirra viðmiða sem notuð eru til að ákvarða hvort þessi losun hafi verið aukin óeðlilega mikið og, ef svo er, hvernig megi leiðréttá þau; tryggja að framkvæmdastjórnin hafi aðgang að tilteknum mælipáttum varðandi koltvísyringslosun og orkunotkun þungra ökutækja við raunverulegan akstur; framkvæma sannprófun á því að gildin fyrir koltvísyringslosun og eldsneytisnotkun, sem skráð eru í upplýsingaskránni viðskiptavina, samsvari koltvísyringslosun og eldsneytisnotkun þungra ökutækja í notkun og til að greina tilvist aðferða sem bæta frammistöðu ökutækisins með stýrðum hætti í tengslum við prófanir sem eru framkvæmdar eða útreikninga sem gerðir eru og til að velja eitt eða fleiri dæmigerð ökutæki í undirhópi ökutækja, sem skulu liggja til grundvallar leiðréttingar á farmþunga. Til þess að tryggja samræmd skilyrði fyrir framkvæmd reglugerðar (EB) nr. 595/2009 ætti að fela framkvæmdastjórninni framkvæmdarvald í þeim tilgangi að ákvarða tiltekna þætti er varða vistvænleika ökutækja í flokkum M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>. Framkvæmdarvaldinu, sem um getur í þessari forsendu, ætti að beita í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 <sup>(1)</sup>.
- 46) Til að unnt sé breyta veigalitlum ákvæðum þessarar reglugerðar, eða bæta við þau, ætti að fela framkvæmdastjórninni vald til að samþykkja gerðir í samræmi við 290. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins til að leiðrétta viðmiðunargildin fyrir koltvísyringslosun, til að setja fram leiðbeinandi meginreglur og viðmiðanir til að ákvarða verklagsreglur til að sannreyna koltvísyringslosun frá þungum ökutækjum í notkun og til að breyta viðaukunum við þessa reglugerð að því er varðar tiltekna tæknilega mælipætti, þ.m.t. vægisstuðla fyrir notkunarsnið, gildi fyrir farmþunga, gildi fyrir árlega akstursvegalengd og leiðréttingarstuðla fyrir farmþunga. Einkar mikilvægt er að framkvæmdastjórnin hafi viðeigandi samráð meðan á undirbúningsvinnu hennar stendur, þ.m.t. við sérfræðinga, og að þetta samráð fari fram í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í samstarfssamningnum milli stofnana um betri lagasetningu frá 13. apríl 2016 <sup>(2)</sup>. Einkum, í því skyni að tryggja jafna þátttöku við undirbúning framseldra gerða, ættu Evrópuþingið og ráðið að fá öll skjöl á sama tíma og sérfræðingar aðildarríkjanna og ættu sérfræðingar þeirra að hafa kerfisbundinn aðgang að fundum sérfræðingahópa framkvæmdastjórnarinnar sem vinna að undirbúningi framseldra gerða.
- 47) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiði þessarar reglugerðar, þ.e. að ákvarða kröfur um frammistöðu vegna losunar koltvísyrings fyrir þung ökutæki, og því verður betur náð á vettvangi Sambandsins, vegna umfangs þess og áhrifa, er Sambandinu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við nálægðarregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans um Evrópusambandið. Í samræmi við meðalhöfsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari reglugerð til að ná þessu markmiði.
- 48) Því ætti einnig að breyta reglugerðum (EB) nr. 595/2009 og (ESB) nr. 2018/956 sem og tilskipun ráðsins 96/53/EB <sup>(3)</sup> til samræmis við það.

#### SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

#### Viðfangsefni og markmið

Til að stuðla að því að ná markmiði Sambandsins um að draga úr losun sinni á gróðurhúsalofttegundum til 2030 um sem nemur 30% niður fyrir gildi ársins 2005 í þeim geirum sem falla undir 2. gr. reglugerðar (ESB) 2018/842, og markmiðum

<sup>(1)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdarvaldi sínu (Stjtið. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).

<sup>(2)</sup> Stjtið. ESB L 123, 12.5.2016, bls. 1.

<sup>(3)</sup> Tilskipun ráðsins 96/53/EB frá 25. júlí 1996 um að ákveða leyfileg hámarksval vegna umferðar innan aðildarríkjanna og milli landa og leyfilega hámarksþyngd vegna umferðar milli landa fyrir tiltekin ökutæki sem eru í notkun í Bandalaginu (Stjtið. EB L 235, 17.9.1996, bls. 59).



Parísarsamningsins, og til að tryggja eðlilega starfsemi innri markaðarins, eru settar kröfur í þessari reglugerð um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir ný, þung ökutæki þar sem draga skal úr sértækri koltvísýringslosun fyrir flota nýrra, þungra ökutækja í Sambandinu samanborið við viðmiðunargildin fyrir koltvísýringslosun sem hér segir:

- a) fyrir skýrslutímabilin frá og með árinu 2025, um 15%,
- b) fyrir skýrslutímabilin frá og með árinu 2030, um 30% nema annað sé ákveðið samkvæmt endurskoðuninni sem um getur í 15. gr.

Viðmiðunargildin fyrir koltvísýringslosun skulu byggjast á vöktunargögnum úr skýrslugjöf samkvæmt reglugerð (ESB) 2018/956 fyrir tímabilið 1. júlí 2019 til 30. júní 2020 („viðmiðunartímabilið“), að atvinnuökutækjum undanskildum, og skulu reiknuð út í samræmi við 3. lið í I. viðauka við þessa reglugerð.

2. gr.

### Gildissvið

1. Þessi reglugerð gildir um ný, þung ökutæki í flokkum N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub> sem hafa eftirfarandi eiginleika:
  - a) óliðskiptar vöruflutningabifreiðar þar sem samskipan ása er 4 x 2 og tæknilega leyfilegur hámarksmassi með hleðslu er meiri en 16 tonn,
  - b) óliðskiptar vöruflutningabifreiðir þar sem samskipan ása er 6 x 2,
  - c) dráttartæki þar sem samskipan ása er 4 x 2 og tæknilega leyfilegur hámarksmassi með hleðslu er meiri en 16 tonn og
  - d) dráttartæki þar samskipan ása er 6 x 2.

Að því er varðar 5. gr. og lið 2.3 í I. viðauka við þessa reglugerð gildir þessi reglugerð einnig um ný, þung ökutæki í flokki N, sem falla ekki undir gildissvið reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 510/2011 <sup>(14)</sup> og eru ekki með þá eiginleika sem settir eru fram í a- til d-lið fyrstu undirgreinar.

Þeir ökutækjaflokkar sem um getur í fyrstu og annarri undirgrein þessar málsgreinar vísa til þeirra ökutækjaflokka sem skilgreindir eru í II. viðauka við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB <sup>(15)</sup>.

2. Að því er varðar þessa reglugerð skulu ökutækin, sem um getur í 1. mgr., teljast vera ný, þung ökutæki á tilteknu 12 mánaða tímabili sem hefst 1. júlí, ef þau eru skráð í Sambandinu í fyrsta sinn á því tímabili og hafa ekki áður verið skráð utan Sambandsins.

Ekki skal telja með fyrri skráningu utan Sambandsins sem fór fram innan þriggja mánaða frá skráningu innan Sambandsins.

<sup>(14)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 510/2011 frá 11. maí 2011 um að setja staðla um mengunarvarnargetu nýrra léttra atvinnuökutækja sem hluta af samþættri stefnu Sambandsins um að draga úr losun koltvísýrings frá léttum ökutækjum (Stjtíð. ESB L 145, 31.5.2011, bls. 1).

<sup>(15)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB frá 5. september 2007 um ramma um viðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki (rammatilskipun) (Stjtíð. ESB L 263, 9.10.2007, bls. 1).

3. Framkvæmdastjórnin skal, með framkvæmdargerðum, samþykkja sértæka málsmeðferð til að auðkenna þung ökutæki, sem eru vottuð sem atvinnuökutæki samkvæmt reglugerð (EB) nr. 595/2009 og framkvæmdarráðstöfunum hennar en eru ekki skráð sem slík, og skal hún leiðrétta árlega sértæka meðalkoltvísyringslosun framleiðanda til að taka þessi ökutæki með í reikninginn frá og með skýrslutímabilinu fyrir árið 2021 og fyrir hvert eftirfarandi skýrslutímabil. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 16. gr. þessarar reglugerðar.

3. gr.

### Skilgreiningar

Í reglugerð þessari er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- 1) „viðmiðunargildi fyrir koltvísyringslosun“: meðaltal sértækrar koltvísyringslosunar á viðmiðunartímabilinu, sem um getur í annarri málsgrein 1. gr., fyrir öll ný, þung ökutæki í hverjum undirhópi ökutækja, að undanskildum atvinnuökutækjum, sem ákvarðað er í samræmi við 3. lið I. viðauka,
- 2) „sértæk koltvísyringslosun“: koltvísyringslosun fyrir stakt, þungt ökutæki sem ákvörðuð er í samræmi við lið 2.1 í I. viðauka,
- 3) „skýrslutímabil ársins Y“: tímabilið frá 1. júlí ársins Y til 30. júní ársins Y + 1,
- 4) „sértæk meðalkoltvísyringslosun“: meðaltal sértækrar koltvísyringslosunar fyrir ný, þung ökutæki framleiðanda á tilteknu skýrslutímabili sem ákvarðað er í samræmi við lið 2.7 í I. viðauka,
- 5) „markmið um sértæka losun koltvísyrings“: markmið hvers framleiðanda um koltvísyringslosun, sem er gefin upp í g/tkm og ákvörðuð árlega fyrir næstliðið skýrslutímabil í samræmi við 4. lið í I. viðauka,
- 6) „óliðskipt vöruflutningabifreið“: vöruflutningabifreið sem er hvorki hönnuð né smíðuð til að draga festivagn,
- 7) „dráttartæki“: dráttareining sem er hönnuð og smíðuð eingöngu eða aðallega til að draga festivagna,
- 8) „undirhópur ökutækja“: hópur ökutækja, eins og skilgreint er í 1. lið í I. viðauka, sem einkennist af tilteknum sameiginlegum og sérstökum tæknilegum viðmiðunum sem skipta máli við ákvörðun á koltvísyringslosun og eldsneytisnotkun þessara ökutækja,
- 9) „atvinnuökutæki“: þungt ökutæki þar sem koltvísyringslosun og eldsneytisnotkun hefur verið ákvörðuð, í samræmi við reglugerð (EB) nr. 595/2009 og framkvæmdarráðstafanir hennar, eingöngu fyrir önnur notkunarsnið en þau sem skilgreind eru í lið 2.1 í I. viðauka við þessa reglugerð,
- 10) „framleiðandi“: einstaklingur eða aðili sem ber ábyrgð á að leggja fram gögn varðandi ný þung ökutæki, skv. 5. gr. reglugerðar (ESB) 2018/956, eða, ef um er að ræða þung ökutæki með engri losun, einstaklingur eða aðili sem er ábyrgur gagnvart viðurkenningaryfirvaldinu fyrir öllum þáttum EB-gerðarviðurkenningaraðferðarinnar fyrir fullbúin ökutæki eða aðferðinni fyrir skráningarviðurkenningu í samræmi við tilskipun 2007/46/EB, svo og fyrir samræmi framleiðslunnar,
- 11) „þungt ökutæki með engri losun“: þungt ökutæki án brunahreyfils eða með brunahreyfli sem losar minna en 1 g CO<sub>2</sub>/kWh, eins og ákvarðað er í samræmi við reglugerð (EB) nr. 595/2009 og framkvæmdarráðstafanir hennar, eða sem losar minna en 1 g CO<sub>2</sub>/km, eins og ákvarðað er í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 715/2007 <sup>(16)</sup> og framkvæmdarráðstafanir hennar,

<sup>(16)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 715/2007 frá 20. júní 2007 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja með tilliti til losunar frá létum farþega- og atvinnuökutækjum (Euro 5 og Euro 6) og um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald ökutækja (Stjtið. ESB L 171, 29.6.2007, bls. 1).

- 12) „þungt ökutæki með lítilli losun“: þungt ökutæki, annað en þungt ökutæki með engri losun, þar sem gildið fyrir sértæka koltvísýringslosun er minna en helmingur af viðmiðunargildinu fyrir koltvísýringslosun allra ökutækja í þeim undirhópi sem þunga ökutækið tilheyrir, eins og ákvarðað er í samræmi við lið 2.3.3 í I. viðauka,
- 13) „notkunarnið“: samsetning af markhraðalotu, gildi fyrir farmþunga, samskipan yfirbyggingar eða eftirvagns og annarra mælipáttanna, ef við á, sem endurspeglar sértæka notkun ökutækis og sem liggja til grundvallar ákvörðunar á opinberum gildum fyrir koltvísýringslosun og eldsneytisnotkun þungs ökutækis,
- 14) „markhraðalota“: lýsing á hraða ökutækis, sem ökumaðurinn vill ná eða sem hann er takmarkaður við vegna umferðarskilyrða, sem hluti af þeirri vegalengd sem ekin er í einni ferð,
- 15) „farmþungi“: þyngd vara sem ökutæki flytur við mismunandi skilyrði.

#### 4. gr.

### Sértæk meðalkoltvísýringslosun framleiðanda

Frá og með 1. júlí 2020 og fyrir hvert skýrslutímabil þar á eftir skal framkvæmdastjórnin ákvarða fyrir hvern framleiðanda sértæka meðalkoltvísýringslosun í g/tkm fyrir næstliðið skýrslutímabil með því að taka tillit til eftirfarandi:

- a) gagna sem gefin er skýrsla um „samkvæmt reglugerð (ESB) 2018/956, fyrir ný, þung ökutæki framleiðanda sem skráð eru á næstliðnu skýrslutímabili, að undanskildum atvinnuökutækjum, og
- b) stuðulsins, sem ákvarðaður er í samræmi við 5. gr., fyrir ökutæki með engri og lítilli losun.

Sértæk meðalkoltvísýringslosun skal ákvörðuð í samræmi við lið 2.7 í I. viðauka.

#### 5. gr.

### Þung ökutæki með engri og lítilli losun

1. Frá og með 1. júlí 2020 og fyrir hvert skýrslutímabil eftir það skal framkvæmdastjórnin ákvarða fyrir hvern framleiðanda stuðul fyrir ökutæki með engri og lítilli losun fyrir næstliðið skýrslutímabil.

Stuðullinn fyrir ökutæki með engri og lítilli losun skal taka tillit til fjölda þungra ökutækja með engri og lítilli losun í flota framleiðanda á skýrslutímabilinu og koltvísýringslosunar þeirra, þ.m.t. þungu ökutækin með engri losun sem um getur í annarri undirgrein 1. mgr. 2. gr., sem og atvinnuökutækja með engri og lítilli losun, og skal hann ákvarðaður í samræmi við lið 2.3 í I. viðauka.

2. Að því er varðar 1. mgr. skal fjöldi þungra ökutækja með engri eða lítilli losun talinn með eftirfarandi hætti fyrir skýrslutímabilin 2019 til 2024:

- a) þungt ökutæki með engri losun skal talið sem tvö ökutæki og

- b) Þungt ökutæki með lítilli losun skal talið sem allt að tvö ökutæki sem fall af sértækri koltvísýringslosun þess og viðmiðunargildum fyrir litla losun fyrir þann undirhóp ökutækja sem ökutækið tilheyrir, eins og skilgreint er í lið 2.3.3 í I. viðauka.

Stuðullinn fyrir ökutæki með engri og lítilli losun skal ákvarðaður í samræmi við lið 2.3.1 í I. viðauka.

3. Fyrir skýrslutímabili frá og með árinu 2025 skal stuðullinn fyrir ökutæki með engri og lítilli losun ákvarðaður á grundvelli 2% viðmiðunargildis í samræmi við lið 2.3.2 í I. viðauka.

4. Stuðullinn fyrir ökutæki með engri og lítilli losun skal skerða sértæka meðalkoltvísýringslosun framleiðanda um allt að 3%. Framlag þungra ökutækja með engri losun, sem um getur í annarri undirgrein 1. mgr. 2. gr., til þessa stuðuls skal skerða sértæka meðalkoltvísýringslosun framleiðanda um allt að 1,5%.

6. gr.

### Markmið framleiðanda um sértæka losun koltvísýrings

Frá og með 1. júlí 2026 og á hverju skýrslutímabili eftir það skal framkvæmdastjórnin ákvarða fyrir hvern framleiðanda markmið um sértæka losun koltvísýrings fyrir næstliðið skýrslutímabil. Þetta markmið um sértæka losun koltvísýrings skal vera summan, fyrir alla undirhópa ökutækja, af margfeldi eftirfarandi gilda:

- markmiðsins um skerðingu koltvísýringslosunar, sem um getur í a- eða b-lið fyrstu málsgreinar 1. gr., eftir því sem við á,
- viðmiðunargildanna fyrir koltvísýringslosun,
- hlutdeildar ökutækja framleiðanda í hverjum undirhópi ökutækja,
- vægisstuðlanna sem notaðir eru fyrir hvern undirhóp ökutækja í tengslum við árlega akstursvegalengd og farmþunga.

Markmiðið um sértæka losun koltvísýrings skal ákvarðað í samræmi við 4. lið í I. viðauka.

7. gr.

### Losunarinneignir og losunarskuldir

1. Til þess að ákvarða hvort framleiðandi uppfylli markmið sín um sértæka losun koltvísýrings á skýrslutímabilunum fyrir árin 2025 til 2029 skal taka tillit til losunarinneigna hans eða losunarskulda, sem ákvarðaðar eru í samræmi við 5. lið I. viðauka, sem svara til fjölda nýrra, þungra ökutækja framleiðanda á skýrslutímabilinu, að undanskildum atvinnuökutækjum, margfaldað með:

- mismuninum milli ferilsins fyrir skerðingu koltvísýringslosunar, eins og um getur í 2. mgr., og sértækrar meðalkoltvísýringslosunar þess framleiðanda, ef sá mismunur er jákvæður (hér á eftir nefnt „losunarinneignir“) eða
- mismuninum milli sértækrar meðalkoltvísýringslosunar og markmiðs þess framleiðanda um sértæka koltvísýringslosun, ef sá mismunur er jákvæður (hér á eftir nefnt „losunarskuldir“).

Losunarinneignum skal safnað á skýrslutímabilunum fyrir 2019 til 2029. Þó skal aðeins taka tillit til þeirra losunarinneigna sem safnað er á skýrslutímabilunum fyrir 2019 til 2024 í þeim tilgangi að ákvarða hvort framleiðandinn uppfylli markmiðið um sértæka losun koltvísýrings á skýrslutímabilinu fyrir árið 2025.

Losunarskuldum skal safnað á skýrslutímabilunum fyrir 2025 til 2029. Hins vegar skal heildarlosunarskuld framleiðanda ekki fara meira en 5% yfir markmið framleiðanda um sértæka losun koltvísýrings á skýrslutímabilinu fyrir árið 2025, margfaldað með fjölda þungra ökutækja framleiðanda á því tímabili (hér á eftir nefnt „mörk losunarskulda“).

Eftir atvikum skal yfirfæra losunarinneignir og losunarskuldir, sem safnað er á skýrslutímabilunum fyrir árin 2025 til 2028, frá einu skýrslutímabili yfir á næsta skýrslutímabil. Allar eftirstandandi losunarskuldir skulu gerðar upp á skýrslutímabili ársins 2029.

2. Ferillinn fyrir skerðingu koltvísýringslosunar skal fastsettur fyrir hvern framleiðanda í samræmi við lið 5.1 í I. viðauka, á grundvelli línulegs ferils á milli viðmiðunargildisins fyrir koltvísýringslosun, sem um getur í annarri málsgrein 1. gr., og markmiðsins um koltvísýringslosun fyrir skýrslutímabil ársins 2025, eins og tilgreint er í a-lið fyrstu málsgreinar þeirrar greinar, og milli markmiðsins um koltvísýringslosun fyrir skýrslutímabil ársins 2025 og markmiðsins um koltvísýringslosun fyrir skýrslutímabilin frá og með árinu 2030, eins og tilgreint er í b-lið fyrstu málsgreinar þeirrar greinar.

8. gr.

### Markmið um sértæka losun koltvísýrings uppfyllt

1. Ef það er metið svo, skv. 2. mgr., að framleiðandi beri ábyrgð á umframlosun koltvísýrings á tilteknu skýrslutímabili frá og með 2025, skal framkvæmdastjórnin leggja á gjald vegna umframlosunar koltvísýrings, sem reiknað er út í samræmi við eftirfarandi formúlu:

a) frá 2025 til 2029:

$$(\text{gjald vegna umframlosunar koltvísýrings}) = (\text{umframlosun koltvísýrings} \times 4250 \text{ evrur/gCO}_2\text{/tkm}),$$

b) frá og með 2030:

$$(\text{gjald vegna umframlosunar koltvísýrings}) = (\text{umframlosun koltvísýrings} \times 6800 \text{ evrur/gCO}_2\text{/tkm}).$$

2. Framleiðandi skal talinn bera ábyrgð á umframlosun koltvísýrings í eftirfarandi tilvikum:

a) þegar samtala losunarskulda, að frádreginni samtölu losunarinneigna, fer á einhverju skýrslutímabili á árunum 2025 til 2028 yfir þau mörk losunarskulda sem um getur í þriðja undirlið 1. mgr. 7. gr.,

b) þegar samtala losunarskulda, að frádreginni samtölu losunarinneigna, er jákvæð á skýrslutímabili ársins 2029,

c) þegar sértæk meðalkoltvísýringslosun framleiðanda fer yfir markmið hans um sértæka koltvísýringslosun, frá og með skýrslutímabili ársins 2030.

Umframlosun koltvísýrings á tilteknu skýrslutímabili skal reiknuð út í samræmi við 6. lið í I. viðauka.

3. Framkvæmdastjórnin skal ákvarða, með framkvæmdargerðum, úrræði til að innheimta gjöld vegna umframlosunar koltvísýrings skv. 1. mgr. þessarar greinar. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 16. gr.
4. Gjöld vegna umframlosunar koltvísýrings skulu reiknast sem tekjur í almennum fjárlögum Evrópusambandsins.

9. gr.

### Sannprófun vöktunargagna

1. Gerðarviðurkenningaryfirvöld skulu án tafar gefa framkvæmdastjórninni skýrslu um frávík sem greinast í koltvísýringslosunargildum fyrir þung ökutæki í notkun í samanburði við þau gildi sem skráð eru í samræmisvottorðum eða upplýsingaskrá viðskiptavinar, sem um getur í 4. mgr. 9. gr. reglugerðar (ESB) 2017/2400, í kjölfar niðurstaðna sannprófana sem gerðar voru í samræmi við verklagsregluna sem um getur í 13. gr. þessarar reglugerðar.
2. Framkvæmdastjórnin skal taka tillit til þeirra frávika sem um getur í 1. mgr. við útreikning á sértækri meðalkoltvísýringslosun framleiðanda.
3. Framkvæmdastjórnin skal samþykka, með framkvæmdargerðum, ítarlegar reglur um verklag um skýrslugjöf slíkra frávika og hvernig beri að taka tillit til þeirra í útreikningunum á sértækri meðalkoltvísýringslosun. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 16. gr.

10. gr.

### Mat á viðmiðunargildum fyrir koltvísýringslosun

Til að tryggja að viðmiðunargildin fyrir koltvísýringslosun séu traustur og dæmigerður grunnur til ákvörðunar á markmiðum um koltvísýringslosun fyrir allan flotann í Sambandinu skal framkvæmdastjórnin, með framkvæmdargerðum, ákveða aðferð til að meta beitingu skilyrðanna, sem viðmiðunargildin fyrir koltvísýringslosun hafa verið ákvörðuð út frá, og setja viðmið til að ákvarða hvort þau losunargildi hafi hækkað ótilhlýðilega mikið og, ef sú er raunin, hvernig megi leiðrétta þau.

Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 16. gr.

11. gr.

### Birting gagna og frammistöðu framleiðenda

1. Eigi síðar en 30. apríl ár hvert skal framkvæmdastjórnin birta, með framkvæmdargerðum, skrá þar sem eftirfarandi er tilgreint:
  - a) frá 1. júlí 2020: sértæk meðalkoltvísýringslosun hvers framleiðanda á næstliðnu skýrslutímabili, eins og um getur í 4. gr.,
  - b) frá 1. júlí 2020: stuðull hvers framleiðanda fyrir ökutæki með engri og lítilli losun á næstliðnu skýrslutímabili, eins og um getur í 1. mgr. 5. gr.,

- c) frá 1. júlí 2026: markmið hvers framleiðanda um sértæka losun koltvísýrings á næstliðnu skýrslutímabili, eins og um getur í 6. gr.,
- d) frá 1. júlí 2020 til 30. júní 2031: skerðingarferill hvers framleiðanda fyrir koltvísýringslosun, losunarinneignir framleiðanda og frá 1. júlí 2026 til 30. júní 2031, losunarskuldir framleiðanda á næstliðnu skýrslutímabili, eins og um getur í 7. gr.,
- e) frá 1. júlí 2026: umframlosun hvers framleiðanda á koltvísýringi á næstliðnu skýrslutímabili, eins og um getur í 1. mgr. 8. gr.,
- f) frá 1. júlí 2020: sértæk meðalkoltvísýringslosun allra nýrra, þungra ökutækja sem skráð eru í Sambandinu á næstliðnu skýrslutímabili.

Skráin, sem gefin skal út fyrir 30. apríl 2021, skal innihalda viðmiðunargildin fyrir koltvísýringslosun sem um getur í annari málsgrein 1. gr.

2. Framkvæmdastjórnin skal samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 17. gr., til að leiðrétta viðmiðunargildin fyrir koltvísýringslosun í samræmi við eftirfarandi:

- a) ef vægisstuðlarnir fyrir notkunarsnið eða gildin fyrir farmþunga hafa verið leiðrétt skv. b- eða c-lið 1. mgr. 14. gr., með því að beita aðferðinni sem sett er fram í 1. lið II. viðauka,
- b) ef búið er að ákvarða leiðréttingarstuðla skv. 2. mgr. 14. gr., með því að beita þessum leiðréttingarstuðlum á viðmiðunargildin fyrir koltvísýringslosun,
- c) ef ákveðið hefur verið, í samræmi við aðferðina sem um getur í 10. gr., að viðmiðunargildin fyrir koltvísýringslosun hafi verið sett óþarflega há, með því að leiðrétta viðmiðunargildin fyrir koltvísýringslosun eigi síðar en 30. apríl 2022.

Framkvæmdastjórnin skal birta leiðrétt viðmiðunargildi fyrir koltvísýringslosun og skal beita þessum gildum í tengslum við útreikning á markmiðum framleiðanda um sértæka koltvísýringslosun sem gilda á skýrslutímabilunum frá og með deginum þegar framseldu gerðirnar, sem leiðrétta gildin, koma til framkvæmda.

12. gr.

### **Koltvísýringslosun og orkunotkun við raunverulegan akstur**

1. Framkvæmdastjórnin skal vakta og meta hversu dæmigerð gildi koltvísýringslosunar og orkunotkunar, sem eru ákvörðuð innan ramma reglugerðar (EB) nr. 595/2009, eru fyrir raunverulegan akstur.

Framkvæmdastjórnin skal enn fremur reglulega safna gögnum um koltvísýringslosun og orkunotkun við raunverulegan akstur fyrir þung ökutækí, sem nota innbyggðan búnað til að vakta eldsneytis- og/eða orkunotkun, og byrja á nýjum, þungum ökutækjum sem skráð eru frá þeim degi sem ráðstafanirnar, sem um getur í b-lið 5. gr. c reglugerðar (ESB) nr. 595/2009, koma til framkvæmda.

Framkvæmdastjórnin skal tryggja að almenningur sé upplýstur um hvernig þessar dæmigerðu aðstæður þróast til lengri tíma.

2. Í þeim tilgangi sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar skal framkvæmdastjórnin tryggja, frá og með þeim degi sem ráðstafanirnar, sem um getur í b-lið 5. gr. c reglugerðar (EB) nr. 595/2009, koma til framkvæmda, að eftirfarandi mæliþættir er varða koltvísýringslosun og orkunotkun þungra ökutækja við raunverulegan akstur séu gerðar aðgengilegar henni með reglulegu millibili annaðhvort af hálfu framleiðenda eða landsbundinna yfirvalda eða fyrir tilstuðlan beinna gagnaflutninga frá ökutækjum, eftir því sem við á:

- a) verksmiðjunúmer ökutækis,
- b) eldsneytis- og raforkunotkun,
- c) heildarvegalengd sem farin er,
- d) farmþungi,
- e) hvað varðar þung tvinnrafökutæki, sem eru ætluð fyrir ytri hleðslu, eldsneytis- og raforkunotkun sem og ekin vegalengd, sundurliðuð eftir mismunandi aksturshöfum,
- f) aðrir mæliþættir sem eru nauðsynlegir til að tryggja að hægt sé að uppfylla skuldbindingarnar sem settar eru fram í 1. mgr. þessarar greinar.

Framkvæmdastjórnin skal annast vinnslu gagnanna, sem hafa fengist samkvæmt fyrstu undirgrein þessarar málsgreinar, til að taka saman gagnasöfn þar sem nafnleyndar er gætt, þ.m.t. frá hverjum framleiðanda, að því er varðar 1. mgr. Verksmiðjunúmer ökutækis skulu aðeins notuð að því er varðar þessa gagnavinnslu og skulu ekki vera geymd lengur en nauðsynlegt er í þeim tilgangi.

3. Til að koma í veg fyrir að munurinn í tengslum við losun við raunverulegan akstur aukist skal framkvæmdastjórnin, eigi síðar en tveimur árum og fimm mánuðum eftir að ráðstafanirnar, sem um getur í b-lið 5. gr. c reglugerðar (EB) nr. 595/2009, koma til framkvæmda, meta hvernig hægt sé að nota gögn um eldsneytis- og orkunotkun til að tryggja að gildin fyrir koltvísýringslosun og orkunotkun ökutækisins, sem ákvörðuð eru samkvæmt þeirri reglugerð, verði áfram dæmigerð fyrir losun við raunverulegan akstur fyrir hvern framleiðanda.

Framkvæmdastjórnin skal vakta og greina árlega frá því hvernig munurinn, sem um getur í fyrstu undirgreininni, þróast og til að koma í veg fyrir enn meiri mun skal hún árið 2027 meta möguleikann á fyrirkomulagi til að leiðrétta sértæka meðalkoltvísýringslosun framleiðanda frá og með 2030 og, ef við á, leggja fram tillögu að nýrri löggjöf til að koma á slíku fyrirkomulagi.

4. Framkvæmdastjórnin skal, með framkvæmdargerðum, samþykka nákvæmar verklagsreglur um söfnun og úrvinnslu gagnanna sem um getur í 2. mgr. þessarar greinar. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 16. gr.

*13. gr.*

### **Sannprófun koltvísýringslosunar frá þungum ökutækjum í notkun**

1. Framleiðendur skulu tryggja að gildin fyrir koltvísýringslosun og eldsneytisnotkun, sem skráð eru í upplýsingaskrá viðskiptavinar, sem um getur í 4. mgr. 9. gr. reglugerðar (ESB) 2017/2400, samsvari koltvísýringslosun og eldsneytisnotkun þungra ökutækja í notkun, eins og ákvarðað er í samræmi við þá reglugerð.



2. Að lokinni gildistöku verklagsreglnanna, sem um getur í 4. mgr., skulu gerðarviðurkenningaryfirvöld þeirra framleiðenda sem þau hafa veitt leyfi til að nota hermitólið, í samræmi við reglugerð (EB) nr. 595/2009 og framkvæmdarráðstafanir hennar, sannprófa, á grundvelli viðeigandi og dæmigerðs úrtaks ökutækja, hvort gildin fyrir koltvísýringslosun og eldsneytisnotkun, sem skráð eru í upplýsingaskrár viðskiptavina, samsvari koltvísýringslosun og eldsneytisnotkun þungra ökutækja í notkun, eins og ákvarðað er í samræmi við þá reglugerð og framkvæmdarráðstafanir hennar, m.a. að teknu tilliti til fyrirliggjandi gagna frá innbyggðum búnaði til að vakta eldsneytis- og/eða orkunotkun.

Gerðarviðurkenningaryfirvöld skulu einnig sannreyna tilvist aðferða um borð í eða í tengslum við úrtaksökutækin sem bæta frammistöðu ökutækisins með stýrðum hætti í tengslum við prófanir sem eru framkvæmdar eða útreikninga sem gerðir eru vegna vottunar koltvísýringslosunar og eldsneytisnotkunar, með því að nota m.a. gögn frá innbyggðum vöktunarbúnaði fyrir eldsneytis- og/eða orkunotkun.

3. Ef sannprófun, sem framkvæmd er skv. 2. mgr., leiðir í ljós misræmi milli gilda fyrir koltvísýringslosun og eldsneytisnotkun, sem ekki má rekja til bilunar í hermitólinu, eða tilvist aðferða, sem bæta frammistöðu ökutækis, skal ábyrgja gerðarviðurkenningaryfirvaldið tryggja að upplýsingaskrár viðskiptavina, samræmisvottorð og vottorð um skráningarviðurkenningu séu leiðrétt, eftir því sem við á, auk þess sem það skal gera allar nauðsynlegar ráðstafanir sem settar eru fram í XI. kafla reglugerðar (ESB) 2018/858.

4. Framkvæmdastjórnin skal ákvarða, með framkvæmdargerðum, verklagsreglur um að framkvæma sannprófanirnar sem um getur í 2. mgr. þessarar greinar. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 16. gr.

Framkvæmdastjórninni er falið vald, áður en hún samþykkir framkvæmdargerðirnar sem um getur í fyrstu undirgreininni, til að samþykkja framselda gerð í samræmi við 17. gr. í því skyni að bæta við þessa reglugerð með því að setja fram leiðbeinandi meginreglur og viðmiðanir til að ákvarða verklagsreglurnar sem um getur í fyrstu undirgreininni.

*14. gr.*

### **Breytingar á I. og II. viðauka**

1. Til að tryggja að tæknilegir mæliþættir, sem notaðir eru við útreikning á sértækri meðalkoltvísýringslosun framleiðanda skv. 4. gr. og við útreikning á markmiðum um sértæka losun koltvísýrings skv. 6. gr., taki tillit til tækniframfara og framþróunar á sviði vöruflutningastjórnunar er framkvæmdastjórninni falið vald til að samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 17. gr. til að breyta eftirfarandi ákvæðum sem sett eru fram í I. og II. viðauka:

- a) færslunum fyrir gerð stýrishúss og hreyfilafli, sem settar eru fram í töflu 1 í I. viðauka, og skilgreiningunum fyrir „stýrishús með svefnrými“ og „stýrishús án svefnrýmis“, sem um getur í þeirri töflu,
- b) vægisstuðlarnir fyrir notkunarznið, eins og sett er fram í töflu 2 í I. viðauka,
- c) gildunum fyrir farmþunga, sem sett eru fram í töflu 3 í I. viðauka, og leiðréttingarstuðlunum fyrir farmþunga, sem settir eru fram í töflu 1 í II. viðauka,
- d) gildunum fyrir árlega akstursvegalengd, sem sett eru fram í töflu 4 í I. viðauka.

2. Ef gerðarviðurkenningaraðferðunum, sem mælt er fyrir um í reglugerð (EB) nr. 595/2009 og framkvæmdarráðstöfunum hennar, er breytt með öðrum breytingum en þeim sem um getur í b- og c-lið 1. mgr. þessarar greinar á þann hátt að koltvísýringslosun dæmigerðra ökutækja, sem skilgreind eru samkvæmt þessari málsgrein, eykst eða minnkar um meira en 5 g CO<sub>2</sub>/km skal framkvæmdastjórnin, í samræmi við b-lið fyrstu undirgreinar 2. mgr. 11. gr., beita leiðréttingarstuðli á viðmiðunargildið fyrir koltvísýringslosun, sem skal reiknaður út í samræmi við formúluna sem sett er fram í 2. lið í II. viðauka.

3. Framkvæmdastjórnin skal, með framkvæmdargerðum, ákveða aðferðafræði til að velja eitt eða fleiri dæmigerð ökutæki í undirhópi ökutækja, þ.m.t. tölfræðilegt vægi þeirra, sem skal liggja til grundvallar leiðréttingarinnar sem um getur í 2. mgr. þessarar greinar, að teknu tilliti til vöktunargagna sem gefin er skýrsla um samkvæmt reglugerð (ESB) 2018/956 og tæknilegra eiginleika ökutækja sem skráðir eru í 1. mgr. 12. gr. reglugerðar (ESB) 2017/2400. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem sett er fram í 2. mgr. 16. gr. þessarar reglugerðar.

15. gr.

### Endurskoðun og skýrslugjöf

1. Eigi síðar en 31. desember 2022 skal framkvæmdastjórnin leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið um skilvirkni þessarar reglugerðar, um markmiðið um að draga úr koltvísýringslosun og umfang hvatafyrirkomulags fyrir þung ökutæki með engri eða lítilli losun sem gildir frá og með 2030, um setningu markmiða um draga úr koltvísýringslosun frá öðrum tegundum þungra ökutækja, þ.m.t. dráttartækjum, hóp bifreiðum, langferðabifreiðum og atvinnuökutækjum, og um innleiðingu bindandi markmiða um að draga úr koltvísýringslosun frá þungum ökutækjum fyrir 2035 og 2040 og næstu ár þar á eftir. Meta skal markmiðið fyrir árið 2030 í samræmi við skuldbindingar Evrópusambandsins samkvæmt Parísarsamningnum.

2. Að auki skal skýrslan, sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar, einkum innihalda eftirfarandi:

a) mat á skilvirkni kerfisins fyrir losunarinneignir og losunarskuldir, sem um getur í 7. gr., og hvort viðeigandi sé að framlengja gildistíma þess til ársins 2030 og áfram,

b) mat á útbreiðslu þungra ökutækja með engri eða lítilli losun, að teknu tilliti til markmiðanna sem sett eru fram í tilskipun 2009/33/EB sem og viðeigandi mælipátta og skilyrða sem hafa áhrifa á setningu slíkra þungra ökutækja á markað,

c) mat á skilvirkni hvatafyrirkomulagsins fyrir þung ökutæki með engri og lítilli losun, sem sett er fram í 5. gr., og hversu viðeigandi mismunandi þættir þess eru, í því skyni að aðlaga fyrirkomulagið, fyrir tímabilið eftir 2025, að mögulegri aðgreiningu eftir akstursdrægi án losunar og undirhópi ökutækja, ásamt vægisstuðlum fyrir akstursvegalengd og farmþunga, með gildistökuþegi sem veitir a.m.k. þriggja ára frest,

- d) mat á uppbyggingu hleðslu- og áfyllingargrunnvirkja, á möguleikanum á því að innleiða staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir hreyfla, einkum fyrir atvinnuökutæki, og á því hversu dæmigerð gildin fyrir koltvísýringslosun og eldsneytisnotkun, sem ákvörðuð eru í samræmi við reglugerð (ESB) 2017/2400, eru fyrir gildin við raunverulegan akstur,
- e) eingöngu að því er varðar þessa reglugerð, athugasemdir varðandi þung ökutæki og samtengd ökutæki, að teknu tilliti til þeirra þyngdarflokka og mála sem gilda um innanlandsflutninga, t.d. einingakerfi og samþætt flutningakerfi, en á sama tíma að meta mögulega þætti er varða öryggi og skilvirkni í flutningum, möguleg áhrif þvert á flutningamáta, á umhverfið og grunnvirki sem og af völdum bakslags, sem og landfræðilega staðsetningu aðildarríkja.
- f) mat á VECTO-hermitólinu til að tryggja að tólið sé uppfært stöðugt og tímanlega,
- g) mat á möguleikanum á því að þróa sértæka aðferð svo taka megji með í reikninginn hugsanlegt framlag til skerðingar á losun koltvísýring með því að nota tilbúið og háþróað óhefðbundið endurnýjanlegt fljótandi og loftkennt eldsneyti, þ.m.t. rafeldsneyti (e. *e-fuel*), sem framleitt er með endurnýjanlegri orku og uppfyllir viðmiðanirnar um sjálfbærni og minnkun á losun gróðurhúsalofttegunda sem um getur í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/2001 <sup>(17)</sup>,
- h) mat á hagkvæmni þess að innleiða opið og gagnsætt samlagsfyrirkomulag milli framleiðenda sem er án mismununar,
- i) mat á upphæð gjaldsins vegna umframlosunar koltvísýrings til að tryggja að það sé hærra en meðaljaðarkostnaðurinn vegna þeirrar tækni sem þarf til að uppfylla markmiðin um koltvísýringslosun.
3. Skýrslunni, sem um getur í 1. mgr. skal, eftir því sem við á, fylgja tillaga að nýrri löggjöf til að breyta þessari reglugerð.

4. Sem hluti af matinu, skv. 5. mgr. 15. gr. reglugerðar (ESB) 2019/631, skal framkvæmdastjórnin meta möguleikann á því að leggja tekjurnar af gjaldi vegna umframlosunar koltvísýrings í sérstakan sjóð eða úthluta þeim til viðeigandi áætlunar með það að markmiði að tryggja réttláta umbreytingu í átt að loftslagsshlutlausu hagkerfi, eins og um getur í grein 4.1 í Parísarsamningnum, einkum til að styðja endurþjálfun, viðbótarþjálfun og aðra færniþjálfun og tilfærslu starfsfólks á sviði vélknúinna ökutækja í öllum aðildarríkjunum þar sem áhrifa gætur, sérstaklega á svæðunum og í samfélögum þar sem umbreytingin hefur hvað mest áhrif. Framkvæmdastjórnin skal, ef við á, leggja fram tillögu að nýrri löggjöf hvað þetta varðar eigi síðar en 2027.

5. Framkvæmdastjórnin skal, eigi síðar en 2023, meta möguleikann á því að þróa sameiginlega aðferðafræði Sambandsins til að meta og gefa áreiðanlega skýrslu um gögn sem varða koltvísýringslosun á öllum vistferli nýrra, þungra ökutækja sem sett eru á markað í Sambandinu. Framkvæmdastjórnin skal senda Evrópuþinginu og ráðinu þetta mat, þ.m.t., eftir því sem við á, tillögur að ráðstöfunum til eftirfylgni, eins og tillögur að nýrri löggjöf.

16. gr.

### Nefndarmeðferð

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndarinnar um loftslagsbreytingar sem um getur í a-lið 1. mgr. 44. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1999 <sup>(18)</sup>. Sú nefnd skal vera nefnd í skilningi reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.

<sup>(17)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/2001 frá 11. desember 2018 um að auka notkun orku frá endurnýjanlegum orkugjöfum (Stjúd. ESB L 328, 21.12.2018, bls. 82).

<sup>(18)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1999 frá 11. desember 2018 um stjórnun orkusambandsins og aðgerða í loftslagsmálum, um breytingu á reglugerðum Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 663/2009 og (EB) nr. 715/2009, tilskipunum Evrópuþingsins og ráðsins 94/22/EB, 98/70/EB, 2009/31/EB, 2009/73/EB, 2010/31/ESB, 2012/27/ESB og 2013/30/ESB, tilskipunum ráðsins 2009/119/EB og (ESB) 2015/652 og um niðurfellingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 525/2013 (Stjúd. ESB L 328, 21.12.2018, bls. 1).

2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.
3. Skili nefndin ekki álitni skal framkvæmdastjórnin ekki samþykkja drögin að framkvæmdargerðinni og þriðja undirgrein 4. mgr. 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011 skal gilda.

17. gr.

#### Beiting framsals

1. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, að uppfylltum þeim skilyrðum sem mælt er fyrir um í þessari grein.
2. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldu gerðirnar sem um getur í 11. gr. (2. mgr.), 13. gr. (annarri undirgrein 4. mgr.) og 14. gr. (1. mgr.) til fimm ára frá 14. ágúst 2019. Framkvæmdastjórnin skal taka saman skýrslu um valdaframsalið eigi síðar en níu mánuðum fyrir lok fimm ára tímabilsins. Valdaframsalið skal framlengt með þegjandi samkomulagi um jafnlangan tíma, nema Evrópuþingið eða ráðið andmæli þeirri framlengingu eigi síðar en þremur mánuðum fyrir lok hvers tímabils.
3. Evrópuþinginu eða ráðinu er hvenær sem er heimilt að afturkalla valdaframsalið sem um getur í 11. gr. (2. mgr.), 13. gr. (annarri undirgrein 4. mgr.) og 14. gr. (1. mgr.). Með ákvörðun um afturköllun skal binda enda á valdaframsalið sem um getur í þeirri ákvörðun. Ákvörðunin öðlast gildi daginn eftir birtingu hennar í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins eða síðar, eftir því sem tilgreint er í henni. Hún skal ekki hafa áhrif á gildi neinna framseldra gerða sem þegar eru í gildi.
4. Áður en framseld gerð er samþykkt skal framkvæmdastjórnin hafa samráð við sérfræðinga sem hvert aðildarríki hefur tilnefnt í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í samstarfssamningnum milli stofnana um betri lagasetningu frá 13. apríl 2016.
5. Um leið og framkvæmdastjórnin samþykkir framselda gerð skal hún samtímis tilkynna það Evrópuþinginu og ráðinu.
6. Framseld gerð, sem er samþykkt skv. 11. gr. (2. mgr.), 13. gr. (annarri undirgrein 4. mgr.) og 14. gr. (1. mgr.), skal því aðeins öðlast gildi að Evrópuþingið eða ráðið hafi ekki haft uppi nein andmæli innan tveggja mánaða frá tilkynningu um gerðina til Evrópuþingsins og ráðsins eða ef bæði Evrópuþingið og ráðið hafa upplýst framkvæmdastjórnina, áður en fresturinn er liðinn, um þá fyrirætlan sína að hreyfa ekki andmælum. Þessi frestur skal framlengdur um tvo mánuði að frumkvæði Evrópuþingsins eða ráðsins.

18. gr.

#### Breytingar á reglugerð (EB) nr. 595/2009

Reglugerð (EB) nr. 595/2009 er breytt sem hér segir:

- 1) Eftirfarandi málsliður bætist við í fyrstu málsgrein 2. gr.:

„Hún gildir einnig um ökutæki í flokkum O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub> að því er varðar 5. gr. a, 5. gr. b og 5. gr. c.“

2) Eftirfarandi greinum er bætt við:

„5. gr. a

**Sértækar kröfur fyrir framleiðendur að því er varðar vistvænleika ökutækja í flokkum M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>**

1. Framleiðendur skulu tryggja að ný ökutæki í flokkum O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>, sem eru seld, skráð eða tekin í notkun, uppfylli eftirfarandi kröfur:

- a) áhrif þessara ökutækja á koltvísýringslosun, eldsneytisnotkun, rafmagnsnotkun og akstursdrægi vélknúinna ökutækja án losunar er ákvörðuð í samræmi við þá aðferðafræði sem um getur í a-lið 5. gr. c,
- b) ökutækin eru með innbyggðan búnað fyrir vöktun og skráningu farmþunga, í samræmi við kröfurnar sem um getur í b-lið 5. gr. c.

2. Framleiðendur skulu tryggja að ný ökutæki í flokkum M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>, sem eru seld, skráð eða tekin í notkun, séu með innbyggðan búnað fyrir vöktun og skráningu á eldsneytis- og/eða orkunotkun, farmþunga og akstursvegalengd, í samræmi við kröfurnar sem um getur í b-lið 5. gr. c.

Þeir skulu einnig tryggja að akstursdrægi án losunar og raforkunotkun þessara ökutækja sé ákvörðuð í samræmi við aðferðafræðina sem um getur í c-lið 5. gr. c.

5. gr. b

**Sértækar kröfur fyrir aðildarríki að því er varðar vistvænleika ökutækja í flokkum M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>**

1. Í samræmi við framkvæmdarráðstafanirnar, sem um getur í 5. gr. c, skulu landsyfirvöld synja um veitingu EB-gerðarviðurkenningar eða landsbundinnar gerðarviðurkenningar að því er varðar nýjar gerðir ökutækja í flokkum M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub> sem uppfylla ekki kröfurnar sem settar eru fram í þessum framkvæmdarráðstöfunum.

2. Í samræmi við framkvæmdarráðstafanirnar, sem um getur í 5. gr. c, skulu landsyfirvöld banna að ný ökutæki í flokkum M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>, sem uppfylla ekki kröfurnar sem settar eru fram í þessum framkvæmdarráðstöfunum, séu seld, skráð eða tekin í notkun.

5. gr. c

**Ráðstafanir til að ákvarða tiltekna þætti að því er varðar vistvænleika ökutækja í flokkum M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>**

Eigi síðar en 31. desember 2021 skal framkvæmdastjórnin, með framkvæmdargerðum, samþykkja eftirfarandi ráðstafanir:

- a) aðferðafræði til að meta frammistöðu ökutækja í flokkum O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub> að því er varðar áhrif þeirra á koltvísýringslosun, eldsneytisnotkun, raforkunotkun og akstursdrægi vélknúinna ökutækja án losunar,

- b) tæknilegar kröfur fyrir uppsetningu á innbyggðum búnaði fyrir vöktun og skráningu á eldsneytis- og/eða orkunotkun og akstursvegalengd vélknúinna ökutækja í flokkum M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub> og til að ákvarða og skrá farmþunga eða heildarþyngd ökutækja, sem uppfylla þá eiginleika sem settir eru fram í a-, b-, c- eða d-lið fyrstu undirgreinar 1. mgr. 2. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1242 (\*), og samsetningu þeirra við ökutæki í flokkum O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>, þ.m.t. gagnasendingar milli ökutækja innan samsetningar, eins og nauðsyn krefur.
- c) aðferðafræði til að ákvarða akstursdrægi án losunar og raforkunotkun nýrra ökutækja í flokkum M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>.

Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 13. gr. a.

---

(\*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1242 frá 20. júní 2019 um að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir ný, þung ökutæki og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 595/2009 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 og tilskipun ráðsins 96/53/EB (Stjtið. ESB L 198, 25.7.2019, bls. 202).“

- 3) Eftirfarandi grein bætist við:

„13. gr. a

#### **Nefndarmeðferð**

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar tækninefndarinnar fyrir vélknúin ökutæki sem komið var á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 2018/858 (\*). Sú nefnd skal vera nefnd í skilningi reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.
2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.
3. Skili nefndin ekki álitni skal framkvæmdastjórnin ekki samþykkja drögin að framkvæmdargerðinni og þriðja undirgrein 4. mgr. 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011 skal gilda.

---

(\*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 frá 30. maí 2018 um viðurkenningu á og markaðseftirlit með vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki, um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 715/2007 og (EB) nr. 595/2009 og niðurfellingu tilskipunar 2007/46/EB (Stjtið. ESB L 151, 14.6.2018, bls. 1).“

19. gr.

### Breytingar á reglugerð (ESB) 2018/956

Reglugerð (ESB) 2018/956 er breytt sem hér segir:

1) Í stað 3. gr. kemur eftirfarandi:

„3. gr.

#### Skilgreiningar

Í þessari reglugerð gilda skilgreiningarnar sem settar eru fram í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB (\*) og reglugerð (EB) nr. 595/2009 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1242 (\*\*).

---

(\*) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB frá 5. september 2007 um ramma um viðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki (rammatilskipun) (Stjtið. ESB L 263, 9.10.2007, bls. 1).

(\*\*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1242 frá 20. júní 2019 um að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir ný, þung ökutæki og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 595/2009 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 og tilskipun ráðsins 96/53/EB (Stjtið. ESB L 198, 25.7.2019, bls. 202).“

2) Í stað 1. mgr. 4. gr. kemur eftirfarandi:

„1. Frá og með 1. janúar 2019 skulu aðildarríkin vakta gögnin, sem tilgreind eru í A-hluta í I. viðauka, varðandi ný þung ökutæki, sem skráð eru í fyrsta sinn í Sambandinu.

Frá árinu 2020 skulu lögbær yfirvöld aðildarríkjanna gefa framkvæmdastjórninni skýrslu, eigi síðar en 30. september ár hvert, um gögn frá næstliðnu skýrslutímabili, frá 1. júlí til 30. júní, í samræmi við verklagsregluna um skýrslugjöf sem sett er fram í II. viðauka.

Að því er varðar árið 2019 skulu gögnin, sem gefin er skýrsla um fyrir 30. september 2020, taka til gagna sem vöktuð eru frá 1. janúar 2019 til 30. júní 2020.

Hvorki skal vakta né gefa skýrslu um gögn sem varða ný þung ökutæki, sem hafa áður verið skráð utan Sambandsins, nema skráningin hafi átt sér stað innan þriggja mánaða fyrir skráninguna í Sambandinu.“

3) Í stað 1. mgr. 5. gr. kemur eftirfarandi:

„1. Frá og með þeim upphafsárum sem sett eru fram í 1. lið B-hluta í I. viðauka skulu framleiðendur þungra ökutækja vakta gögnin, sem tilgreind eru í 2. lið B-hluta í I. viðauka, fyrir hvert nýtt þungt ökutæki.

Eigi síðar en 30. september ár hvert, frá og með þeim upphafsárum sem sett eru fram í 1. lið B-hluta I. viðauka, skulu framleiðendur þungra ökutækja gefa framkvæmdastjórninni skýrslu um þessi gögn fyrir hvert nýtt þungt ökutæki með dagsetningu hermunar sem fellur undir næstliðið skýrslutímabil, frá 1. júlí til 30. júní, í samræmi við verklagsregluna um skýrslugjöf sem sett er fram í II. viðauka.

Að því er varðar árið 2019 skulu framleiðendur gefa skýrslu um gögnin fyrir hvert nýtt þungt ökutæki með dagsetningu hermunar á tímabilinu 1. janúar 2019 til 30. júní 2020.

Dagsetning hermunar skal vera sú dagsetning sem tilkynnt er í samræmi við gagnafærslu 71 í 2. lið í B-hluta í I. viðauka.“

4) Í stað 1. mgr. 10. gr. kemur eftirfarandi:

„1. Eigi síðar en 30. apríl ár hvert skal framkvæmdastjórnin gefa út ársskýrslu með greiningu sinni á þeim gögnum sem aðildarríkin og framleiðendur láta í té fyrir næstliðið skýrslutímabil.“

5) Í stað liðar 3.2 í II. viðauka kemur eftirfarandi:

„3.2. Gögn um þung ökutæki, sem skráð voru á næstliðnu skýrslutímabili og eru skráð í skrána, skulu birt opinberlega eigi síðar en 30. apríl ár hvert frá árinu 2021, að undanskildum þeim gagnafærslum sem tilgreindar eru í 1. mgr. 6. gr.“

20. gr.

### Breytingar á tilskipun 96/53/EB

Tilskipun 96/53/EB er breytt sem hér segir:

1) Í 2. gr. bætist eftirfarandi málsgrein við á eftir skilgreiningunni „ökutæki sem er knúð óhefðbundnu eldsneyti“:

„— „ökutæki með engri losun“: ökutæki með engri losun eins og það er skilgreint í 11. lið 3. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1242 (\*).

---

(\*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1242 frá 20. júní 2019 um að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir ný, þung ökutæki og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 595/2009 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 og tilskipun ráðsins 96/53/EB (Stjtíð. ESB L 198, 25.7.2019, bls. 202).“

2) Í stað 10. gr. b kemur eftirfarandi:

„10. gr. b

Leyfileg hámarksþyngd ökutækja, sem eru knúin óhefðbundnu eldsneyti, eða ökutæki með engri losun, skal vera sú sem sett er fram í liðum 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 og 2.4 í I. viðauka.

Ökutæki, sem eru knúin óhefðbundnu eldsneyti, eða ökutæki með engri losun skulu einnig samrýmast leyfilega hámarksáspunganum sem settur er fram í 3. lið í I. viðauka.

Viðbótarþyngdin, sem ökutæki, sem eru knúin óhefðbundnu eldsneyti, eða ökutæki með engri losun þurfa, skal skilgreind á grundvelli skjala, sem framleiðandi leggur fram, þegar ökutækið, sem um er að ræða, er viðurkennt. Sú viðbótarþyngd skal gefin upp í opinberu sönnunargögnum sem krafist er skv. 6. gr.

Framkvæmdastjórnin skal hafa umboð til að samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 10. gr. h, til að uppfæra, að því er varðar þessa tilskipun, skrána yfir óhefðbundið eldsneyti, sem um getur í 2. gr., sem krefst viðbótarþyngdar. Það er sérstaklega mikilvægt að framkvæmdastjórnin fylgi sínum hefðbundnu venjum og hafi samráð við sérfræðinga, þ.m.t. sérfræðinga í aðildarríkjunum, áður en hún samþykkir þessar framseldu gerðir.“



3) Ákvæðum I. viðauka er breytt sem hér segir:

a) Eftirfarandi undirliður bætist við í öðrum dálki liða 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 og 2.2.4:

„Ef um er að ræða samtengd ökutæki, þar sem annað ökutækið er annaðhvort knúið óhefðbundnu eldsneyti eða með engri losun, skal bæta viðbótarþyngd, sem nemur þyngd tækjabúnaðar fyrir óhefðbundið eldsneyti eða tækjabúnaðar með engri losun, við þá leyfilegu hámarksþyngd sem kveðið er á um í þessum lið, að hámarki eitt eða tvö tonn eftir því sem við á.“

b) Eftirfarandi undirliður bætist við í öðrum dálki liðar 2.3.1:

„Ökutæki með engri losun: við leyfilegu 18 tonna hámarksþyngdina bætist viðbótarþyngd, sem nemur þyngd tækjabúnaðar með engri losun, að hámarki tvö tonn.“

c) Eftirfarandi undirliður bætist við í þriðja dálki liðar 2.3.2:

„Þríasa vélknúin ökutæki með engri losun: við leyfilegu 25 tonna hámarksþyngdina, eða 26 tonn þegar drifásinn er útbúinn með tvöföldum hjólum og loftfjöðrun eða fjöðrun, sem er viðurkennd sem jafngild innan Sambandsins, eins og skilgreint er í II. viðauka, eða þegar hver drifás er útbúinn með tvöföldum hjólum og hámarksþyngd hvers áss fer ekki yfir 9,5 tonn, bætist viðbótarþyngd tækjabúnaðar með engri losun, að hámarki tvö tonn.“

d) Eftirfarandi undirliður bætist við í þriðja dálki liðar 2.4:

„Þríasa liðskiptar hópbifreiðar með engri losun: við leyfilegu 28 tonna hámarksþyngdina bætist viðbótarþyngd, sem nemur þyngd tækjabúnaðar með engri losun, að hámarki tvö tonn.“

21. gr.

#### Gildistaka

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 20. júní 2019.

*Fyrir hönd Evrópuþingsins,*

A. TAJANI

*forseti.*

*Fyrir hönd ráðsins,*

G. CIAMBA

*forseti.*

## I. VIÐAUKI

**Sértæk meðalkoltvísyringslosun, markmið um sértæka losun koltvísyrings og umframlosun koltvísyrings**

## 1. UNDIRHÓPAR ÖKUTÆKJA

Setja skal hvert nýtt, þungt ökutæki í einn af þeim undirhópum ökutækja sem skilgreindir eru í töflu 1, í samræmi við skilyrðin sem þar eru sett fram.

Tafla 1

**Undirhópar ökutækja (sg)**

Þung ökutæki	Gerð stýrishúss	Hreyfilafll	Undirhópur ökutækja (sg)
Óliðskiptar vöruflutningabifreiðir þar sem samskipan ása er 4 x 2 og tæknilega leyfilegur hámarksmassi með hleðslu > 16 tonn	Allar	< 170 kW	4-UD
	Stýrishús án svefnrýmis	$\geq 170$ kW	4-RD
	Stýrishús með svefnrými	$\geq 170$ kW og < 265 kW	
	Stýrishús með svefnrými	$\geq 265$ kW	4-LH
Óliðskiptar vöruflutningabifreiðir þar sem samskipan ása er 6 x 2	Stýrishús án svefnrýmis	Allt	9-RD
	Stýrishús með svefnrými		9-LH
Dráttartæki þar sem samskipan ása er 4 x 2 og tæknilega leyfilegur hámarksmassi með hleðslu > 16 tonn,	Stýrishús án svefnrýmis	Allt	5-RD
	Stýrishús með svefnrými	< 265 kW	
	Stýrishús með svefnrými	$\geq 265$ kW	5-LH
Dráttartæki með samskipan hjólaása 6 x 2	Stýrishús án svefnrýmis	Allt	10-RD
	Stýrishús með svefnrými		10-LH

„Stýrishús með svefnrými“ (e. *sleeper cab*): gerð stýrishúss sem er með rými ætlað til svefnis fyrir aftan ökumannssætið, sem tilkynnt er um í samræmi við reglugerð (ESB) 2018/956.

„Stýrishús án svefnrýmis“ (e. *day cab*): gerð stýrishúss sem er ekki með rými ætlað til svefnis.

Ef ekki er hægt að flokka nýtt, þungt ökutæki í undirhóp ökutækis vegna þess að upplýsingar um gerð stýrishúss eða hreyfilafll eru ekki tiltækar, skal setja það í undirhóp ökutækis fyrir flutninga á lengri leiðum (LH) sem svarar til gerð undirvagns þess (óliðskipt vöruflutningabifreið eða dráttartæki) og samskipan ása (4 x 2 eða 6 x 2).

Ef nýtt þungt ökutæki er sett í undirhóp 4-UD en gögnin um koltvísyringslosun í g/km eru ekki tiltæk fyrir notkunarsniðin UDL eða UDR, eins og skilgreint er í töflu 2 í lið 2.1, skal nýja þunga ökutækið sett í undirhóp 4-RD.

## 2. SÉRTÆK MEÐALKOLTVÍSÝRINGSLOSUN FRAMLEIÐANDA

## 2.1. Sértæk koltvísýringslosun frá nýju, þungu ökutæki

Sértæk koltvísýringslosun í g/km frá nýju þungu ökutæki  $v$  ( $CO_2$ ), sem sett er í undirhóp ökutækja  $sg$ , skal reiknuð út sem hér segir:

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

þar sem:

$\sum mp$  er summa allra notkunararniða  $mp$  sem skráð eru í töflu 2,

$sg$  er sá undirhópur sem nýja, þunga ökutækinu var sett í skv. 1. lið þessa viðauka,

$W_{sg,mp}$  er vægisstuðull fyrir notkunararnið sem tilgreint er í töflu 2,

$CO_{2v,mp}$  er koltvísýringslosun í g/km frá nýju, þungu ökutæki  $v$ , sem ákvörðuð er fyrir notkunararnið  $mp$  og gefin er skýrsla um í samræmi við reglugerð (ESB) 2018/956.

Sértæk koltvísýringslosun frá þungu ökutæki með engri losun skal fastsett við 0 g  $CO_2$ /km.

Sértæk koltvísýringslosun frá atvinnuökutæki skal vera meðaltal koltvísýringslosunar í g/km, sem gefin er skýrsla um í samræmi við reglugerð (ESB) 2018/956.

Tafla 2

**Vægisstuðlar fyrir notkunararnið ( $W_{sg,mp}$ )**

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

Undirhópur ökutækja (sg)	Notkunarsnið <sup>(1)</sup> (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

<sup>(1)</sup> Sjá skilgreiningar á notkunarsniðum í þessari töflu.

### Skilgreiningar á notkunarsniðum

RDL	Svæðisbundnir flutningar, lítill farmþungi
RDR	Svæðisbundnir flutningar, dæmigerður farmþungi
LHL	Flutningar á lengri leiðum, lítill farmþungi
LHR	Flutningar á lengri leiðum, dæmigerður farmþungi
UDL	Þéttbýlisflutningar, lítill farmþungi
UDR	Þéttbýlisflutningar, dæmigerður farmþungi
REL	Svæðisbundnir flutningar (EMS), lítill farmþungi
RER	Svæðisbundnir flutningar (EMS), dæmigerður farmþungi
LEL	Flutningar á lengri leiðum (EMS), lítill farmþungi
LER	Flutningar á lengri leiðum (EMS), dæmigerður farmþungi

2.2. Sértæk meðalkoltvísyringslosun frá öllum nýjum, þungum ökutækjum í undirhópi ökutækis fyrir framleiðanda.

Reikna skal út sértæka meðalkoltvísyringslosun, í g/tkm, fyrir öll ný, þung ökutæki í undirhópi ökutækis *sg* ( $avgCO2_{sg}$ ) fyrir hvern framleiðanda og hvert skýrslutímabil sem hér segir:

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

þar sem:

$\sum_v$  er summa allra nýrra þungra ökutækja framleiðanda í undirhópi ökutækja *sg*, að undanskildum atvinnu-ökutækjum, í samræmi við a-lið í fyrstu málsgrein 4. gr.,

- $CO_2v$  er sértæk koltvísýringslosun frá nýju þungu ökutæki  $v$ , sem ákvörðuð er í samræmi við lið 2.1,
- $V_{sg}$  er fjöldi nýrra þungra ökutækja framleiðanda í undirhópi ökutækja  $sg$ , að undanskildum atvinnuökutækjum, í samræmi við a-lið í fyrstu málsgrein 4. gr.,
- $PL_{sg}$  er meðalfarmþungi ökutækja í undirhópi ökutækis  $sg$ , eins og ákvarðað er í lið 2.5.

2.3. Stuðullinn fyrir ökutæki með engri og lítilli losun sem um getur í 5. gr.

2.3.1. Skýrslutímabil 2019–2024

Reikna skal út stuðullinn fyrir ökutæki með engri og lítilli losun (ZLEV), sem um getur 5. gr., fyrir hvern framleiðanda og hvert skýrslutímabil frá 2019 til 2024 sem hér segir:

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

þar sem:

$V$  er fjöldi nýrra þungra ökutækja framleiðandans sem uppfylla þá eiginleika sem settir eru fram í fyrstu undirgrein 1. mgr. 2. gr., að undanskildum atvinnuökutækjum, í samræmi við a-lið í fyrstu málsgrein 4. gr.,

$V_{conv}$  er fjöldi nýrra þungra ökutækja framleiðandans sem uppfylla þá eiginleika sem settir eru fram í fyrstu undirgrein 1. mgr. 2. gr., að undanskildum atvinnuökutækjum, í samræmi við a-lið í fyrstu málsgrein 4. gr. og að undanskildum þungum ökutækjum með engri eða lítilli losun,

$V_{zlev}$  er summa  $V_{in}$  og  $V_{out}$ ,

þar sem:

$$V_{in} \text{ er } \sum_v \left( 1 + (1 - CO_2v / LET_{sg}) \right)$$

þar sem  $\sum_v$  er summa allra nýrra þungra ökutækja með engri eða lítilli losun sem uppfylla eiginleikana sem settir eru fram í fyrstu undirgrein 1. mgr. 2. gr.,

$CO_2v$  er sértæk koltvísýringslosun í g/km frá þungum ökutækjum með engri eða lítilli losun  $v$ , sem ákvörðuð er í samræmi við lið 2.1,

$LET_{sg}$  er viðmiðunargildið fyrir litla losun fyrir þann undirhóp ökutækja  $sg$  sem ökutæki  $v$  tilheyrir, eins og skilgreint er í lið 2.3.3,

$V_{out}$  er heildarfjöldi nýskráðra þungra ökutækja með engri losun, sem um getur í annarri undirgrein 1. mgr. 2. gr., margfaldað með 2, með að hámarki 1,5% af  $V_{conv}$ .

## 2.3.2. Skýrslutímabil frá og með 2025

Reikna skal út stuðulinn fyrir ökutæki með engri og lítilli losun (ZLEV), sem um getur 5. gr., fyrir hvern framleiðanda og hvert skýrslutímabil, sem hér segir:

$ZLEV = 1 - (y - x)$  nema þessi summa sé stærrí en 1 eða minni en 0,97 og í því tilviki skal fastsetja ZLEV-stuðulinn við 1 eða 0,97, eftir því sem við á

þar sem:

$x$  er 0,02

$y$  er summa  $V_{in}$  og  $V_{out}$ , deilt með  $V_{total}$ , þar sem:

$V_{in}$  er fjöldi nýskráðra þungra ökutækja með engri og lítilli losun sem uppfylla eiginleikana, sem settir eru fram í fyrstu undirgrein 1. mgr. 2. gr., þar sem hvert þeirra telst sem ZLEVspecific í samræmi við formúluna hér að neðan.

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

þar sem:

$CO2_v$  er sértæk koltvísýringslosun í g/km frá þungum ökutækjum með engri eða lítilli losun  $v$ , sem ákvörðuð er í samræmi við lið 2.1,

$LET_{sg}$  er viðmiðunargildið fyrir litla losun fyrir þann undirhóp ökutækja  $sg$  sem ökutæki  $v$  tilheyrir, eins og skilgreint er í lið 2.3.3,

$V_{out}$  er heildarfjöldi nýskráðra þungra ökutækja með engri losun, sem um getur í annari undirgrein 1. mgr. 2. gr., og með hámark 0,035 af  $V_{total}$

$V_{total}$  er heildarfjöldi nýskráðra þungra ökutækja framleiðanda á því skýrslutímabili.

Ef  $V_{in}/V_{total}$  er lægra en 0,0075, skal fastsetja ZLEV-stuðulinn við 1.

## 2.3.3. Viðmiðunargildi fyrir litla losun

Viðmiðunargildið fyrir litla losun,  $LET_{sg}$ , í undirhópi ökutækis  $sg$  er skilgreint sem hér segir:

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

þar sem:

$rCO2_{sg}$  er viðmiðunargildi fyrir koltvísýringslosun fyrir undirhóp ökutækis  $sg$ , eins og ákvarðað er í 3. lið,

$PL_{sg}$  er meðalfarmþungi ökutækja í undirhópi ökutækja  $sg$ , eins og ákvarðað er í lið 2.5.

#### 2.4. Hlutdeild þungra ökutækja framleiðanda í undirhópi ökutækja

Reikna skal út hlutdeild nýrra þungra ökutækja í undirhópi ökutækja  $sg$  ( $share_{sg}$ ), fyrir hvern framleiðanda og hvert skýrslutímabil, sem hér segir:

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

þar sem:

$V_{sg}$  er fjöldi nýrra þungra ökutækja framleiðanda í undirhópi ökutækja  $sg$ , að undanskildum atvinnuökutækjum, í samræmi við a-lið í fyrstu málsgrein 4. gr.,

$V$  er fjöldi nýrra þungra ökutækja framleiðanda, að undanskildum atvinnuökutækjum, í samræmi við a-lið í fyrstu málsgrein 4. gr.

#### 2.5. Meðalgildi farmþunga fyrir öll ökutæki í undirhópi ökutækja

Meðalgildi farmþunga fyrir ökutæki í undirhópi ökutækja  $sg$  ( $PL_{sg}$ ) skal reiknað út sem hér segir:

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

þar sem:

$\sum mp$  er summa allra notkunarniða  $mp$ ,

$W_{sg,mp}$  er vægisstuðull fyrir notkunarnið sem tilgreint er í töflu 2 í lið 2.1,

$PL_{sg,mp}$  er gildi fyrir farmþunga, sem úthlutað er ökutækjum í undirhópi ökutækis  $sg$ , fyrir notkunarniðið  $mp$ , eins og tilgreint er í töflu 3.

Tafla 3

Gildi fyrir farmþunga  $PL_{sg,mp}$  (í tonnum)

Undirhópur ökutækja sg	Notkunarsnið <sup>(1)</sup> mp									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

<sup>(1)</sup> Sjá skilgreiningar á notkunarsniðum í töflu 2 í lið 2.1

## 2.6. Vægisstuðull fyrir akstursvegalegd og farmþunga

Vægisstuðullinn fyrir akstursvegalegd og farmþunga ( $MPW_{sg}$ ) fyrir undirhóp ökutækja *sg* er skilgreindur sem margfeldi af árlegu akstursvegalegdinni sem tilgreind er í töflu 4 og gildinu fyrir farmþunga fyrir undirhóp ökutækis sem tilgreint er í töflu 3 í lið 2.5, staðlaður að viðeigandi gildi fyrir undirhóp ökutækja 5-LH, og skal reiknað út sem hér segir:

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

þar sem:

$AM_{sg}$  er árleg akstursvegalegd sem tilgreind er í töflu 4 fyrir ökutækin í viðeigandi undirhópi ökutækja,

$AM_{5-LH}$  er árleg akstursvegalegd sem tilgreind fyrir undirhóp ökutækja 5-LH í töflu 4,

$PL_{sg}$  er meðalgildi farmþunga eins og ákvarðað er í lið 2.5,

$PL_{5-LH}$  er meðalgildi farmþunga fyrir undirhóp ökutækja 5-LH eins og ákvarðað er í lið 2.5.



Tafla 4

## Árleg akstursvegalengd

Undirhópur ökutækja <i>sg</i>	Árleg akstursvegalengd $AM_{sg}$ (í km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

- 2.7. Sértæk meðalkoltvísyringslosun framleiðanda í g/tkm, eins og um getur í 4. gr.

Reikna skal út sértæka meðalkoltvísyringslosun í g/tkm ( $CO_2$ ) fyrir hvern framleiðanda og hvert *skýrslutímabil* sem hér segir:

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

þar sem:

$\sum_{sg}$  er summan fyrir alla undirhópa ökutækja,

$ZLEV$  er stuðull fyrir ökutæki með engri og lítilli losun, eins og ákvarðað er í lið 2.3,

$share_{sg}$  er hlutdeild nýrra, þungra ökutækja í undirhópi ökutækja, eins og ákvarðað er í lið 2.4,

$MPW_{sg}$  er vægisstuðull fyrir akstursvegalengd og farmþunga, eins og ákvarðað er í lið 2.6,

$avgCO_{2sg}$  er sértæk meðalkoltvísyringslosun í g/tkm, eins og ákvarðað er í lið 2.2,

3. VIÐMIÐUNARGILDI FYRIR KOLTVÍSÝRINGSLOSUN SEM UM GETUR Í ANNARRI MÁLSGREIN 1. GR.

Reikna skal út viðmiðunargildið fyrir koltvísyringslosun ( $rCO_{2sg}$ ) fyrir hvern undirhóp ökutækja *sg*, á grundvelli allra nýrra þungra ökutækja allra framleiðenda á viðmiðunartímabilinu, sem hér segir:

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

þar sem:

$\sum_v$  er summa allra nýrra þungra ökutækja sem skráð eru á viðmiðunartímabilinu í undirhópi ökutækja *sg*, að undanskildum atvinnuökutækjum, í samræmi við aðra málsgrein 1. gr.,

$CO2_v$  er sértæk koltvísýringslosun fyrir nýtt, þungt ökutæki  $v$ , eins og ákvarðað er í lið 2.1, leiðrétt skv. II. viðauka, ef við á,

$rV_{sg}$  er fjöldi allra nýrra, þungra ökutækja sem skráð eru á viðmiðunartímabilinu í undirhópi ökutækja  $sg$ , að undanskildum atvinnuökutækjum, í samræmi við aðra málsgrein 1. gr.,

$PL_{sg}$  er meðalfarmþungi ökutækja í undirhópi ökutækja  $sg$ , eins og ákvarðað er í lið 2.5.

#### 4. MARKMIÐ FRAMLEIÐANDA UM SÉRTÆKA LOSUN KOLTVÍSÝRINGS, SEM UM GETUR Í 6. GR.

Reikna skal út markmið um sértæka losun koltvísýrings  $T$  fyrir hvern framleiðanda og hvert skýrslutímabil, frá og með 1. júlí 2025, sem hér segir:

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

þar sem:

$\sum_{sg}$  er summan fyrir alla undirhópa ökutækja,

$share_{sg}$  er hlutdeild nýrra, þungra ökutækja í undirhópi ökutækja, eins og ákvarðað er í lið 2.4,

$MPW_{sg}$  er vægisstuðull fyrir akstursvegalegd og farmþunga, eins og ákvarðað er í lið 2.6,

$rf$  er markmið um sértæka losun koltvísýring (í %), sem gildir fyrir þetta tiltekna skýrslutímabil,

$rCO2_{sg}$  er viðmiðunargildi fyrir koltvísýringslosun, eins og ákvarðað er í 3. lið.

#### 5. LOSUNARINNEIGNIR OG LOSUNARSKULDIR SEM UM GETUR Í 7. GR.

##### 5.1. Ferill fyrir skerðingu koltvísýringslosunar fyrir losunarinneignir

Fyrir hvern framleiðanda og hvert skýrslutímabil árána  $Y$  frá 2019 til 2030, er ferill fyrir skerðingu koltvísýringslosunar ( $ET_Y$ ) skilgreindur sem hér segir:

$$ET_Y = \sum_{sg} \text{share}_{sg} \times MPW_{sg} \times R - ET_Y \times rCO2_{sg}$$

þar sem:

$\sum_{sg}$  er summan fyrir alla undirhópa ökutækja,

$share_{sg}$  er hlutdeild nýrra, þungra ökutækja í undirhópi ökutækja, eins og ákvarðað er í lið 2.4,

$MPW_{sg}$  er vægisstuðull fyrir akstursvegalegd og farmþunga, eins og ákvarðað er í lið 2.6,

$rCO2_{sg}$  er viðmiðunargildi fyrir koltvísýringslosun, eins og ákvarðað er í 3. lið,

$R-ET_Y$  er skilgreint með eftirfarandi hætti:

fyrir skýrslutímabilin áranna Y frá árinu 2019 til 2025:

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

og fyrir skýrslutímabilin áranna Y frá árinu 2026 til 2030:

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

$rf_{2025}$  og  $rf_{2030}$  eru markmið um skerðingu koltvísýringslosunar (í %) sem gilda fyrir skýrslutímabil áranna 2025 annars vegar og 2030 hins vegar.

## 5.2. Losunarinneignir og losunarskuldir á hverju skýrslutímabili

Reikna skal út losunarinneignir ( $cCO2_Y$ ) og losunarskuldir ( $dCO2_Y$ ) fyrir hvern framleiðanda og hvert skýrslutímabil á árunum Y frá 2019 til 2029, sem hér segir:

Ef  $CO2_Y < ET_Y$ :

$$cCO2_Y = (ET_Y - CO2_Y) \times V_Y \text{ og}$$

$$dCO2_Y = 0$$

Ef  $CO2_Y > T_Y$  fyrir árin 2025 til 2029:

$$dCO2_Y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y \text{ og}$$

$$cCO2_Y = 0$$

Í öllum öðrum tilvikum eru  $dCO2_Y$  og  $cCO2_Y$  fastsett við 0.

þar sem:

$ET_Y$  er ferill framleiðanda fyrir skerðingu koltvísýringslosunar á skýrslutímabili ársins Y, sem ákvarðaður er í samræmi við lið 5.1,

$CO2_Y$  er sértæk meðalkoltvísýringslosun framleiðanda á skýrslutímabili ársins Y, sem ákvörðuð er í samræmi við lið 2.7,

$T_Y$  er markmið framleiðanda um sértæka losun koltvísýrings á skýrslutímabili ársins Y, sem ákvarðað er í samræmi við 4. lið,

$V_Y$  er fjöldi nýrra, þungra ökutækja framleiðanda á skýrslutímabili ársins Y, að undanskildum atvinnuökutækjum, í samræmi við a-lið í fyrstu málsgrein 4. gr.

## 5.3. Mörk losunarskulda

Fyrir hvern framleiðanda eru mörk losunarskulda ( $limCO2$ ) skilgreind sem hér segir:

$$limCO2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

þar sem:

$T_{2025}$  er markmið framleiðanda um sértæka losun koltvísýrings á skýrslutímabili ársins 2025, sem ákvarðað er í samræmi við 4. lið,

$V_{2025}$  er fjöldi nýrra, þungra ökutækja framleiðanda á skýrslutímabili ársins 2025, að undanskildum atvinnuökutækjum, í samræmi við a-lið í fyrstu málsgrein 4. gr.

#### 5.4. Losunarinneignir sem safnað er fyrir árið 2025

Losunarskuldir, sem safnað er fyrir skýrslutímabil ársins 2025, skulu lækkaðar um fjárhæð ( $redCO_2$ ) sem svarar til þeirra losunarinneigna sem safnað var fyrir þetta skýrslutímabil og er ákvörðuð fyrir hvern framleiðanda sem hér segir:

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

þar sem:

$\min$  er lágmark þeirra tveggja gilda sem nefnd eru innan hornklofanna,

$\sum_{Y=2019}^{2024}$  er summan fyrir skýrslutímabil árána Y frá 2019 til 2024,

$dCO_{2025}$  eru losunarskuldir fyrir skýrslutímabil ársins 2025, sem ákvarðað er í samræmi við lið 5.2,

$cCO_{2Y}$  eru losunarinneignir fyrir skýrslutímabil ársins Y, sem ákvarðað er í samræmi við lið 5.2.

#### 6. UMFRAMLOSUN FRAMLEIÐANDA Á KOLTVÍSÝRINGI SEM UM GETUR Í 2. MGR. 8. GR.

Gildið fyrir umframlosun koltvísýrings ( $exeCO_{2Y}$ ) fyrir hvern framleiðanda og hvert skýrslutímabil frá og með árinu 2025 skal reiknað út sem hér segir, ef gildið er jákvætt:

Fyrir skýrslutímabil ársins 2025

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

Fyrir skýrslutímabil árána Y frá 2026 til 2028

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

Fyrir skýrslutímabil ársins 2029

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

Fyrir skýrslutímabil árunna Y frá og með árinu 2030

$$exeCO2_y = (CO2_y - T_y) \times V_y$$

þar sem:

- $\sum_{Y=2019}^{2025}$  er summan fyrir skýrslutímabil árunna Y frá 2019 til 2025,
- $\sum_{I=2025}^Y$  er summan fyrir skýrslutímabil árunna I frá 2025 til ársins Y,
- $\sum_{J=2025}^{Y-1}$  er summan fyrir skýrslutímabil árunna J frá 2025 til ársins (Y-1),
- $\sum_{J=2025}^{2028}$  er summan fyrir skýrslutímabil árunna J frá 2025 til 2028,
- $\sum_{I=2025}^{2029}$  er summan fyrir skýrslutímabil árunna I frá 2025 til 2029,
- $dCO2_Y$  eru losunarskuldir fyrir skýrslutímabil ársins Y, sem ákvarðað er í samræmi við lið 5.2,
- $cCO2_Y$  eru losunarinneignir fyrir skýrslutímabil ársins Y, sem er í samræmi við lið 5.2,
- $limCO2$  eru mörk losunarskulda sem ákvörðuð eru í samræmi við lið 5.3,
- $redCO2$  er lækkun losunarskulda fyrir skýrslutímabil ársins 2025, sem ákvarðað er í samræmi við lið 5.4.

Í öllum öðrum tilvikum skal gildið fyrir umframlosun koltvísýrings,  $exeCO2_Y$ , fastsett við 0.

## II. VIÐAUKI

## Leiðréttingar

## 1. LEIÐRÉTTINGARSTUÐLAR FYRIR FARMÞUNGA SEM UM GETUR Í C-LIÐ 1. MGR. 14. GR.

Í þeim tilgangi að reikna út viðmiðunargildin fyrir koltvísýringslosun sem um getur í annarri málsgrein 1. gr., skal nota þá vægisstuðla fyrir notkunarsnið og þau gildi fyrir farmþunga sem eiga við á skýrslutímabilinu þegar breytingarnar, sem um getur í c-lið 1. mgr. 14. gr., taka gildi fyrir öll ný þung ökutæki, og koltvísýringslosun í g/km fyrir þungt ökutæki  $v$ , sem ákvörðuð er fyrir notkunarsniðið  $mp$ , sem um getur í töflu 2 í lið 2.1 í I. viðauka, skal leiðrétt sem hér segir, sbr. þó a-lið 2. mgr. 11. gr.:

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

þar sem:

$sg$  er sá undirhópur ökutækja sem ökutæki  $v$  tilheyrir,

$CO_2(RP)_{v,mp}$  er sértæk koltvísýringslosun frá ökutæki  $v$  í g/km, sem ákvörðuð er fyrir notkunarsnið  $mp$  og byggist á vöktunargögnum fyrir viðmiðunartímabilið sem tilkynnt er um í samræmi við reglugerð (ESB) 2018/956,

$PL(RP)_{sg,mp}$  er gildi fyrir farmþunga, sem úthlutað er ökutæki  $v$  í undirhópi ökutækja  $sg$  fyrir notkunarsnið  $mp$  á viðmiðunartímabilinu, í samræmi við töflu 3 í lið 2.5 í I. viðauka, í þeim tilgangi að fastsetja vöktunargögn fyrir viðmiðunartímabilið sem tilkynnt er um í samræmi við reglugerð (ESB) 2018/956,

$PL_{sg,mp}$  er gildi fyrir farmþunga, sem úthlutað er ökutækjum í undirhópi ökutækja  $sg$  fyrir notkunarsnið  $mp$  á því skýrslutímabili þegar breytingarnar, sem um getur í c-lið 1. mgr. 14. gr., taka gildi fyrir öll ný þung ökutæki í samræmi við töflu 3 í lið 2.5 í I. viðauka,

$PL_{sg,mp}$  er leiðréttingarstuðull fyrir farmþunga sem skilgreindur er í töflu 5.

## Tafla 5

Leiðréttingarstuðull fyrir farmþunga  $PL_{sg,mp}$ 

$PL_{sg,mp}$ (1/tonn)		Notkunarsnið $mp$ <sup>(1)</sup>				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Undirhópar ökutækja (sg)	4-UD	0,026	Á ekki við	0,015	Á ekki við	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
	10-LH					

<sup>(1)</sup> Sjá skilgreiningar á notkunarsniði í lið 2.1 í I. viðauka.

## 2. LEIÐRÉTTINGARSTUÐLAR SEM UM GETUR Í B-LIÐ 2. MGR. 11. GR.

Í þeim tilgangi að reikna út viðmiðunargildin fyrir koltvísýringslosun sem um getur í annarri málsgrein 1. gr., skal nota þá vægisstuðla fyrir notkunarsnið og þau gildi fyrir farmþunga sem eiga við á skýrslutímabilinu þegar breytingarnar, sem um getur í c-lið 1. mgr. 14. gr., taka gildi fyrir öll ný þung ökutæki, og koltvísýringslosun í g/km fyrir þungt ökutæki  $v$ , sem ákvörðuð er fyrir notkunarsniðið  $mp$ , sem um getur í lið 2.1 í I. viðauka, skal leiðrétt sem hér segir, sbr. þó b-lið 2. mgr. 11. gr.:

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

þar sem:

$\sum_r$  er summa allra dæmigerðra ökutækja  $r$  fyrir undirhóp ökutækja  $sg$ ,

$sg$  er sá undirhópur ökutækja sem ökutæki  $v$  tilheyrir,

$s_{r,sg}$  er tölfraðilegt vægi fyrir dæmigert ökutæki  $r$  í undirhópi ökutækja  $sg$ ,

$CO_2(RP)_{v,mp}$  er sértæk koltvísýringslosun ökutækis  $v$  í g/km, sem ákvarðað er fyrir notkunarsnið  $mp$  og byggist á vöktunargögnunum fyrir viðmiðunartímabilið sem tilkynnt er um í samræmi við reglugerð (ESB) 2018/956,

$CO_2(RP)_{r,mp}$  er sértæk koltvísýringslosun dæmigerðs ökutækis  $r$  í g/km, sem ákvarðað er fyrir notkunarsnið  $mp$  í samræmi við reglugerð (EB) nr. 595/2009 og framkvæmdarráðstafanir þess á viðmiðunartímabilinu þegar gildið  $CO_2(RP)_{v,mp}$  var ákvarðað,

$CO_{2r,mp}$  er sértæk koltvísýringslosun dæmigerðs ökutækis  $r$ , sem ákvarðað er fyrir notkunarsnið  $mp$  í samræmi við reglugerð (EB) nr. 595/2009 og framkvæmdarráðstafanir þess á skýrslutímabilinu þegar breytingarnar, sem um getur í 2. mgr. 14. gr. þessarar reglugerðar, taka gildi fyrir öll ný, þung ökutæki.

Skilgreina skal dæmigerða ökutækið  $r$  í samræmi við aðferðafræðina sem um getur í 3. mgr. 14. gr. þessarar reglugerðar.