

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EU) 2019/1242

2024/EØS/28/104

av 20. juni 2019

om fastsettelse av CO₂-utslippsstandarder for nye tunge kjøretøyer og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og rådsdirektiv 96/53/EF(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 192 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosedyren⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I Paris-avtalen er det bl.a. fastsatt et langsiktig mål i tråd med målsettingen om å holde den globale gjennomsnittlige temperaturøkningen godt under 2 °C sammenlignet med førindustrielt nivå og å videreføre innsatsen for å begrense den til 1,5 °C over førindustrielt nivå. De siste vitenskapelige resultatene fra FNs klimapanel («IPCC») i spesialrapporten om konsekvensene av en global oppvarming på 1,5 °C over førindustrielt nivå og tilknyttede forløp for globale klimagassutslipp bekrefter utvetydig de negative konsekvensene av klimaendringene. I denne spesialrapporten konkluderes det med at utslippsreduksjoner i alle sektorer er avgjørende for å begrense den globale oppvarmingen.
- 2) For å bidra til at målsettingene i Paris-avtalen nås, må omstillingen av hele transportsektoren mot nullutslipp framskyndes, idet det tas hensyn til kommisjonsmeldingen av 28. november 2018 med tittelen «A Clean Planet for all – a European strategic long-term vision for a prosperous, modern, competitive and climate neutral economy» som skisserer en visjon om de økonomiske og samfunnsmessige endringene som kreves, der alle sektorer av økonomien og samfunnet medvirker for å realisere omstillingen til et netto nullutslipp av klimagasser innen 2050. Utslipp av luftforurensende stoffer fra transport, som er svært skadelig for vår helse og for miljøet, må også reduseres kraftig så snart som mulig.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 198 av 25.7.2019, s. 202, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), ennå ikke kunngjort.

(1) EUT C 62 av 15.2.2019, s. 286.

(2) Europaparlamentets holdning av 18. april 2019 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 13. juni 2019.

- 3) Kommissjonen vedtok mobilitetspakker 31. mai 2017 («Europe on the Move: An agenda for a socially fair transition towards clean, competitive and connected mobility for all») og 8. november 2017 («Delivering on low-emission mobility – A European Union that protects the planet, empowers its consumers and defends its industry and workers»). I disse pakkene er det fastsatt en positiv dagsorden som også har som mål å sikre en smidig overgang til en ren, konkurransedyktig og oppkoplet mobilitet for alle.
- 4) Denne forordningen er en del av Kommissjonens tredje mobilitetspakke av 17. mai 2018 med tittelen «Europe on the Move – Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean» som er en oppfølging av kommisjonsmeldingen av 13. september 2017 med tittelen «Investing in a smart, innovative and sustainable Industry: A renewed EU Industrial Policy Strategy». Denne forordningen har også som mål å fullføre prosessen som gjør det mulig for Unionen å dra full nytte av moderniseringen og avkarboniseringen av mobilitet. Målet med den tredje mobilitetspakken er å gjøre mobiliteten i Europa sikrere og mer tilgjengelig, gjøre europeisk industri mer konkurransedyktig, europeiske jobber sikrere og mobilitetssystemet renere og bedre tilpasset den tvingende nødvendigheten av å motvirke klimaendringene. Dette krever en helhjertet innsats fra Unionen, medlemsstatene og berørte parter, ikke minst når det gjelder å styrke innsatsen for å redusere utslippene av karbondioksid (CO₂) samt luftforurensningen.
- 5) Denne forordningen, sammen med europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631⁽³⁾, fastsetter en tydelig kurs for CO₂-utslippsreduksjon fra veitransportsektoren og bidrar til det bindende målet om å redusere klimagassutslippene fra Unionens samlede økonomi med minst 40 % innen 2030 sammenlignet med 1990, noe som ble støttet av Det europeiske råds konklusjoner av 23.–24. oktober 2014 og godkjent av Rådet 6. mars 2015 som Unionens planlagte nasjonalt fastsatte bidrag i henhold til Paris-avtalen.
- 6) Det europeiske råds konklusjoner av 23.–24. oktober 2014 støttet en reduksjon av klimagassutslippene på 30 % innen 2030 sammenlignet med nivåene i 2005 for de sektorene som ikke omfattes av Unionens ordning for handel med utslippskvoter. Klimagassutslipp fra veitransportsektoren utgjør en stor andel av utslippene fra disse sektorene. Veitransportsektoren sto for rundt en firedel av Unionens samlede utslipp i 2016. Utslippene fra veitransportsektoren viser en stigende tendens og er fremdeles betydelig høyere enn nivåene i 1990. Dersom utslippene fra veitransporten øker ytterligere, vil det undergrave de utslippsreduksjonene som er oppnådd i andre sektorer for å motvirke klimaendringene.
- 7) Det europeiske råds konklusjoner av 23.–24. oktober 2014 understreket viktigheten av å redusere klimagassutslippene og risikoene forbundet med avhengigheten av fossilt drivstoff i transportsektoren gjennom en sammenhengende og teknologinøytral strategi for å fremme utslippsreduksjon og energieffektivitet i transportsektoren, for elektrisk transport og for fornybare energikilder i transportsektoren også etter 2020.
- 8) For å gi forbrukerne i Unionen en sikker, bærekraftig og konkurransedyktig energi til en rimelig pris er energieffektivitet som bidrar til dempet etterspørsel, en av de fem dimensjonene som er tett knyttet til hverandre og styrker hverandre gjensidig, som angitt i kommisjonsmeldingen av 25. februar 2015 med tittelen «A Framework Strategy for a Resilient Energy Union with a Forward-Looking Climate Change Policy». I denne meldingen fastslås det at selv om alle økonomiske sektorer må treffe tiltak for å forbruke energi mer effektivt, har transportsektoren et stort energieffektivitetspotensial.
- 9) CO₂-utslipp fra tunge kjøretøyer, herunder lastebiler, busser og turvogner, utgjør rundt 6 % av de samlede CO₂-utslippene i Unionen og rundt 25 % av de samlede CO₂-utslippene fra veitransport. Uten ytterligere tiltak forventes det at andelen CO₂-utslipp fra tunge kjøretøyer vil øke med rundt 9 % i perioden mellom 2010 og 2030. I unionsretten er det i dag ikke fastsatt CO₂-utslippsreduksjonskrav for tunge kjøretøyer, og det må derfor uten opphold treffes spesifikke tiltak for slike kjøretøyer.

⁽³⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631 av 17. april 2019 om fastsettelse av CO₂-utslippsstandarder for nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer og om oppheving av forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 av 25.4.2019, s. 13).

- 10) Det bør derfor fastsettes mål for CO₂-utslippsreduksjon for hele Unionens park av nye tunge kjøretøyer for 2025 og for 2030, idet det tas hensyn til den tiden det tar å fornye kjøretøyparken, og behovet for at veitransportsektoren bidrar til å nå Unionens klima- og energimål for 2030 og framover. En slik trinnvis strategi gir også et klart og tidlig signal til industrien om å framskynde innføringen av energieffektiv teknologi og tunge null- og lavutslippskjøretøyer på markedet. Innføringen av tunge nullutslippskjøretøyer bør også bidra til å løse mobilitetsproblemer i byene. Det er viktig at produsentene satser på slike tunge kjøretøyer, ikke bare for å redusere CO₂-utslippene fra veitransport, men også for å oppnå en effektiv reduksjon av luftforurensninger og høye støynivåer i byer og byområder.
- 11) For å realisere energieffektivitetspotensialet fullt ut og sikre at hele veitransportsektoren bidrar til den avtalte reduksjonen av klimagassutslippene, bør de eksisterende CO₂-utslippsstandardene for nye passasjerbiler og for lette nyttekjøretøyer kompletteres ved at det fastsettes CO₂-utslippsstandarder for nye tunge kjøretøyer. Disse utslippsstandardene vil fremme innovasjon innen drivstoffeffektiv teknologi og bidra til å styrke det teknologiske lederskapet til Unionens produsenter og leverandører samt sikre høyt kvalifiserte arbeidsplasser på lang sikt.
- 12) Med tanke på at klimaendringer er et grenseoverskridende problem, og at det er behov for å sikre et velfungerende indre marked for både veitransporttjenester og tunge kjøretøyer samtidig som en fragmentering av markedet unngås, bør det fastsettes CO₂-utslippsstandarder for tunge kjøretøyer på unionsplan. Disse utslippsstandardene bør ikke berøre Unionens konkurranserett.
- 13) Ved fastsettelse av nivåene for CO₂-utslippsreduksjon som Unionens park av tunge kjøretøyer bør oppnå, bør det tas hensyn til hvor effektivt disse reduksjonsnivåene vil bidra til en kostnadseffektiv reduksjon innen 2030 av CO₂-utslippene i de sektorene som omfattes av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/842⁽⁴⁾, de resulterende kostnadene og besparelsene for samfunnet, produsentene, transportoperatørene, forbrukerne og de direkte og indirekte konsekvensene for sysselsetting, innovasjon og de andre fordelene de medfører i form av redusert luftforurensning og bedre energisikkerhet.
- 14) Det bør sikres en sosialt akseptabel og rettferdig omstilling til nullutslippsmobilitet. Det er derfor viktig å ta hensyn til de sosiale virkningene av omstillingen i hele bilindustriens verdikjede og å håndtere konsekvensene for sysselsettingen på en proaktiv måte. Målrettede programmer på unionsplan og på nasjonalt og regionalt plan må derfor vurderes når det gjelder omskolering, kompetanseutvikling og omplassering av arbeidstakere, samt utdanning og initiativer for arbeidssøkere i de samfunnene og regionene som påvirkes negativt, i tett dialog med partene i arbeidslivet og vedkommende myndigheter. Som en del av omstillingen bør sysselsetting av kvinner og like muligheter i denne sektoren styrkes.
- 15) En vellykket omstilling til nullutslippsmobilitet krever en integrert strategi og det rette gunstige miljøet for å stimulere til innovasjon og opprettholde Unionens teknologiske lederskap i veitransportsektoren. Dette omfatter offentlige og private investeringer i forskning og innovasjon, et økt tilbud av tunge null- og lavutslippskjøretøyer, utbygging av infrastrukturen for lade- og fyllestasjoner, integrering i energisystemene samt bærekraftig materialforsyning for og bærekraftig produksjon, ombruk og materialgjenvinning av batterier i Europa. Dette krever enhetlige tiltak på unionsplan og på nasjonalt, regionalt og lokalt plan, herunder ved hjelp av stimulerings tiltak for å øke utbredelsen av tunge null- og lavutslippskjøretøyer.

⁽⁴⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/842 av 30. mai 2018 om medlemsstatenes bindende årlige reduksjoner av klimagassutslipp i tidsrommet 2021–2030 som bidrag til klimatiltak for å oppfylle forpliktelsene i henhold til Paris-avtalen, og om endring av forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 156 av 19.6.2018, s. 26).

- 16) En ny framgangsmåte for å bestemme CO₂-utslipp og drivstofforbruk for individuelle tunge kjøretøyer er blitt innført som en del av gjennomføringen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009⁽⁵⁾. I kommisjonsforordning (EU) 2017/2400⁽⁶⁾ beskrives en metode basert på verktøyet VECTO, der CO₂-utslipp og drivstofforbruk for hele tunge kjøretøyer kan simuleres. Denne metoden gjør det mulig å ta høyde for mangfoldet i sektoren for tunge kjøretøyer og den høye graden av tilpasning av individuelle tunge kjøretøyer. Som et første trinn bestemmes CO₂-utslippene fra og med 1. juli 2019 for fire grupper av tunge kjøretøyer som står for rundt 65–70 % av alle CO₂-utslipp fra Unionens park av tunge kjøretøyer.
- 17) Med tanke på innovasjon og for å ta høyde for innføringen av ny teknologi som bedrer tunge kjøretøys drivstoffeffektivitet, vil både simuleringsverktøyet VECTO og forordning (EU) 2017/2400 bli løpende og rettidig oppdatert.
- 18) Dataene om CO₂-utslipp fastsatt i henhold til forordning (EU) 2017/2400 skal overvåkes i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/956⁽⁷⁾. Disse dataene bør danne grunnlaget for fastsettelse av målene for CO₂-utslippsreduksjon som de fire gruppene av de tunge kjøretøyene som står for de største utslippene i Unionen, skal oppfylle, samt for bestemmelse av en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i en gitt rapporteringsperiode.
- 19) Det bør fastsettes et mål for CO₂-utslippsreduksjon for 2025 som en relativ reduksjon basert på de gjennomsnittlige CO₂-utslippene fra de tunge kjøretøyene som ble nyregistrert i perioden fra 1. juli 2019 til 30. juni 2020, som gjenspeiler innføringen av lett tilgjengelige og kostnadseffektive teknologier for konvensjonelle kjøretøyer. Det bør også fastsettes et mål for CO₂-utslippsreduksjon for 2030 og framover. Dette målet bør gjelde, med mindre noe annet besluttes på bakgrunn av gjennomgåelsen som skal gjennomføres i 2022. Målet for 2030 bør vurderes i samsvar med Den europeiske unions forpliktelser i henhold til Paris-avtalen.
- 20) For å sikre at CO₂-referanseutslippene er robuste overfor en økning i CO₂-utslipp fra tunge kjøretøyer som skyldes prosedyremessige uregelmessigheter, og som ikke vil være representative for en situasjon der CO₂-utslippene allerede er regulert, bør det fastsettes en metode for korrigerings av CO₂-referanseutslippene når det er nødvendig.
- 21) Flytende naturgass (LNG) er et tilgjengelig alternativt drivstoff til diesel for tunge kjøretøyer. Innføring av eksisterende og fremtidige mer innovative LNG-baserte teknologier vil bidra til å oppfylle målene for CO₂-utslippsreduksjon på kort og mellomlang sikt, ettersom bruken av LNG-teknologier gir lavere CO₂-utslipp sammenlignet med dieselskjøretøyer. Potensialet for CO₂-utslippsreduksjon ved bruk av LNG-kjøretøyer gjenspeiles allerede i VECTO. Eksisterende LNG-teknologier sikrer også et lavt nivå av utslipp av forurensende stoffer, f.eks. NO_x og partikler. En tilstrekkelig minimumsinfrastruktur for fylling av drivstoff er også etablert og utbygges ytterligere som en del av nasjonale politiske rammer for infrastruktur for alternativt drivstoff.
- 22) Ved beregning av CO₂-referanseutslippene som danner grunnlaget for fastsettelse av målene for spesifikke CO₂-utslipp for 2025 og 2030, bør det tas hensyn til det forventede CO₂-utslippsreduksjonspotensialet i parken av tunge kjøretøyer. Arbeidskjøretøyer, f.eks. kjøretøyer som brukes til avfallsinnsamling eller i forbindelse med byggearbeider, bør derfor ikke tas med i denne beregningen. Disse kjøretøyene kjører til sammenligning relativt få kilometer, og de spesifikke kjøremønstrene gjør at tekniske tiltak for å redusere CO₂-utslipp og drivstofforbruk trolig ikke vil være like kostnadseffektive som de er for tunge kjøretøyer som brukes til levering av varer.

⁽⁵⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 av 18. juni 2009 om typegodkjenning av motorvogner og motorer med hensyn til utslipp fra tunge kjøretøyer (Euro VI), om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, om endring av forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF, og om oppheving av direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 av 18.7.2009, s. 1).

⁽⁶⁾ Kommisjonsforordning (EU) 2017/2400 av 12. desember 2017 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til bestemmelse av CO₂-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøyer og om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF og kommisjonsforordning (EU) nr. 582/2011 (EUT L 349 av 29.12.2017, s. 1).

⁽⁷⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/956 om overvåking og rapportering av CO₂-utslipp fra og drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer (EUT L 173 av 9.7.2018, s. 1).

- 23) CO₂-utslippsreduksjonskravene bør uttrykkes i gram CO₂ per tonnkilometer for å gjenspeile de tunge kjøretøyenes nytteverdi.
- 24) Det må sikres en rettferdig fordeling av de samlede CO₂-utslippsreduksjonskravene blant produsentene, idet det tas hensyn til at tunge kjøretøyer har forskjellig konstruksjon og kjøremønster, årlig kjørelengde, nyttelast og tilhengerkonfigurasjon. Det er derfor hensiktsmessig å inndele tunge kjøretøyer i forskjellige og atskilte undergrupper som gjenspeiler kjøretøyenes typiske bruksmønstre og spesifikke tekniske egenskaper. Ved å fastsette årlige mål for spesifikke CO₂-utslipp for produsentene som et vektet gjennomsnitt av målene som er definert for hver slik undergruppe av kjøretøyer, får produsentene også mulighet til effektivt å balansere en mulig underoppfyllelse av målene i visse undergrupper med en overoppfyllelse i andre undergrupper, idet det tas hensyn til de gjennomsnittlige CO₂-utslippene i hele levetiden til kjøretøyene i de forskjellige undergruppene.
- 25) En produsents oppfyllelse av sine årlige mål for spesifikke CO₂-utslipp bør vurderes på grunnlag av produsentens gjennomsnittlige CO₂-utslipp. Ved bestemmelse av de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene bør de spesifikke faktorene som gjenspeiles i de forskjellige undergruppene av kjøretøyer, også vurderes. En produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp bør derfor baseres på de gjennomsnittlige CO₂-utslippene som er bestemt for hver undergruppe av kjøretøyer, herunder en vektning basert på kjøretøyets antatte gjennomsnittlige årlige kjørelengde og gjennomsnittlige nyttelast, som gjenspeiler de samlede CO₂-utslippene i kjøretøyets levetid. På grunn av det begrensede potensialet for CO₂-utslippsreduksjon bør arbeidskjøretøyer ikke tas med i beregningen av de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene.
- 26) For å sikre en smidig omstilling til nullutslippsmobilitet og stimulere til utvikling og innføring av tunge null- og lavutslippskjøretøyer på markedet i Unionen som et supplement til instrumenter på etterspørselssiden, f.eks. europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF⁽⁸⁾, bør det innføres en spesifikk ordning i form av superkreditter for rapporteringsperiodene før 2025 og fastsettes en referanseverdi for andelen tunge null- og lavutslippskjøretøyer i en produsents kjøretøypark for rapporteringsperiodene fra og med 2025.
- 27) Stimuleringsordningen bør utformes slik at den sikrer investeringssikkerheten for leverandører og produsenter av ladeinfrastruktur for å fremme en rask innføring av tunge null- og lavutslippskjøretøyer på markedet i Unionen, samtidig som produsentene får en viss fleksibilitet med henblikk på å fastsette tidsplanen for sine investeringer.
- 28) For å beregne en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp bør alle tunge null- og lavutslippskjøretøyer i rapporteringsperiodene før 2025 telles flere ganger. For rapporteringsperiodene fra og med 2025 bør en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp beregnes ved at det tas hensyn til hvilket resultat produsenten har oppnådd i forhold til referanseverdien for tunge null- og lavutslippskjøretøyer. Nivået av stimulerings tiltak bør variere i henhold til kjøretøyets faktiske CO₂-utslipp. For å unngå at miljømålene svekkes, bør det fastsettes et tak for den resulterende CO₂-utslippsreduksjonen.
- 29) Det bør bare iverksettes stimulerings tiltak for tunge lavutslippskjøretøyer dersom CO₂-utslippene fra dem er mindre enn halvparten av CO₂-referanseutslippene fra alle kjøretøyer i undergruppen som det tunge kjøretøyet tilhører. Dette vil kunne fremme innovasjon på dette området.
- 30) Når stimuleringsordningen for innføring av tunge nullutslippskjøretøyer utarbeides, bør mindre lastebiler som ikke omfattes av målene for CO₂-utslippsreduksjon i henhold til denne forordningen, også tas med. Disse kjøretøyene er også forbundet med betydelige fordeler når det gjelder å bidra til å løse problemene med luftforurensning i byene. For å sikre at stimulerings tiltakene er godt balanserte på tvers av de forskjellige kjøretøytypene, bør det derfor fastsettes et tak for en produsents reduksjon av gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp som stammer fra mindre nullutslippslastebiler.

⁽⁸⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremming av rene og energieffektive veigående motorvogner (EUT L 120 av 15.5.2009, s. 5).

- 31) For å fremme en kostnadseffektiv gjennomføring av CO₂-utslippsreduksjonskravene samtidig som det tas hensyn til endringer i sammensetningen av parken av tunge kjøretøyer og CO₂-utslippene i årenes løp, bør produsenter ha mulighet til å balansere sin overoppgjørelse av målet for spesifikke CO₂-utslipp i et gitt år med en underoppgjørelse i et annet år.
- 32) For å stimulere til en rask reduksjon av CO₂-utslippene bør en produsent hvis gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp ligger under CO₂-utslippsreduksjonsforløpet definert av CO₂-referanseutslippene og CO₂-utslippsmålet for 2025, kunne spare disse utslippskredittene for å oppfylle målet for 2025. På samme måte bør en produsent hvis gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp ligger under CO₂-utslippsreduksjonsforløpet mellom målet for 2025 og målet som gjelder fra og med 2030, kunne spare disse utslippskredittene for å oppfylle CO₂-utslippsmålene fra 1. juli 2025 til 30. juni 2030.
- 33) Ved manglende oppfyllelse av målet for spesifikke CO₂-utslipp i en av tolv månedersperiodene fra 1. juli 2025 til 30. juni 2030 bør en produsent også ha mulighet til å pådra seg en begrenset utslippsgjeld. Produsentene bør imidlertid senest i rapporteringsperioden for år 2029, som slutter 30. juni 2030, utligne eventuell gjenværende utslippsgjeld.
- 34) Utslippskreditter og utslippsgjeld bør bare benyttes for å fastslå om en produsent har oppfylt sitt mål for spesifikke CO₂-utslipp, og ikke som aktiva som kan omsettes eller beskattes.
- 35) Kommissjonen bør ilegge en økonomisk sanksjon i form av et overtredelsesgebyr dersom det konstateres CO₂-utslippsoverskridelse for en produsent, idet det tas hensyn til utslippskredittene og -gjelden. Informasjon om produsentenes CO₂-utslippsoverskridelse bør gjøres offentlig tilgjengelig. For å stimulere produsentene til å treffe tiltak for å redusere de spesifikke CO₂-utslippene fra tunge kjøretøyer, er det viktig at gebyret er høyere enn de gjennomsnittlige marginalkostnadene for de teknologiene som er nødvendige for å oppfylle CO₂-utslippsmålene. Metoden for innkreving av gebyrene bør fastsettes ved hjelp av en gjennomføringsrettsakt, idet det tas hensyn til metoden vedtatt i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009⁽⁹⁾. Gebyret bør betraktes som en inntekt som inngår i Den europeiske unions alminnelige budsjett. Som en del av vurderingen som skal gjennomføres i henhold til forordning (EU) 2019/631, bør Kommissjonen vurdere muligheten for å tildele disse beløpene til et bestemt fond eller et relevant program som tar sikte på å sikre en rettferdig omstilling til nullutslippsmobilitet og å støtte omskolering, kompetanseutvikling og annen opplæring av arbeidstakere i bilsektoren.
- 36) En robust samsvarsordning er nødvendig for å sikre at CO₂-utslippsmålene i denne forordningen oppfylles. Produsentenes forpliktelse til å levere nøyaktige data i henhold til forordning (EU) 2018/956 og de administrative bøtene som kan ilegges ved manglende overholdelse av denne forpliktelsen, bidrar til å sikre at dataene som brukes for å kontrollere om målene i denne forordningen er oppfylt, er robuste.
- 37) For å oppnå CO₂-utslippsreduksjonen i henhold til denne forordningen bør CO₂-utslippene fra tunge kjøretøyer i bruk være i samsvar med verdiene fastsatt i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gjennomføringstiltak. Det bør ved beregningen av en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp derfor være mulig for Kommissjonen å ta hensyn til et eventuelt systematisk manglende samsvar som fastslås av typegodkjenningmyndighetene med hensyn til CO₂-utslippene fra kjøretøyer i bruk.

⁽⁹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 av 23. april 2009 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye personbiler som del av Fellesskapets integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer (EUT L 140 av 5.6.2009, s. 1).

- 38) For å kunne treffe slike tiltak bør Kommissjonen ha myndighet til å fastsette og gjennomføre en prosedyre for å kontrollere samsvaret mellom CO₂-utslippene fra tunge kjøretøyer i bruk, som fastsatt i samsvar med forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gjennomføringstiltak, og CO₂-utslippsverdiene som er registrert i samsvarssertifikatene, de individuelle godkjenningsskjemaene eller kundeinformasjonsfilene. Ved utarbeidingen av denne prosedyren bør det tas særlig hensyn til å identifisere metoder, herunder bruk av data fra ombordenheter for overvåking av drivstoff- og energiforbruk, for å oppdage strategier som kunstig forbedrer et kjøretøys CO₂-resultater i sertifiseringsprosedyren. Dersom det ved slike kontroller fastslås avvik eller strategier som kunstig forbedrer et kjøretøys CO₂-resultater, skal disse funnene anses som en tilstrekkelig grunn til å mistenke at det er en alvorlig fare for manglende overholdelse av kravene fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/858⁽¹⁰⁾, og medlemsstatene bør på dette grunnlaget treffe nødvendige tiltak i henhold til kapittel XI i forordning (EU) 2018/858.
- 39) Hvor effektive CO₂-utslippsmålene fastsatt i denne forordningen er, avhenger i stor grad av at metoden som brukes for å bestemme CO₂-utslippene, er representativ for de faktiske forhold. I samsvar med uttalelsen fra ordningen for vitenskapelig rådgivning (SAM – Scientific Advice Mechanism) fra 2016 om lette kjøretøyer og anbefalingene fra Europaparlamentet etter dets undersøkelse av utslippsmålinger i bilsektoren bør det også for tunge kjøretøyer innføres en ordning for å vurdere om verdiene for CO₂-utslipp og energiforbruk fastsatt i henhold til forordning (EU) 2017/2400 er representative for de faktiske forholdene. Den mest pålitelige metoden for å sikre at disse verdiene er representative for de faktiske forholdene, er ved å bruke data fra ombordenheter for overvåking av drivstoff- og/eller energiforbruk. Kommissjonen bør derfor ha myndighet til å utarbeide de nødvendige prosedyrene for å samle inn og behandle de dataene om drivstoff- og energiforbruk som kreves for å foreta slike vurderinger, og sikre at disse dataene er offentlig tilgjengelig, samtidig som personvernet sikres.
- 40) Kommissjonen bør vurdere hvordan data om drivstoff- og energiforbruk kan bidra til å sikre at kjøretøyers CO₂-utslipp bestemt med verktøyet VECTO i samsvar med forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gjennomføringstiltak fortsatt er representative for de reelle CO₂-utslippene over tid for alle produsenter, og nærmere bestemt om hvordan slike data kan brukes til å overvåke forskjellen mellom CO₂-verdiene bestemt med verktøyet VECTO og de reelle CO₂-utslippene, og ved behov hindre at denne forskjellen øker.
- 41) I 2022 bør Kommissjonen vurdere hvor effektive CO₂-utslippsstandardene fastsatt i denne forordningen er, og særlig nivået for målet for CO₂-utslippsreduksjon som skal nås innen 2030, metodene som bør være tilgjengelig for å nå dette målet og senere mål, og fastsettelsen av mål for CO₂-utslippsreduksjon for andre typer tunge kjøretøyer, f.eks. mindre lastebiler, arbeidskjøretøyer, busser, turvogner og tilhengerkjøretøyer. Denne vurderingen bør, utelukkende med henblikk på denne forordningen, også inneholde betraktninger om tunge kjøretøyer og kjøretøykombinasjoner, idet det tas hensyn til vekt og dimensjoner som gjelder for nasjonal transport, f.eks. modulbaserte og intermodale konsepter, samtidig som det også foretas en vurdering av mulige transportsikkerhets- og effektivitetsaspekter, intermodale virkninger, miljøvirkninger, virkninger på infrastrukturen og rebound-effekter samt medlemsstatenes geografiske beliggenhet.
- 42) Det er viktig å vurdere CO₂-utslippene i hele livssyklusen til tunge kjøretøyer på unionsplan. For dette formålet bør Kommissjonen senest i 2023 vurdere muligheten for å utarbeide en felles unionsmetode for vurdering av og ensartet datarapportering om CO₂-utslipp i hele livssyklusen til tunge kjøretøyer som bringes i omsetning i Unionen. Kommissjonen bør vedta oppfølgingstiltak, herunder eventuelt forslag til regelverk.
- 43) For å sikre at de spesifikke CO₂-utslippene fra tunge kjøretøyer er representative og oppdaterte, må endringer av forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gjennomføringstiltak som påvirker disse spesifikke CO₂-utslippene, gjenspeiles i denne forordningen. For dette formålet bør Kommissjonen ha myndighet til å fastsette en metode for å definere et representativt tungt kjøretøy for hver undergruppe av kjøretøyer som skal brukes som grunnlag for å vurdere endringer i de spesifikke CO₂-utslippene.

⁽¹⁰⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 av 30. mai 2018 om godkjenning av og markedstilsyn for motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, komponenter og separate tekniske enheter beregnet på slike kjøretøyer, om endring av forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om oppheving av direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 av 14.6.2018, s. 1).

- 44) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføring av denne forordningen bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet når det gjelder offentliggjøringen av en liste over visse data og produsentenes resultater.
- 45) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføring av denne forordningen bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet når det gjelder identifisering av kjøretøyer som er sertifiserte som arbeidskjøretøyer, og korrigerende av en produsents årlige gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp, innkreving av overtredelsesgebyrer, rapportering av avvik i CO₂-utslippverdiene samt å ta hensyn til dem ved beregning av de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene, vurdering av anvendelsen av vilkårene for fastsettelse av CO₂-referanseutslipp og kriteriene for å fastslå om disse utslippene er blitt satt urimelig høyt, og hvordan de eventuelt skal korrigeres, sikring av at visse parametre knyttet til tunge kjøretøyers reelle CO₂-utslipp og energiforbruk gjøres tilgjengelig for Kommisjonen, kontroll av at verdiene for CO₂-utslipp- og drivstofforbruk i kundeinformasjonsfilene svarer til CO₂-utslippet fra og drivstofforbruket til tunge kjøretøyer i bruk, og om det finnes strategier som kunstig forbedrer kjøretøyetets resultater i prøvingene eller beregningene som gjennomføres, og definering av et eller flere representative kjøretøyer i en undergruppe av kjøretøyer som skal danne utgangspunkt for fastsettelse av en justering av nyttelast. For å sikre ensartede vilkår for gjennomføring av forordning (EF) nr. 595/2009 bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet når det gjelder å fastsette visse aspekter av miljøprestasjonen til kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄. Gjennomføringsmyndigheten nevnt i denne betraktningen bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁽¹¹⁾.
- 46) For å endre eller utfylle ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordningen bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte gis Kommisjonen med henblikk på å justere CO₂-referanseutslippene, fastsette de veiledende prinsippene og kriteriene for å definere framgangsmåtene for kontroll av CO₂-utslipp fra tunge kjøretøyer i bruk og endre vedleggene til denne forordningen med hensyn til visse tekniske parametre, herunder vektning av bruksprofiler samt nyttelastverdier, verdier for årlig kjørelengde og faktorer for justering av nyttelast. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at disse samrådene gjennomføres i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverr-institusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming⁽¹²⁾. For å sikre lik deltakelse ved utarbeidingen av delegerede rettsakter er det særlig viktig at Europaparlamentet og Rådet mottar alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes sakkyndige, og deres sakkyndige bør ha systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper som er med på utarbeidingen av delegerede rettsakter.
- 47) Ettersom målene for denne forordningen, som er å fastsette CO₂-utslippsstandarder for nye tunge kjøretøyer, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av forordningens omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 48) Forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og rådsdirektiv 96/53/EF⁽¹³⁾ bør derfor endres.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

Artikkel 1

Formål

For å bidra til å oppfylle Unionens mål om å redusere sine klimagassutslipp med 30 % under nivået i 2005 innen 2030 i sektorene som omfattes av artikkel 2 i forordning (EU) 2018/842, og oppnå målsettingene i Paris-avtalen samt sikre et

⁽¹¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av regler og generelle prinsipper for hvordan medlemsstatene skal kontrollere Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

⁽¹²⁾ EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.

⁽¹³⁾ Rådsdirektiv 96/53/EF av 25. juli 1996 om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fellesskapet (EFT L 235 av 17.9.1996, s. 59).

velfungerende indre marked, fastsettes det i denne forordningen CO₂-utslippskrav for nye tunge kjøretøyer, slik at de spesifikke CO₂-utslippene fra Unionens park av nye tunge kjøretøyer reduseres sammenlignet med CO₂-referanseutslippene på følgende måte:

- a) For rapporteringsperiodene for år 2025 og framover med 15 %.
- b) For rapporteringsperiodene for år 2030 og framover med 30 %, med mindre noe annet besluttes på bakgrunn av gjennomgåelsen nevnt i artikkel 15.

CO₂-referanseutslippene skal fastsettes på bakgrunn av overvåkingsdataene som rapporteres i henhold til forordning (EU) 2018/956 for perioden fra 1. juli 2019 til 30. juni 2020 («referanseperioden»), unntatt arbeidskjøretøyer, og skal beregnes i samsvar med nr. 3 i vedlegg I til denne forordningen.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Denne forordningen får anvendelse på nye tunge kjøretøyer i gruppe N₂ og N₃ som oppfyller følgende egenskaper:
 - a) Lastebiler med en akselkonfigurasjon på 4x2 og en største teknisk tillatte totalmasse på over 16 tonn.
 - b) Lastebiler med en akselkonfigurasjon på 6x2.
 - c) Trekkvogner med en akselkonfigurasjon på 4x2 og en største teknisk tillatte totalmasse på over 16 tonn.
 - d) Trekkvogner med en akselkonfigurasjon på 6x2.

Med henblikk på artikkel 5 i og nr. 2.3 i vedlegg I til denne forordningen får den også anvendelse på nye tunge kjøretøyer i gruppe N som ikke omfattes av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011⁽¹⁴⁾, og som ikke oppfyller egenskapene fastsatt i første ledd bokstav a)–d).

Kjøretøygruppene nevnt i første og andre ledd i dette nummeret viser til kjøretøygruppene definert i vedlegg II til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF⁽¹⁵⁾.

2. Med henblikk på denne forordningen skal kjøretøyene nevnt i nr. 1 anses som nye tunge kjøretøyer i en gitt tolv månedersperiode som starter fra og med 1. juli, dersom de registreres i Unionen for første gang i nevnte periode og ikke tidligere har vært registrert utenfor Unionen.

Det skal ikke tas hensyn til en tidligere registrering utenfor Unionen som er foretatt mindre enn tre måneder før registreringen i Unionen.

⁽¹⁴⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) nr. 510/2011 av 11. mai 2011 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye lette nyttekjøretøyer som del av Unionens integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer (EUT L 145 av 31.5.2011, s. 1).

⁽¹⁵⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv) (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

3. Kommissjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta en spesifikk framgangsmåte for identifisering av tunge kjøretøyer som er sertifisert som arbeidskjøretøyer i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gjennomføringstiltak, men som ikke er registrert som dette, og skal korrigere de årlige gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene for en produsent for å ta disse hensyn til disse kjøretøyene, fra og med rapporteringsperioden for år 2021 og for hver etterfølgende rapporteringsperiode. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 16 nr. 2 i denne forordningen.

Artikkel 3

Definisjoner

I denne forordningen menes med

- 1) «CO₂-referanseutslipp» gjennomsnittet av de spesifikke CO₂-utslippene i referanseperioden nevnt i artikkel 1 andre ledd for alle nye tunge kjøretøyer i hver undergruppe av kjøretøyer, unntatt arbeidskjøretøyer, fastsatt i samsvar med vedlegg I nr. 3,
- 2) «spesifikke CO₂-utslipp» CO₂-utslippene fra et individuelt tungt kjøretøy fastsatt i samsvar med vedlegg I nr. 2.1,
- 3) «rapporteringsperiode for år Y» perioden fra 1. juli i år Y til 30. juni i år Y+1,
- 4) «gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp» gjennomsnittet av de spesifikke CO₂-utslippene fra en produsents nye tunge kjøretøyer i en gitt rapporteringsperiode fastsatt i samsvar med vedlegg I nr. 2.7,
- 5) «mål for spesifikke CO₂-utslipp» CO₂-utslippsmålet for den enkelte produsent uttrykt i g/tkm og fastsatt årlig for den foregående rapporteringsperioden i samsvar med vedlegg I nr. 4,
- 6) «lastebil» en lastebil som ikke er konstruert eller bygd for å trekke en semitrailer,
- 7) «trekkvogn» en trekkbil som er konstruert og bygd utelukkende eller hovedsakelig for å trekke semitrailere,
- 8) «undergruppe av kjøretøyer» en gruppe av kjøretøyer som definert i vedlegg I nr. 1 og som kjennetegnes av en rekke felles og spesifikke tekniske kriterier som er relevante for å bestemme disse kjøretøyenes CO₂-utslipp og drivstofforbruk,
- 9) «arbeidskjøretøy» et tungt kjøretøy for hvilket CO₂-utslippene og drivstofforbruket er blitt bestemt i samsvar med forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gjennomføringstiltak, utelukkende for andre bruksprofiler enn de som er definert i nr. 2.1 i vedlegg I til denne forordningen,
- 10) «produsent» den personen eller det organet som har ansvar for å sende inn data om nye tunge kjøretøyer i henhold til artikkel 5 i forordning (EU) 2018/956, eller, når det gjelder tunge nullutslippskjøretøyer, den personen eller det organet som overfor godkjenningmyndigheten har ansvar for alle aspekter av framgangsmåten for EF-typegodkjenning av hele kjøretøyer eller for framgangsmåten for individuell godkjenning i samsvar med direktiv 2007/46/EF, og for å sikre produksjonssamsvar,
- 11) «tungt nullutslippskjøretøy» et tungt kjøretøy uten forbrenningsmotor eller med en forbrenningsmotor som slipper ut mindre enn 1 g CO₂/kWh som fastsatt i samsvar med forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gjennomføringstiltak, eller som slipper ut mindre enn 1 g CO₂/km som fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007⁽¹⁶⁾ og dens gjennomføringstiltak,

⁽¹⁶⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 av 20. juni 2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette passasjer- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6) og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer (EUT L 171 av 29.6.2007, s. 1).

- 12) «tungt lavutslippskjøretøy» et tungt kjøretøy som ikke er et nullutslippskjøretøy, og hvis spesifikke CO₂-utslipp er mindre enn halvparten av CO₂-referanseutslippene for alle kjøretøyene i undergruppen som det tunge kjøretøyet tilhører, som fastsatt i samsvar med vedlegg I nr. 2.3.3,
- 13) «bruksprofil» en kombinasjon av en mål hastighetssyklus, en nyttelastverdi, en karosseri- eller tilhengerkonfigurasjon og andre parametere, dersom det er relevant, som gjenspeiler den spesifikke bruken av et kjøretøy, og som brukes som grunnlag for å bestemme et tungt kjøretøys offisielle CO₂-utslipp og drivstofforbruk,
- 14) «mål hastighetssyklus» beskrivelsen av kjøretøyhastigheten som føreren ønsker å oppnå, eller som begrenses av trafikkforholdene, som en funksjon av den tilbakelagte strekningen i en kjøresyklus,
- 15) «nyttelast» vekten av varene som et kjøretøy frakter under forskjellige forhold.

Artikkel 4

Gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp for en produsent

Fra og med 1. juli 2020 og i hver etterfølgende rapporteringsperiode skal Kommisjonen for hver produsent bestemme de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene i g/tkm for den foregående rapporteringsperioden, idet det tas hensyn til følgende:

- a) Dataene som er rapportert i henhold til forordning (EU) 2018/956 for produsentens nye tunge kjøretøyer registrert i den foregående rapporteringsperioden, unntatt arbeidskjøretøyer.
- b) Null- og lavutslippsfaktoren fastsatt i samsvar med artikkel 5.

De gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene skal fastsettes i samsvar med vedlegg I nr. 2.7.

Artikkel 5

Tunge null- og lavutslippskjøretøyer

1. Fra og med 1. juli 2020 og for hver etterfølgende rapporteringsperiode skal Kommisjonen for hver produsent fastsette null- og lavutslippsfaktoren for den foregående rapporteringsperioden.

Null- og lavutslippsfaktoren skal ta høyde for antallet av og CO₂-utslippene fra tunge null- og lavutslippskjøretøyer i produsentens kjøretøypark i en rapporteringsperiode, herunder tunge nullutslippskjøretøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 andre ledd, samt null- og lavutslippsarbeidskjøretøyer, og skal fastsettes i samsvar med vedlegg I nr. 2.3.

2. For rapporteringsperiodene 2019–2024 og med henblikk på nr. 1 skal tunge null- og lavutslippskjøretøyer telles på følgende måte:

- a) Et tungt nullutslippskjøretøy skal telles som to kjøretøyer.

- b) Et tungt lavutslippskjøretøy skal telles som opptil to kjøretøyer som en funksjon av dets spesifikke CO₂-utslipp og lavutslippsterskelen for den undergruppen som kjøretøyet tilhører, som definert i vedlegg I nr. 2.3.3.

Null- og lavutslippsfaktoren skal fastsettes i samsvar med vedlegg I nr. 2.3.1.

3. For rapporteringsperiodene fra og med 2025 skal null- og lavutslippsfaktoren fastsettes på grunnlag av en referanseverdi på 2 % i samsvar med vedlegg I nr. 2.3.2.

4. Null- og lavutslippsfaktoren skal redusere en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp med høyst 3 %. Bidraget til denne faktoren fra de tunge nullutslippskjøretøyene nevnt i artikkel 2 nr. 1 andre ledd skal redusere en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp med høyst 1,5 %.

Artikkel 6

Mål for spesifikke CO₂-utslipp for en produsent

Fra og med 1. juli 2026 og i hver etterfølgende rapporteringsperiode skal Kommisjonen for hver produsent fastsette et mål for spesifikke CO₂-utslipp for foregående rapporteringsperiode. Dette målet for spesifikke CO₂-utslipp skal være summen, for alle undergrupper av kjøretøyer, av produktene av følgende verdier:

- a) Målet for CO₂-utslippsreduksjon nevnt i artikkel 1 første ledd bokstav a) eller b), alt etter hva som er relevant.
- b) CO₂-referanseutslippene.
- c) Produsentens andel av kjøretøyer i hver undergruppe av kjøretøyer.
- d) Vektingsfaktorene for årlig kjøre lengde og nyttelast som anvendes på hver undergruppe av kjøretøyer.

Målet for spesifikke CO₂-utslipp skal fastsettes i samsvar med vedlegg I nr. 4.

Artikkel 7

Utslippskreditter og utslippsgjeld

1. For å fastslå om en produsent har oppfylt sine mål for spesifikke CO₂-utslipp i rapporteringsperiodene for årene 2025–2029, skal det tas hensyn til produsentens utslippskreditter eller utslippsgjeld fastsatt i samsvar med vedlegg I nr. 5, som svarer til produsentens antall nye tunge kjøretøyer, unntatt arbeidskjøretøyer, i en rapporteringsperiode, multiplisert med

- a) differansen mellom CO₂-utslippsreduksjonsforløpet som nevnt i nr. 2 og de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene for nevnte produsent, dersom denne differansen er positiv («utslippskreditter»), eller
- b) differansen mellom de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene og målet for spesifikke CO₂-utslipp for nevnte produsent, dersom denne differansen er positiv («utslippsgjeld»).

Utslippskreditter skal erverves i rapporteringsperiodene for årene 2019–2029. Utslippskreditter ervervet i rapporteringsperiodene for årene 2019–2024 skal imidlertid bare tas i betraktning for å fastslå om produsenten oppfyller målet for spesifikke CO₂-utslipp i rapporteringsperioden for år 2025.

Utslippsgjeld skal erverves i rapporteringsperiodene for årene 2025–2029. En produsents samlede utslippsgjeld skal imidlertid ikke overstige 5 % av produsentens mål for spesifikke CO₂-utslipp i rapporteringsperioden for år 2025 multiplisert med produsentens antall tunge kjøretøyer i den perioden («utslippsgjeldsgrense»).

Utslippskreditter og utslippsgjeld ervervet i rapporteringsperiodene for år 2025 til 2028 skal, dersom det er relevant, overføres fra en rapporteringsperiode til neste rapporteringsperiode. All gjenværende utslippsgjeld skal utlignes i rapporteringsperioden for år 2029.

2. For hver produsent skal CO₂-utslippsreduksjonsforløpet fastsettes i samsvar med vedlegg I nr. 5.1 på grunnlag av et lineært forløp mellom CO₂-referanseutslippene nevnt i artikkel 1 andre ledd og CO₂-utslippsmålet for rapporteringsperioden for år 2025 som angitt i artikkel 1 første ledd bokstav a), og mellom CO₂-utslippsmålet for rapporteringsperioden for år 2025 og CO₂-utslippsmålet for rapporteringsperiodene fra og med år 2030 som angitt i artikkel 1 første ledd bokstav b).

Artikkel 8

Oppfyllelse av målene for spesifikke CO₂-utslipp

1. Dersom det i henhold til nr. 2 konstateres CO₂-utslippsoverskridelse for en produsent i en gitt rapporteringsperiode fra og med 2025, skal Kommisjonen ilegge et overtredelsesgebyr beregnet med følgende formel:

a) Fra 2025 til 2029:

$$(\text{Overtredelsesgebyr}) = (\text{CO}_2\text{-utslippsoverskridelse} \times 4\,250 \text{ EUR/gCO}_2/\text{tkm})$$

b) Fra og med 2030:

$$(\text{Overtredelsesgebyr}) = (\text{CO}_2\text{-utslippsoverskridelse} \times 6\,800 \text{ EUR/gCO}_2/\text{tkm}).$$

2. En produsent anses for å ha CO₂-utslippsoverskridelse i følgende tilfeller:

a) Dersom summen av utslippsgjeld fratrukket summen av utslippskreditter i en av rapporteringsperiodene for årene 2025–2028 overskrider utslippsgjeldsgrensen nevnt i artikkel 7 nr. 1 tredje ledd.

b) Dersom summen av utslippsgjeld fratrukket summen av utslippskreditter i rapporteringsperioden for år 2029 er positiv.

c) Dersom produsentens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i rapporteringsperioden fra og med år 2030 overskrider produsentens mål for spesifikke CO₂-utslipp.

CO₂-utslippsoverskridelsen i en gitt rapporteringsperiode skal beregnes i samsvar med vedlegg I nr. 6.

3. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter fastsette metodene for innkreving av overtredelsesgebyrer i henhold til nr. 1 i denne artikkelen. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren som det vises til i artikkel 16 nr. 2.

4. Overtredelsesgebyrene skal betraktes som en inntekt som inngår i Den europeiske unions alminnelige budsjett.

Artikkel 9

Kontroll av overvåkingsdata

1. Typegodkjenningmyndighetene skal uten opphold rapportere til Kommisjonen om alle avvik i CO₂-utslippsverdiene for tunge kjøretøyer i bruk fra verdiene som er angitt i samsvarssertifikatene eller i kundeinformasjonsfilen nevnt i artikkel 9 nr. 4 i forordning (EU) 2017/2400, som følge av kontrollene utført i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 13 i denne forordningen.

2. Kommisjonen skal ta hensyn til avvikene nevnt i nr. 1 ved beregning av en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp.

3. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta nærmere regler for rapporteringen av slike avvik og for å ta hensyn til dem ved beregning av de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren som det vises til i artikkel 16 nr. 2.

Artikkel 10

Vurdering av CO₂-referanseutslipp

For å sikre at CO₂-referanseutslippene utgjør et robust og representativt grunnlag for fastsettelse av CO₂-utslippsmålene for hele Unionens kjøretøypark, skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter fastsette metoden for å vurdere anvendelsen av vilkårene for fastsettelse av CO₂-referanseutslippene samt kriteriene for å avgjøre om disse utslippene er blitt satt urimelig høyt, og, dersom det er tilfellet, hvordan de skal korrigeres.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren som det vises til i artikkel 16 nr. 2.

Artikkel 11

Offentliggjøring av data og produsentens resultater

1. Senest 30. april hvert år skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter offentliggjøre en liste som viser følgende:

a) Fra 1. juli 2020 hver produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i foregående rapporteringsperiode, som nevnt i artikkel 4.

b) Fra 1. juli 2020 hver produsents null- og lavutslippsfaktor i foregående rapporteringsperiode, som nevnt i artikkel 5 nr. 1.

- c) Fra 1. juli 2026 hver produsents mål for spesifikke CO₂-utslipp for foregående rapporteringsperiode, som nevnt i artikkel 6.
- d) Fra 1. juli 2020 til 30. juni 2031 hver produsents CO₂-utslippsreduksjonsforløp, utslippskreditter og, fra 1. juli 2026 til 30. juni 2031, utslippsgjeld i foregående rapporteringsperiode, som nevnt i artikkel 7.
- e) Fra 1. juli 2026 hver produsents CO₂-utslippsoverskridelse i foregående rapporteringsperiode, som nevnt i artikkel 8 nr. 1.
- f) Fra 1. juli 2020 de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene fra alle nye tunge kjøretøyer som ble registrert i Unionen i foregående rapporteringsperiode.

Listen som skal offentliggjøres senest 30. april 2021, skal inneholde CO₂-referanseutslippene nevnt i artikkel 1 andre ledd.

2. Kommisjonen skal vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 17 for å justere CO₂-referanseutslippene i samsvar med følgende:

- a) Dersom vektingen for bruksprofiler eller nyttelastverdiene er blitt justert i henhold til artikkel 14 nr. 1 bokstav b) eller c), ved å anvende framgangsmåten fastsatt i vedlegg II nr. 1.
- b) Dersom det er fastsatt justeringsfaktorer i henhold til artikkel 14 nr. 2, ved å anvende disse justeringsfaktorene på CO₂-referanseutslippene.
- c) Dersom det i samsvar med metoden nevnt i artikkel 10 er fastslått at CO₂-referanseutslippene er satt urimelig høyt, ved å korrigere CO₂-referanseutslippene senest 30. april 2022.

Kommisjonen skal offentliggjøre de justerte CO₂-referanseutslippsverdiene og anvende dem i beregningen av produsentenes mål for spesifikke CO₂-utslipp som gjelder i rapporteringsperioden fra og med anvendelsesdatoen for de delegerte rettsaktene der verdiene justeres.

Artikkel 12

Reelle CO₂-utslipp og reelt energiforbruk

1. Kommisjonen skal overvåke og vurdere om verdiene for CO₂-utslipp og energiforbruk fastsatt innenfor rammen av forordning (EF) nr. 595/2009 er representative for de faktiske forhold.

Kommisjonen skal dessuten regelmessig samle inn data om tunge kjøretøyers reelle CO₂-utslipp og energiforbruk ved hjelp av ombordenheter for overvåking av drivstoff og/eller energiforbruk, idet det startes med nye tunge kjøretøyer registrert fra og med anvendelsesdatoen for tiltakene nevnt i artikkel 5c bokstav b) i forordning (EF) nr. 595/2009.

Kommisjonen skal sørge for at offentligheten underrettes om hvordan denne representativiteten utvikler seg over tid.

2. Med henblikk på nr. 1 i denne artikkelen skal Kommisjonen sikre at følgende parametere knyttet til tunge kjøretøyers reelle CO₂-utslipp og energiforbruk regelmessig gjøres tilgjengelig for Kommisjonen fra og med anvendelsesdatoen for tiltakene nevnt i artikkel 5c bokstav b) i forordning (EF) nr. 595/2009, enten av produsenter, nasjonale myndigheter eller gjennom direkte dataoverføring fra kjøretøyene, alt etter hva som er relevant:

- a) Kjøretøyets understallsnummer.
- b) Drivstofforbruk og forbruk av elektrisk energi.
- c) Samlet tilbakelagt strekning.
- d) Nyttelast.
- e) For elektriske tunge hybridkjøretøyer med ekstern lading: Drivstofforbruk og forbruk av elektrisk energi og tilbakelagt strekning fordelt på de forskjellige kjøreinnstillingene.
- f) Andre parametere som er nødvendige for å sikre at forpliktelsene fastsatt i nr. 1 i denne artikkelen kan overholdes.

Kommisjonen skal for formålene i nr. 1 behandle dataene som er mottatt i henhold til første ledd i dette nummeret, til å opprette et anonymisert og aggregert datasett. Kjøretøyets understallsnummer skal bare brukes med henblikk på denne databehandlingen og skal ikke lagres lenger enn nødvendig for dette formålet.

3. For å hindre at forskjellen i forhold til de reelle utslippene øker skal Kommisjonen senest to år og fem måneder etter anvendelsesdatoen for tiltakene nevnt i artikkel 5c bokstav b) i forordning (EF) nr. 595/2009 vurdere hvordan data om drivstoff- og energiforbruk kan brukes for å sikre at verdiene for kjøretøyenes CO₂-utslipp og energiforbruk fastsatt i henhold til nevnte forordning fortsetter å være representative for hver produsents reelle utslipp over tid.

Kommisjonen skal årlig overvåke og avgi rapport om hvordan forskjellen nevnt i første ledd utvikler seg, og skal med sikte på å hindre at denne forskjellen øker, i 2027 vurdere om en ordning for å justere produsentens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra 2030 er mulig, og eventuelt framlegge et forslag til regelverk for å innføre en slik ordning.

4. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta en detaljert framgangsmåte for innsamling og behandling av dataene nevnt i nr. 2 i denne artikkelen. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren som det vises til i artikkel 16 nr. 2.

Artikkel 13

Kontroll av CO₂-utslippene fra tunge kjøretøyer i bruk

1. Produsentene skal sikre at verdiene for CO₂-utslipp og drivstofforbruk som er registrert i kundeinformasjonsfilen nevnt i artikkel 9 nr. 4 i forordning (EU) 2017/2400, svarer til CO₂-utslippene fra og drivstofforbruket til tunge kjøretøyer i bruk som fastsatt i samsvar med nevnte forordning.

2. Etter at framgangsmåtene nevnt i nr. 4 er trådt i kraft, skal typegodkjenningmyndighetene for de produsentene som de har gitt lisens til å bruke simuleringsverktøyet i samsvar med forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gjennomføringstiltak, på grunnlag av hensiktsmessige og representative stikkprøver av kjøretøyer kontrollere at verdiene for CO₂-utslipp og drivstofforbruk som er registrert i kundeinformasjonsfilene, svarer til CO₂-utslippene fra og drivstofforbruket til tunge kjøretøyer i bruk som fastsatt i samsvar med nevnte forordning og dens gjennomføringstiltak, idet de bl.a. tar hensyn til tilgjengelige data fra ombordenheter for overvåking av drivstoff- og/eller energiforbruk.

Typegodkjenningmyndighetene skal også kontrollere om det i eller for kjøretøyene som det tas stikkprøver av, finnes strategier som kunstig forbedrer kjøretøyets resultater i prøvingene eller beregningene som gjennomføres i forbindelse med sertifisering av CO₂-utslippene og drivstofforbruket, ved bl.a. å bruke data fra ombordenheter for overvåking av drivstoff- og/eller energiforbruk.

3. Dersom det som følge av kontrollene foretatt i henhold til nr. 2 konstateres manglende samsvar i verdiene for CO₂-utslipp og drivstofforbruk som ikke kan tilskrives feil i simuleringsverktøyet eller forekomst av strategier som kunstig forbedrer kjøretøyets resultater, skal den ansvarlige typegodkjenningmyndigheten i tillegg til å treffe de nødvendige tiltakene fastsatt i kapittel XI i forordning (EU) 2018/858 sikre at kundeinformasjonsfilene, samsvarssertifikatene og de individuelle godkjenningsskjemaene, alt etter hva som er relevant, korrigeres.

4. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter fastsette framgangsmåtene for å foreta kontrollene nevnt i nr. 2 i denne artikkelen. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren som det vises til i artikkel 16 nr. 2.

Før vedtakelse av gjennomføringsrettsaktene nevnt i første ledd gis Kommisjonen myndighet til å vedta en delegert rettsakt i samsvar med artikkel 17 for å utfylle denne forordningen ved å fastsette veiledende prinsipper og kriterier for å definere framgangsmåtene nevnt i første ledd.

Artikkel 14

Endring av vedlegg I og II

1. For å sikre at de tekniske parametrene som brukes for å beregne en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i henhold til artikkel 4 og målene for spesifikke CO₂-utslipp i henhold til artikkel 6, tar hensyn til den tekniske utviklingen og utviklingen innen godstransportlogistikk, gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 17 for å endre følgende bestemmelser fastsatt i vedlegg I og II:

- a) Postene for førerhustype og motoreffekt fastsatt i vedlegg I tabell 1 og definisjonene av «førerhus med liggeplass» og «dagførerhus» nevnt i samme tabell.
- b) Vektingen for bruksprofiler fastsatt i vedlegg I tabell 2.
- c) Nyttelastverdiene fastsatt i vedlegg I tabell 3 og justeringsfaktorene for nyttelast fastsatt i vedlegg II tabell 1.
- d) Verdiene for årlig kjørelengde fastsatt i vedlegg I tabell 4.

2. Dersom framgangsmåtene for typegodkjenning fastsatt i forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gjennomføringstiltak endres ved andre endringer enn de som er nevnt i nr. 1 bokstav b) og c) i denne artikkelen, på en slik måte at nivået av CO₂-utslipp fra de representative kjøretøyene definert i henhold til dette nummeret øker eller reduseres med mer enn 5 g CO₂/km, skal Kommisjonen i samsvar med artikkel 11 nr. 2 første ledd bokstav b) anvende en justeringsfaktor på CO₂-referanseutslippene som skal beregnes i samsvar med formelen fastsatt i vedlegg II nr. 2.

3. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter fastsette en metode for å definere et eller flere representative kjøretøyer i en undergruppe av kjøretøyer, herunder deres statistiske vektning, som skal utgjøre grunnlaget for fastsettelse av justeringen nevnt i nr. 2 i denne artikkelen, idet det tas hensyn til overvåkingsdataene rapportert i henhold til forordning (EU) 2018/956 og kjøretøyenes tekniske egenskaper angitt i artikkel 12 nr. 1 i forordning (EU) 2017/2400. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren fastsatt i artikkel 16 nr. 2 i denne forordningen.

Artikkel 15

Gjennomgåelse og rapportering

1. Senest 31. desember 2022 skal Kommisjonen framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om hvor effektiv denne forordningen er, om målet for CO₂-utslippsreduksjon og nivået på stimuleringsordningen for tunge null- og lavutslippskjøretøyer som får anvendelse fra 2030, om fastsettelse av mål for CO₂-utslippsreduksjon for andre typer tunge kjøretøyer, herunder tilhengerkjøretøyer, busser, turvogner og arbeidskjøretøyer, og om innføringen av bindende mål for CO₂-utslippsreduksjon for tunge kjøretøyer for 2035 og 2040 og framover. Målet for 2030 skal vurderes i samsvar med Den europeiske unions forpliktelser i henhold til Paris-avtalen.

2. Rapporten nevnt i nr. 1 i denne artikkelen skal også særlig inneholde følgende:

a) En vurdering av hvor effektivt systemet for utslippskreditter og utslippsgjeld nevnt i artikkel 7 er, og om det er hensiktsmessig å forlenge bruken av det til 2030 og perioden deretter.

b) En vurdering av innføringen av tunge null- og lavutslippskjøretøyer, idet det tas hensyn til målene fastsatt i direktiv 2009/33/EF, samt relevante parametere og forhold som påvirker omsetningen av slike tunge kjøretøyer.

c) En vurdering av hvor effektiv stimuleringsordningen for tunge null- og lavutslippskjøretøyer fastsatt i artikkel 5 er, og av om de forskjellige elementene i den er hensiktsmessige, med henblikk på å justere den for perioden etter 2025 mot en mulig differensiering etter nullutslippsrekkevidde og undergruppe av kjøretøyer kombinert med vektingsfaktorer for kjørelengde og nyttelast med en anvendelsesdato som gir minst tre års ledetid.

- d) En vurdering av utbyggingen av den nødvendige infrastrukturen for lade- og fyllestasjoner, av muligheten for å innføre CO₂-utslippsstandarder for motorer, særlig for arbeidskjøretøyer, og av om verdiene for CO₂-utslipp og drivstofforbruk fastsatt i samsvar med forordning (EU) 2017/2400 er representative for de faktiske forhold.
- e) Betragtninger, utelukkende med henblikk på denne forordningen, om tunge kjøretøyer og kjøretøykombinasjoner, idet det tas hensyn til vekt og dimensjoner som gjelder for nasjonal transport, f.eks. modulbaserte og intermodale konsepter, samtidig som det også foretas en vurdering av mulige transportsikkerhets- og effektivitetsaspekter, intermodale virkninger, miljøvirkninger, virkninger på infrastrukturen og rebound-effekter samt medlemsstatenes geografiske beliggenhet.
- f) En vurdering av simuleringsverktøyet VECTO for å sikre at det oppdateres løpende og rettidig.
- g) En vurdering av muligheten for å utvikle en spesifikk metode for å ta med det potensielle bidraget til CO₂-utslippsreduksjon som stammer fra bruken av syntetiske og avanserte alternative flytende og gassformige fornybare drivstoffer, herunder e-drivstoffer, som er produsert ved hjelp av fornybar energi, og som oppfyller kriteriene for bærekraft og reduksjon av klimagassutslipp nevnt i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/2001⁽¹⁷⁾.
- h) En vurdering av muligheten for å opprette en åpen, gjennomslukt og ikke-diskriminerende ordning for opprettelse av sammenslutninger mellom produsenter.
- i) En vurdering av størrelsen på overtredelsesgebyret for CO₂-utslippsoverskridelse for å sikre at det overstiger de gjennomsnittlige marginalkostnadene for teknologiene som er nødvendige for å oppfylle CO₂-utslippsmålene.

3. Rapporten nevnt i nr. 1 skal, når det er relevant, ledsages av et forslag til regelverk med henblikk på å endre denne forordningen.

4. Som et ledd i vurderingen i henhold til artikkel 15 nr. 5 i forordning (EU) 2019/631 skal Kommisjonen vurdere muligheten for å tildele inntektene fra overtredelsesgebyret til et bestemt fond eller et relevant program med mål om å sikre en rettferdig omstilling til en klimanøytral økonomi som nevnt i artikkel 4.1 i Paris-avtalen, særlig for å støtte omskolering, kompetanseutvikling og annen opplæring samt omplassering av arbeidstakere i bilsektoren i alle berørte medlemsstater, særlig i de regionene og samfunnene som påvirkes mest av omstillingen. Ved behov skal Kommisjonen fremme et forslag til regelverk for dette formålet senest i 2027.

5. Kommisjonen skal senest i 2023 vurdere muligheten for å utarbeide en felles unionsmetode for vurdering av og ensartet datarapportering om CO₂-utslipp i hele livssyklusen til nye tunge kjøretøyer som bringes i omsetning i Unionen. Kommisjonen skal oversende denne vurderingen, herunder forslag til oppfølgingstiltak dersom det er relevant, f.eks. forslag til regelverk, til Europaparlamentet og Rådet.

Artikkel 16

Komitéprosedyre

1. Kommisjonen skal bistås av Komiteen for klimaendringer nevnt i artikkel 44 nr. 1 bokstav a) i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1999⁽¹⁸⁾. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.

⁽¹⁷⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/2001 av 11. desember 2018 om å fremme bruk av energi fra fornybare energikilder (EUT L 328 av 21.12.2018, s. 82).

⁽¹⁸⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1999 av 11. desember 2018 om styringen av energiunionen og klimatiltakene, om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, europaparlaments- og rådsdirektiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, rådsdirektiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652, og om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 av 21.12.2018, s. 1).

2. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

Artikkel 17

Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkelen.
2. Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 11 nr. 2, artikkel 13 nr. 4 andre ledd og artikkel 14 nr. 1 skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 14. august 2019. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om delegeringen av myndighet senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Delegeringen av myndighet skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.
3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 11 nr. 2, artikkel 13 nr. 4 andre ledd og artikkel 14 nr. 1 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at delegeringen av den myndigheten som er angitt i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*, eller på et senere tidspunkt som er fastsatt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådføre seg med sakkyndige utpekt av hver medlemsstat i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming.
5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 11 nr. 2, artikkel 13 nr. 4 andre ledd og artikkel 14 nr. 1 skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet før denne fristen utløper, har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. Denne fristen skal forlenges med to måneder på initiativ fra Europaparlamentet eller Rådet.

Artikkel 18

Endring av forordning (EF) nr. 595/2009

I forordning (EF) nr. 595/2009 gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 2 første ledd skal nytt punktum lyde:

«Med henblikk på artikkel 5a, 5b og 5c får den også anvendelse på kjøretøyer i gruppe O₃ og O₄.»

2) Nye artikler skal lyde:

«Artikkel 5a

Særlige krav til produsenter når det gjelder miljøprestasjonen til kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄

1. Produsentene skal sikre at nye kjøretøyer i gruppe O₃ og O₄ som selges, registreres eller tas i bruk, oppfyller følgende krav:

- a) Disse kjøretøyenes innflytelse på motorvogners CO₂-utslipp, drivstofforbruk, elektrisitetsforbruk og nullutslippsrekkevidde fastsettes i samsvar med metoden nevnt i artikkel 5c bokstav a).
- b) De er utstyrt med ombordenheter for overvåking og registrering av nyttelast i samsvar med kravene nevnt i artikkel 5c bokstav b).

2. Produsentene skal sikre at nye kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃ som selges, registreres eller tas i bruk, er utstyrt med ombordenheter for overvåking og registrering av drivstoff- og/eller energiforbruk, nyttelast og kjørelengde i samsvar med kravene nevnt i artikkel 5c bokstav b).

De skal også sikre at nullutslippsrekkevidden og elektrisitetsforbruket til disse kjøretøyene fastsettes i samsvar med metoden nevnt i artikkel 5c bokstav c).

Artikkel 5b

Særlige krav til medlemsstater når det gjelder miljøprestasjonen til kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄

1. Nasjonale myndigheter skal i samsvar med gjennomføringstiltakene nevnt i artikkel 5c ikke gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning for nye typer kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄ som ikke oppfyller kravene fastsatt i nevnte gjennomføringstiltak.

2. Nasjonale myndigheter skal i samsvar med gjennomføringstiltakene nevnt i artikkel 5c forby salg, registrering eller ibruktaking av nye kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄ som ikke oppfyller kravene fastsatt i nevnte gjennomføringstiltak.

Artikkel 5c

Tiltak for å fastsette visse aspekter av miljøprestasjonen til kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄

Senest 31. desember 2021 skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta følgende tiltak:

- a) En metode for å vurdere prestasjonen til kjøretøyer i gruppe O₃ og O₄ og deres innflytelse på motorvogners CO₂-utslipp, drivstofforbruk, elektrisitetsforbruk og nullutslippsrekkevidde.

- b) Tekniske krav til montering av ombordenheter for overvåking og registrering av drivstoff- og/eller energiforbruk og kjørelengde for motorvogner i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃ og til fastsettelse og registrering av nyttelast eller samlet vekt for kjøretøyer som oppfyller egenskapene i artikkel 2 nr. 1 første ledd bokstav a), b), c) eller d) i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1242(*), og for kombinasjoner av disse med kjøretøyer i gruppe O₃ og O₄, herunder overføring av data mellom kjøretøyer i en kombinasjon ved behov.
- c) En metode for å fastsette nullutslippsrekkevidden og elektrisitetsforbruket for nye kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 13a.

(*) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1242 av 20. juni 2019 om fastsettelse av CO₂-utslippsstandarder for nye tunge kjøretøyer og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og rådsdirektiv 96/53/EF (EUT L 198 av 25.7.2019, s. 202).»

- 3) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 13a

Komitéprosedyre

1. Komiteen skal bistås av Den tekniske komité for motorvogner nedsatt ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858(*). Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

(*) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 av 30. mai 2018 om godkjenning av og markedstilsyn for motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, komponenter og separate tekniske enheter beregnet på slike kjøretøyer, om endring av forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om oppheving av direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 av 14.6.2018, s. 1).»

*Artikkel 19***Endring av forordning (EU) 2018/956**

I forordning (EU) 2018/956 gjøres følgende endringer:

1) Artikkel 3 skal lyde:

«*Artikkel 3*

Definisjoner

I denne forordningen gjelder definisjonene fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF(*), europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 og europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1242(**).

(*) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv) (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

(**) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1242 av 20. juni 2019 om fastsettelse av CO₂-utslippsstandarder for nye tunge kjøretøyer og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og rådsdirektiv 96/53/EF (EUT L 198 av 25.7.2019, s. 202).»

2) Artikkel 4 nr. 1 skal lyde:

«1. Fra 1. januar 2019 skal medlemsstatene overvåke dataene angitt i vedlegg I del A med hensyn til nye tunge kjøretøyer som registreres for første gang i Unionen.

Fra 2020 skal vedkommende myndigheter i medlemsstatene senest 30. september hvert år rapportere disse dataene fra foregående rapporteringsperiode fra 1. juli til 30. september til Kommisjonen i samsvar med rapporteringsprosedyren fastsatt i vedlegg II.

Når det gjelder 2019, skal dataene som rapporteres senest 30. september 2020, omfatte data som er overvåket fra 1. januar 2019 til 30. juni 2020.

Data om nye tunge kjøretøyer som tidligere er blitt registrert utenfor Unionen, skal ikke overvåkes og rapporteres, med mindre denne registreringen har skjedd mindre enn tre måneder før registreringen i Unionen.»

3) Artikkel 5 nr. 1 skal lyde:

«1. Fra startårene fastsatt i vedlegg I del B nr. 1 skal produsentene av tunge kjøretøyer overvåke dataene angitt i vedlegg I del B nr. 2 for hvert nytt tungt kjøretøy.

Senest 30. september hvert år fra startårene fastsatt i vedlegg I del B nr. 1 skal produsentene av tunge kjøretøyer rapportere disse dataene for hvert nytt tungt kjøretøy med en simuleringsdato som faller inn under den foregående rapporteringsperioden fra 1. juli til 30. juni, til Kommisjonen i samsvar med rapporteringsprosedyren fastsatt i vedlegg II.

Når det gjelder 2019, skal produsentene rapportere dataene for hvert nytt tungt kjøretøy med en simuleringsdato som faller inn under perioden fra 1. januar 2019 til 30. juni 2020.

Simuleringsdatoen skal være datoen som rapporteres i samsvar med post 71 i vedlegg I del B nr. 2.»

4) Artikkel 10 nr. 1 skal lyde:

«1. Senest 30. april hvert år skal Kommisjonen offentliggjøre en årsrapport med sin analyse av de dataene som medlemsstatene og produsentene har oversendt for foregående rapporteringsperiode.»

5) I vedlegg II skal nr. 3.2 lyde:

«3.2. Dataene som gjelder tunge kjøretøyer som er registrert i den foregående rapporteringsperioden og ført inn i registeret, skal offentliggjøres senest 30. april hvert år fra og med 2021, med unntak av poster som er angitt i artikkel 6 nr. 1.»

Artikkel 20

Endring av direktiv 96/53/EF

I direktiv 96/53/EF gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 2 tilføyes følgende definisjon etter definisjonen «kjøretøy som bruker alternativt drivstoff»:

«— «nullutslippskjøretøy» et tungt nullutslippskjøretøy som definert i artikkel 3 nr. 11 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1242(*)»

(*) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1242 av 20. juni 2019 om fastsettelse av CO₂-utslippsstandarder for nye tunge kjøretøyer og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og rådsdirektiv 96/53/EF (EUT L 198 av 25.7.2019, s. 202).»

2) Artikkel 10b skal lyde:

«Artikkel 10b

Største tillatte totalvekt for kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff, eller nullutslippskjøretøyer, skal være det som er angitt i vedlegg I nr. 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 og 2.4.

Kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff, eller nullutslippskjøretøyer, skal også overholde største tillatte aksellast angitt i vedlegg I nr. 3.

Den ekstra vekten som kreves for kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff, eller nullutslippskjøretøyer, skal fastsettes på grunnlag av dokumentasjonen som produsenten framlegger når det berørte kjøretøyet godkjennes. Den ekstra vekten skal angis i det offisielle beviset som kreves i samsvar med artikkel 6.

Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 10h for med henblikk på dette direktivet å oppdatere listen over de alternative drivstoffene nevnt i artikkel 2 som krever ekstra vekt. Det er særlig viktig at Kommisjonen følger sin vanlige praksis og holder samråd med sakkyndige, herunder sakkyndige fra medlemsstatene, før slike delegerte rettsakter vedtas.»

3) I vedlegg I gjøres følgende endringer:

a) I andre kolonne i nr. 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 og 2.2.4 tilføyes følgende ledd:

«Ved kjøretøykombinasjoner der det inngår kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff, eller nullutslippskjøretøyer, skal den største tillatte totalvekten fastsatt i dette avsnittet økes med den ekstra vekten av teknologien for det alternative drivstoffet eller nullutslippsteknologien med henholdsvis høyst 1 og 2 tonn.»

b) I andre kolonne i nr. 2.3.1 tilføyes følgende ledd:

«Nullutslippskjøretøyer: Største tillatte totalvekt på 18 tonn økes med den ekstra vekten av nullutslippsteknologien med høyst 2 tonn.»

c) I tredje kolonne i nr. 2.3.2 tilføyes følgende ledd:

«Treakslede nullutslippskjøretøyer: Største tillatte totalvekt på 25 tonn, eller 26 tonn dersom drivakselen er utstyrt med tvillinghjul og luftfjæring eller fjæring som innen Unionen anses for å være likeverdig som definert i vedlegg II, eller der hver drivaksel er utstyrt med to tvillingdekk og største vekt for hver aksel ikke overstiger 9,5 tonn, økes med den ekstra vekten av nullutslippsteknologien med høyst 2 tonn.»

d) I tredje kolonne i nr. 2.4 tilføyes følgende ledd:

«Treakslede leddbussar som er nullutslippskjøretøyer: Største tillatte totalvekt på 28 tonn økes med den ekstra vekten av nullutslippsteknologien med høyst 2 tonn.»

Artikkel 21

Ikrafttredelse

Denne forordningen trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 20. juni 2019.

For Europaparlamentet

A. TAJANI

President

For Rådet

G. CIAMBA

Formann

VEDLEGG I

Gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp, mål for spesifikke CO₂-utslipp og CO₂-utslippsoverskridelse

1. UNDERGRUPPER AV KJØRETØYER

Hvert nytt tungt kjøretøy skal henføres til en av undergruppene definert i tabell 1 i samsvar med vilkårene fastsatt der.

Tabell 1

Undergrupper av kjøretøyer (sg)

Tunge kjøretøyer	Førerhustype	Motoreffekt	Undergruppe av kjøretøyer (sg)
Lastebiler med en akselkonfigurasjon på 4×2 og en største teknisk tillatte totalmasse > 16 tonn	Alle	< 170 kW	4-UD
	Dagførerhus	≥ 170 kW	4-RD
	Førerhus med liggeplass	≥ 170 kW og < 265 kW	
	Førerhus med liggeplass	≥ 265 kW	4-LH
Lastebiler med en akselkonfigurasjon på 6×2	Dagførerhus	Alle	9-RD
	Førerhus med liggeplass		9-LH
Trekkvogner med en akselkonfigurasjon på 4×2 og en største teknisk tillatte totalmasse > 16 tonn	Dagførerhus	Alle	5-RD
	Førerhus med liggeplass	< 265 kW	
	Førerhus med liggeplass	≥ 265 kW	5-LH
Trekkvogner med en akselkonfigurasjon på 6×2.	Dagførerhus	Alle	10-RD
	Førerhus med liggeplass		10-LH

Med «førerhus med liggeplass» menes en type førerhus som har et rom bak førersetet som er beregnet på å sove, som rapportert i samsvar med forordning (EU) 2018/956.

Med «dagførerhus» menes en type førerhus som ikke er et førerhus med liggeplass.

Dersom et nytt tungt kjøretøy ikke kan henføres til en undergruppe fordi det ikke foreligger informasjon om førerhustype eller motoreffekt, skal det henføres til undergruppen for langtransportkjøretøyer (long-haul – LH) etter understelltype (lastebil eller trekkvogn) og akselkonfigurasjon (4×2 eller 6×2).

Dersom et nytt tungt kjøretøy henføres til undergruppen 4-UD, men det ikke foreligger data om CO₂-utslippene i g/km for bruksprofilene UDL eller UDR som definert i tabell 2 i nr. 2.1, skal det nye tunge kjøretøyet henføres til undergruppen 4-RD.

2. EN PRODUSENTS GJENNOMSNIITTLIGE SPESIFIKKE CO₂-UTSLIPP2.1. Spesifikke CO₂-utslipp fra et nytt tungt kjøretøy

De spesifikke CO₂-utslippene i g/km fra et nytt tungt kjøretøy v (CO_{2v}) som henføres til undergruppen sg , skal beregnes på følgende måte:

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

der

$\sum mp$ er summen for alle bruksprofiler mp oppført i tabell 2,

sg er undergruppen av kjøretøyer der det nye tunge kjøretøyet v er blitt henført i samsvar med nr. 1 i dette vedlegget,

$W_{sg,mp}$ er vektingen for bruksprofiler angitt i tabell 2,

$CO_{2v,mp}$ er CO₂-utslippene i g/km fra et nytt tungt kjøretøy v fastsatt for en bruksprofil mp og rapportert i samsvar med forordning (EU) 2018/956.

De spesifikke CO₂-utslippene fra et tungt nullutslippskjøretøy skal settes til 0 g CO₂/km.

De spesifikke CO₂-utslippene fra et arbeidskjøretøy skal være gjennomsnittet av CO₂-utslippene i g/km rapportert i samsvar med forordning (EU) 2018/956.

Tabell 2

Vekting for bruksprofiler ($W_{sg,mp}$)

Undergruppe av kjøretøyer (sg)	Bruksprofil ⁽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

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

⁽¹⁾ Se definisjonene av bruksprofiler under denne tabellen.

Definisjoner av bruksprofiler

RDL	Regiontransport, lav nyttelast
RDR	Regiontransport, representativ nyttelast
LHL	Langtransport, lav nyttelast
LHR	Langtransport, representativ nyttelast
UDL	Bytransport, lav nyttelast
UDR	Bytransport, representativ nyttelast
REL	Regiontransport (EMS), lav nyttelast
RER	Regiontransport (EMS), representativ nyttelast
LEL	Langtransport (EMS), lav nyttelast
LER	Langtransport (EMS), representativ nyttelast

2.2. Gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra alle nye tunge kjøretøyer i en undergruppe av kjøretøyer for en produsent

For hver produsent og hver rapporteringsperiode skal de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene i g/tkm fra alle nye tunge kjøretøyer i undergruppen *sg* (*avgCO_{2sg}*) beregnes på følgende måte:

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

der

$\sum v$ er summen av alle nye tunge kjøretøyer fra produsenten i undergruppen *sg*, unntatt arbeidskjøretøyer, i samsvar med artikkel 4 første ledd bokstav a),

CO_{2v} er de spesifikke CO_2 -utslippene fra et nytt tungt kjøretøy v fastsatt i samsvar med nr. 2.1,

V_{sg} er antall nye tunge kjøretøyer fra produsenten i undergruppen sg , unntatt arbeidskjøretøyer, i samsvar med artikkel 4 første ledd bokstav a),

PL_{sg} er gjennomsnittlig nyttelast for kjøretøyer i undergruppen sg som fastsatt i nr. 2.5.

2.3. Null- og lavutslippsfaktoren nevnt i artikkel 5

2.3.1. Rapporteringsperiodene 2019–2024

For hver produsent og rapporteringsperiode fra 2019 til 2024 skal null- og lavutslippsfaktoren (ZLEV) nevnt i artikkel 5 beregnes på følgende måte:

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

der

V er antall nye tunge kjøretøyer fra produsenten som oppfyller egenskapene fastsatt i artikkel 2 nr. 1 første ledd, unntatt arbeidskjøretøyer, i samsvar med artikkel 4 første ledd bokstav a),

V_{conv} er antall nye tunge kjøretøyer fra produsenten som oppfyller egenskapene fastsatt i artikkel 2 nr. 1 første ledd, unntatt arbeidskjøretøyer, i samsvar med artikkel 4 første ledd bokstav a), og unntatt tunge null- og lavutslippskjøretøyer,

V_{zlev} er summen av V_{in} og V_{out} ,

der

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

og \sum_v er summen av alle nye tunge null- og lavutslippskjøretøyer som oppfyller egenskapene fastsatt i artikkel 2 nr. 1 første ledd,

CO_{2v} er de spesifikke CO_2 -utslippene i g/km fra et tungt null- eller lavutslippskjøretøy v fastsatt i samsvar med nr. 2.1,

LET_{sg} er lavutslippsterskelen for undergruppen sg som kjøretøy v tilhører, som definert i nr. 2.3.3,

V_{out} er det samlede antallet nyregistrerte tunge nullutslippskjøretøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 andre ledd, multiplisert med 2, og maksimalt 1,5 % av V_{conv} .

2.3.2. Rapporteringsperioder fra og med 2025

For hver produsent og rapporteringsperiode skal null- og lavutslippsfaktoren (ZLEV) nevnt i artikkel 5 beregnes på følgende måte:

$ZLEV = 1 - (y - x)$ med mindre summen er større enn 1 eller mindre enn 0,97, i så fall skal ZLEV-faktoren settes til 1 eller 0,97, alt etter hva som er relevant,

der

x er 0,02

y er summen av V_{in} og V_{out} , dividert med V_{total} , der

V_{in} er det samlede antallet nyregistrerte tunge lav- og nullutslippskjøretøyer som oppfyller egenskapene fastsatt i artikkel 2 nr. 1 første ledd, der hver av dem telles som ZLEVspecific i samsvar med følgende formel:

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

der

$CO2_v$ er de spesifikke CO_2 -utslippene i g/km fra et tungt null- eller lavutslippskjøretøy v fastsatt i samsvar med nr. 2.1,

LET_{sg} er lavutslippsterskelen for undergruppen sg som kjøretøy v tilhører, som definert i nr. 2.3.3,

V_{out} er det samlede antallet nyregistrerte tunge nullutslippskjøretøyer nevnt i artikkel 2 nr. 1 andre ledd og maksimalt 0,035 av V_{total} ,

V_{total} er produsentens samlede antall nyregistrerte tunge kjøretøyer i nevnte rapporteringsperiode.

Dersom V_{in}/V_{total} er lavere enn 0,0075, skal ZLEV-faktoren settes til 1.

2.3.3. Lavutslippsterskel

Lavutslippsterskelen LET_{sg} for undergruppen av kjøretøyer sg defineres på følgende måte:

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

der

$rCO2_{sg}$ er CO₂-referanseutslippet for undergruppen sg , som fastsatt i nr. 3,

PL_{sg} er gjennomsnittlig nyttelast for kjøretøyer i undergruppen sg som fastsatt i nr. 2.5.

2.4. Produsentens andel av nye tunge kjøretøyer i en undergruppe av kjøretøyer

For hver produsent og hver rapporteringsperiode skal andelen nye tunge kjøretøyer i undergruppen sg ($share_{sg}$) beregnes på følgende måte:

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

der

V_{sg} er antall nye tunge kjøretøyer fra produsenten i undergruppen sg , unntatt arbeidskjøretøyer, i samsvar med artikkel 4 første ledd bokstav a),

V er antall nye tunge kjøretøyer fra produsenten, unntatt arbeidskjøretøyer, i samsvar med artikkel 4 første ledd bokstav a).

2.5. Gjennomsnittlige nyttelastverdier for alle kjøretøyer i en undergruppe av kjøretøyer

Den gjennomsnittlige nyttelastverdien for et kjøretøy i undergruppen sg (PL_{sg}) skal beregnes på følgende måte:

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

der

$\sum mp$ er summen av alle bruksprofiler mp ,

$W_{sg,mp}$ er vekten for bruksprofiler angitt i tabell 2 i nr. 2.1,

$PL_{sg,mp}$ er nyttelastverdien tildelt kjøretøyene i undergruppen sg for bruksprofilen mp , som angitt i tabell 3.

Tabell 3

Nyttelastverdier $PL_{sg,mp}$ (i tonn)

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

⁽¹⁾ Se definisjonene av bruksprofiler i tabell 2 i nr. 2.1.

2.6. Vektingsfaktor for kjørelengde og nyttelast

Vektingsfaktoren for kjørelengde og nyttelast (MPW_{sg}) for undergruppen av kjøretøyer sg defineres som produktet av den årlige kjørelengden angitt i tabell 4 og nyttelastverdien per undergruppe av kjøretøyer angitt i tabell 3 i nr. 2.5, normalisert mot den respektive verdien for undergruppe 5-LH, og skal beregnes på følgende måte:

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

der

AM_{sg} er den årlige kjørelengden angitt i tabell 4 for kjøretøyene i den respektive undergruppen,

AM_{5-LH} er den årlige kjørelengden angitt for undergruppen 5-LH i tabell 4,

PL_{sg} er den gjennomsnittlige nyttelastverdien som fastsatt i nr. 2.5,

PL_{5-LH} er den gjennomsnittlige nyttelastverdien for undergruppen 5-LH som fastsatt i nr. 2.5.

Tabell 4
Årlig kjørelengde

Undergruppe av kjøretøyer <i>sg</i>	Årlig kjørelengde AM_{sg} (i 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. En produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i g/tkm nevnt i artikkel 4

For hver produsent og hver *rapporteringsperiode* skal de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene i g/tkm (CO₂) beregnes på følgende måte:

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

der

\sum_{sg} er summen for alle undergrupper av kjøretøyer,

ZLEV er null- og lavutslippsfaktoren som fastsatt i nr. 2.3,

share_{sg} er andelen nye tunge kjøretøyer i undergruppen *sg* som fastsatt i nr. 2.4,

MPW_{sg} er vektingsfaktoren for kjørelengde og nyttelast som fastsatt i nr. 2.6,

avgCO_{2sg} er de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene i g/tkm som fastsatt i nr. 2.2.

3. CO₂-REFERANSEUTSLIPPENE NEVNT I ARTIKKEL 1 ANDRE LEDD

CO₂-referanseutslippene (*rCO_{2sg}*) skal beregnes for hver undergruppe av kjøretøyer *sg* på grunnlag av alle nye tunge kjøretøyer fra alle produsenter i referanseperioden på følgende måte:

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

der

\sum_v er summen av alle nye tunge kjøretøyer som er registrert i referanseperioden i undergruppen *sg*, unntatt arbeidskjøretøyer, i samsvar med artikkel 1 andre ledd),

$CO2_v$ er de spesifikke CO₂-utslippene fra det nye tunge kjøretøyet v som fastsatt i samsvar med nr. 2.1, eventuelt justert i henhold til vedlegg II,

rV_{sg} er det samlede antallet av alle nye tunge kjøretøyer som er registrert i referanseperioden i undergruppen sg , unntatt arbeidskjøretøyer, i samsvar med artikkel 1 andre ledd),

PL_{sg} er gjennomsnittlig nyttelast for kjøretøyer i undergruppen sg som fastsatt i nr. 2.5.

4. EN PRODUSENTS MÅL FOR SPESIFIKKE CO₂ -UTSLIPP NEVNT I ARTIKKEL 6

For hver produsent og hver rapporteringsperiode fra og med 1. juli 2025 skal målet for spesifikke CO₂-utslipp T beregnes på følgende måte:

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

der

\sum_{sg} er summen for alle undergrupper av kjøretøyer,

$share_{sg}$ er andelen nye tunge kjøretøyer i undergruppen sg som fastsatt i nr. 2.4,

MPW_{sg} er vektingsfaktoren for kjørelengde og nyttelast som fastsatt i nr. 2.6,

rf er målet for CO₂-utslippsreduksjon (i %) som gjelder i denne spesifikke rapporteringsperioden,

$rCO2_{sg}$ er CO₂-referanseutslippene som fastsatt i nr. 3.

5. UTSLIPPSKREDITTER OG UTSLIPPSGJELD NEVNT I ARTIKKEL 7

5.1. CO₂-utslippsreduksjonsforløp for utslippskreditter

For hver produsent og hver rapporteringsperiode i årene Y fra 2019 til 2030 defineres det et CO₂-utslippsreduksjonsforløp (ET_Y) på følgende måte:

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

der

\sum_{sg} er summen for alle undergrupper av kjøretøyer,

$share_{sg}$ er andelen nye tunge kjøretøyer i undergruppen sg som fastsatt i nr. 2.4,

MPW_{sg} er vektingsfaktoren for kjørelengde og nyttelast som fastsatt i nr. 2.6,

rCO_{2sg} er CO₂-referanseutslippene som fastsatt i nr. 3,

$R-ET_Y$ defineres som følger:

For rapporteringsperiodene for årene Y fra 2019 til 2025:

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

og for rapporteringsperiodene for årene Y fra 2026 til 2030:

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

rf_{2025} og rf_{2030} er målene for CO₂-utslippsreduksjon (i %) som gjelder for rapporteringsperiodene for henholdsvis 2025 og 2030.

5.2. Utslippskreditter og utslippsgjeld i hver rapporteringsperiode

For hver produsent og hver rapporteringsperiode for årene Y fra 2019 til 2029 skal utslippskreditter (cCO_{2Y}) og utslippsgjeld (dCO_{2Y}) beregnes på følgende måte:

Dersom $CO_{2Y} < ET_Y$:

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

$$dCO_{2Y} = 0$$

Dersom $CO_{2Y} > T_Y$ for årene 2025–2029:

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

$$cCO_{2Y} = 0$$

I alle andre tilfeller settes dCO_{2Y} og cCO_{2Y} til 0.

der

ET_Y er produsentens CO₂-utslippsreduksjonsforløp i rapporteringsperioden for år Y fastsatt i samsvar med nr. 5.1,

CO_{2Y} er produsentens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i rapporteringsperioden for år Y fastsatt i samsvar med nr. 2.7,

T_Y er produsentens mål for spesifikke CO₂-utslipp i rapporteringsperioden for år Y fastsatt i samsvar med nr. 4,

V_Y er antall nye tunge kjøretøyer fra produsenten i rapporteringsperioden for år Y, unntatt arbeidskjøretøyer, i samsvar med artikkel 4 første ledd bokstav a).

5.3. Utslippsgjeldsgrense

For hver produsent defineres utslippsgjeldsgrensen ($limCO_2$) på følgende måte:

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

der

T_{2025} er produsentens mål for spesifikke CO₂-utslipp i rapporteringsperioden for år 2025 fastsatt i samsvar med nr. 4,

V_{2025} er antall nye tunge kjøretøyer fra produsenten i rapporteringsperioden for år 2025, unntatt arbeidskjøretøyer, i samsvar med artikkel 4 første ledd bokstav a).

5.4. Utslippskreditter ervervet før 2025

Utslippsgjeld ervervet for rapporteringsperioden for år 2025 skal reduseres med et beløp ($redCO_2$) som svarer til utslippskredittene ervervet før nevnte rapporteringsperiode, som fastsettes for hver produsent på følgende måte:

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

der

min er minsteverdien av de to verdiene angitt i parentes,

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ er summen for rapporteringsperiodene for årene Y fra 2019 til 2024,

dCO_{2025} er utslippsgjelden for rapporteringsperioden for år 2025 som fastsatt i samsvar med nr. 5.2,

cCO_{2Y} er utslippskredittene for rapporteringsperioden for år Y som fastsatt i samsvar med nr. 5.2,

6. EN PRODUSENTS CO₂-UTSLIPPSOVERSKRIDELSE NEVNT I ARTIKKEL 8 NR. 2

For hver produsent og hver rapporteringsperiode fra og med 2025 skal verdien av CO₂-utslippsoverskridelsen ($exeCO_{2Y}$) beregnes på følgende måte dersom verdien er positiv:

For rapporteringsperioden for år 2025

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

For rapporteringsperiodene for år Y fra 2026 til 2028

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

For rapporteringsperioden for år 2029

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

For rapporteringsperiodene for årene Y fra og med 2030

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

der

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ er summen for rapporteringsperiodene for årene Y fra 2019 til 2025,

$\sum_{I=2025}^Y$ er summen for rapporteringsperiodene for årene I fra 2025 til år Y,

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ er summen for rapporteringsperiodene for årene J fra 2025 til år (Y-1),

$\sum_{J=2025}^{2028}$ er summen for rapporteringsperiodene for årene J fra 2025 til 2028,

$\sum_{I=2025}^{2029}$ er summen for rapporteringsperiodene for årene I fra 2025 til 2029,

$dCO2_Y$ er utslippsgjelden for rapporteringsperioden for år Y som fastsatt i samsvar med nr. 5.2,

$cCO2_Y$ er utslippskredittene for rapporteringsperioden for år Y som fastsatt i samsvar med nr. 5.2,

$limCO2$ er utslippsgjeldsgrensen som fastsatt i samsvar med nr. 5.3,

$redCO2$ er reduksjonen av utslippsgjeld for rapporteringsperioden for år 2025 som fastsatt i samsvar med nr. 5.4,

I alle andre tilfeller skal verdien for CO₂-utslippsoverskridelse $exeCO2_Y$ settes til 0.

—

VEDLEGG II

Framgangsmåter for justering

1. JUSTERINGSFAKTORER FOR NYTTELAST NEVNT I ARTIKKEL 14 NR. 1 BOKSTAV C)

Med forbehold for artikkel 11 nr. 2 bokstav a) og med henblikk på beregning av CO₂-referanseutslippene nevnt i artikkel 1 andre ledd skal vekten for bruksprofiler samt nyttelastverdiene som gjelder i den rapporteringsperioden der endringene nevnt i artikkel 14 nr. 1 bokstav c) trer i kraft for alle nye tunge kjøretøyer, brukes, og CO₂-utslippene i g/km fra et tungt kjøretøy v fastsatt for en bruksprofil mp nevnt i vedlegg I nr. 2.1 tabell 2 skal justeres på følgende måte:

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

der

sg er undergruppen som kjøretøyet v tilhører,

$CO_2(RP)_{v,mp}$ er de spesifikke CO₂-utslippene fra kjøretøy v i g/km fastsatt for bruksprofil mp og basert på overvåkingsdata for referanseperioden som rapporteres i samsvar med forordning (EU) 2018/956,

$PL(RP)_{sg,mp}$ er nyttelastverdien tildelt kjøretøy v i undergruppen sg for bruksprofil mp i referanseperioden, i samsvar med vedlegg I nr. 2.5 tabell 3, med henblikk på å fastsette overvåkingsdataene for referanseperioden som rapporteres i samsvar med forordning,

$PL_{sg,mp}$ er nyttelastverdien tildelt kjøretøyer i undergruppen sg for bruksprofil mp i den rapporteringsperioden der endringene nevnt i artikkel 14 nr. 1 bokstav c) trer i kraft for alle nye tunge kjøretøyer, i samsvar med vedlegg I nr. 2.5 tabell 3,

$PL_{a_{sg,mp}}$ er justeringsfaktoren for nyttelast definert i tabell 5.

Tabell 5

Justeringsfaktorer for nyttelast $PL_{a_{sg,mp}}$

$PL_{a_{sg,mp}}$ (i l/tonn)		Bruksprofiler mp (¹)				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Undergrupper av kjøretøyer (sg)	4-UD	0,026	Ikke relevant	0,015	Ikke relevant	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
10-LH						

(¹) Se definisjonene av bruksprofiler i vedlegg I nr. 2.1.

2. JUSTERINGSFAKTORER NEVNT I ARTIKKEL 11 NR. 2 BOKSTAV B)

Med forbehold for artikkel 11 nr. 2 bokstav b) og med henblikk på beregning av CO₂-referanseutslippene nevnt i artikkel 1 andre ledd skal vektingen for bruksprofiler samt nyttelastverdiene som gjelder i den rapporteringsperioden der endringene nevnt i artikkel 14 nr. 1 bokstav c) trer i kraft for alle nye tunge kjøretøyer, brukes, og CO₂-utslippene i g/km fra et tungt kjøretøy v fastsatt for en bruksprofil mp nevnt i vedlegg I nr. 2.1. skal justeres på følgende måte:

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

der

\sum_r er summen for alle representative kjøretøyer r for undergruppen sg ,

sg er undergruppen som kjøretøyet v tilhører,

$s_{r,sg}$ er den statistiske vektingen for det representative kjøretøyet r i undergruppen sg ,

$CO_2(RP)_{v,mp}$ er de spesifikke CO₂-utslippene fra kjøretøy v i g/km fastsatt for bruksprofil mp og basert på overvåkingsdata for referanseperioden som rapporteres i samsvar med forordning (EU) 2018/956,

$CO_2(RP)_{r,mp}$ er de spesifikke CO₂-utslippene fra det representative kjøretøyet r i g/km fastsatt for bruksprofil mp i samsvar med forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gjennomføringstiltak i referanseperioden der $CO_2(RP)_{v,mp}$ ble fastsatt,

$CO_{2r,mp}$ er de spesifikke CO₂-utslippene fra det representative kjøretøyet r fastsatt for bruksprofil mp i samsvar med forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gjennomføringstiltak i rapporteringsperioden der endringene nevnt i artikkel 14 nr. 2 i denne forordningen trer i kraft for alle nye tunge kjøretøyer.

Det representative kjøretøyet r skal defineres i samsvar med metoden nevnt i artikkel 14 nr. 3 i denne forordningen.