



Bruxelles, den 31.5.2017
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og
brændstofforbrug**

(EØS-relevant tekst)

{ SWD(2017) 188 final }

{ SWD(2017) 189 final }

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• FORSLAGETS BEGRUNDELSE OG FORMÅL

Kommissionens primære politiske mål er at skabe job, vækst og investeringer og i den forbindelse fremme overgangen til ren energi til alle europæiske borgere. Dette mål understøttes af en investeringsplan, som skal genindustrialisere Europa på grundlag af nye forretningsmodeller og avancerede teknologier. Målet på mellemlang til lang sigt er at opnå en cirkulær lavemissionsøkonomi.

Inden for transport, især med lastbil og bus, dvs. tunge køretøjer, er det Kommissionens vision at sikre, at de europæiske borgere har adgang til fair, bæredygtig og konkurrencedygtig mobilitet.

CO₂-emissioner fra og brændstofforbrug for nye tunge køretøjer, der markedsføres i EU, er hidtil hverken blevet certificeret, overvåget eller indberettet. Den manglende viden giver anledning til følgende tre udfordringer med hensyn til tunge køretøjer:

- (1) ***Manglende muligheder for at udforme politikker for brændstofbesparelser for transportvirksomhederne:*** Godstransportvirksomheders udgifter til brændstof kan udgøre mere end en fjerdedel af deres driftsomkostninger¹, og virksomhederne angiver brændstofeffektivitet som deres vigtigste kriterium i forbindelse med køb af køretøjer. Tunge køretøjers brændstofeffektivitet har forbedret sig i de seneste årtier, men mange af de over en halv million transportvirksomheder, som i vid udstrækning er små og mellemstore virksomheder, har endnu ikke adgang til standardiseret information, som gør det muligt at evaluere teknologier inden for brændstofeffektivitet, sammenligne lastbiler med henblik på at træffe købsbeslutninger på det mest informerede grundlag og nedbringe deres brændstofudgifter. Over tid har manglende brændstofbesparelser samlet set bidraget til EU's afhængighed af import af fossile brændstoffer, og udgør således en hidtil forpasset mulighed for at begrænse importen af brændstof.
- (2) ***Øget konkurrence for køretøjsproducenter:*** I 2015 genererede eksport af lastbiler, ifølge industriens oplysninger, et overskud på handelsbalancen på 5,1 mia. EUR. EU's sektor for produktion af tunge køretøjer er en del af en bilindustri, der tegner sig for 12,1 mio. direkte og indirekte arbejdspladser i Europa (5,6 % af den samlede beskæftigelse i EU)². EU's producenter af tunge køretøjer står over for stigende global konkurrence. Vigtige markeder, såsom USA, Canada, Japan og Kina, har i de senere år indført tiltag inden for certificering og brændstofeffektivitet i form af standarder for brændstofforbrug og/eller emissioner med henblik på at fremme innovation og hurtigt forbedre køretøjernes effektivitet. Markedet for bybusser står over for stigende konkurrence inden for elkøretøjer, især fra kinesiske producenter. Sektoren vil skulle holde trit med de teknologiske forbedringer på disse markeder, hvis den skal opretholde sin nuværende markedsposition.
- (3) ***Hindringer for udformning af politikker for nedbringelse af drivhusgasemissioner fra sektoren for tunge køretøjer:*** EU's sektor for tunge køretøjer er en betydelig

¹ Undersøgelser med henblik på vurdering af brændstofudgifter er illustreret i **punkt 5.6** og **bilag 8** i den ledsagende konsekvensanalyse, **SWD(2017)XXX**.

² http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf.

kilde til drivhusgasemissioner. I 2014 tegnede drivhusgasemissionerne fra tunge køretøjer sig for 5 % af EU's samlede emissioner, en femtedel af alle transportemissioner og omkring en fjerdedel af vejtransportemissionerne³. I perioden fra 1990 til 2014 steg de samlede drivhusgasemissioner fra transportsektoren⁴ med 20 % og emissionerne fra tunge køretøjer med 14 %⁵. Uden yderligere foranstaltninger forventes CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer at stige med op til 10 % mellem 2010 og 2030⁶. Samtidig har EU fastsat ambitiøse mål for nedbringelse af drivhusgasemissioner inden 2030, hvortil transportsektoren skal bidrage. EU's mål er, at de samlede emissioner inden 2030 skal være mindst 40 % lavere end i 1990. Målet er – på en omkostningseffektiv måde – blevet opdelt i en reduktion inden 2030 i forhold til 2005-emissionsniveauet på 43 % for emissioner fra sektorer inden for EU's emissionshandelssystem (ETS) og 30 % for sektorer uden for ETS, herunder transportsektoren. Medlemsstaternes transportemissioner varierer desuden fra 21 % til 69 % af de samlede nationale emissioner i de sektorer uden for ETS, der er omfattet af forordningen om byrdefordeling. Der er ikke fastsat nogen sektorspecifikke mål for 2030, men transportsektoren vil skulle bidrage til at nå målet for nedbringelse af emissioner for sektorer uden for ETS i henhold til forordningen om byrdefordeling – sammen med bygge- og anlægssektoren, landbrugssektoren og affaldssektoren.

Kommissionen har derfor truffet foranstaltninger til at dække behovet for viden.

For det første har Kommissionen udviklet simulationssoftware – værktøjet til beregning af køretøjers energiforbrug (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool – VECTO) – med henblik på at beregne nye tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner på en sammenlignelig og omkostningseffektiv måde.

For det andet har Kommissionen foreslået en ny forordning om beregning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug (den såkaldte certificeringsforordning) i henhold til eksisterende lovgivning om typegodkendelse⁷. Der vil i overensstemmelse med Kommissionens forordning om certificering skulle foretages en simulation af CO₂-emissioner og brændstofforbrug ved hjælp af VECTO for hvert nyt tungt køretøj inden for forordningens anvendelsesområde, der markedsføres i EU. Køretøjsproducenter vil selv foretage simulationen på grundlag af de certificerede inputdata for reservedele til køretøjer og en certificeret proces for indsamling, forvaltning og anvendelse af sådanne inputdata.

Certificeringen vil til dels dække det identificerede behov for viden. Information om et specifikt køretøjs præstationer vil kun blive stillet til rådighed for den enkelte køber af køretøjet og de nationale myndigheder i det land, hvor køretøjet er indregistreret.

For det tredje foreslår Kommissionen nu at overvåge og indberette CO₂-emissioner fra nye tunge køretøjer, som certificeres, med henblik på at sikre den fornødne viden og skabe fuld gennemsigtighed på markedet. Med dette tredje trin vil alle relevante data, som beregnes af producenterne i overensstemmelse med certificeringsmetoden, blive overvåget, indberettet og offentliggjort i EU. På den måde vil dataene være tilgængelige for alle interessenter.

³ GHG Inventory data 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>

⁴ Inklusive international luftfart, men eksklusive international søfart.

⁵ GHG Inventory data 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>

⁶ EU-referencescenario 2016: Energi, transport og drivhusgasemissioner – tendenser frem mod 2050.

⁷ Direktiv 2007/46/EF, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

Det ville give transportvirksomheder adgang til oplysninger om præstationerne for lastbiler af forskellige mærker med tilsvarende egenskaber og dermed gøre det muligt for dem at træffe købsbeslutninger på et mere informeret grundlag.

Køretøjsproducenter ville kunne sammenligne deres køretøjs præstationer med andre mærker, hvilket i højere grad tilskynder til innovation.

Offentlige myndigheder ville have adgang til omfattende data i forbindelse med udformning og gennemførelse af politikker til fremme af mere brændstofeffektive lastbiler, f.eks. i form af beskatning og opkrævning af vejafgifter fra trafikanter. Det ville ellers ikke være muligt, eftersom medlemsstaterne kun ville have adgang til VECTO-data om køretøjer, som er indregistreret på deres territorium. Endelig ville det gøre det muligt at analysere data, f.eks. vurdere visse teknologiers udbredelse.

Det er også et nødvendigt skridt i gennemførelsen og håndhævelsen af fremtidige CO₂-emissionsstandards for tunge køretøjer. Det er især nødvendigt at indføre et overvågnings- og indberetningssystem for overensstemmelsesvurdering af sådanne fremtidige standarder, som det er tilfældet for biler og varevogne.

- **SAMMENHÆNG MED DE GÆLDENDE REGLER PÅ POLITIKOMRÅDET**

Forslaget gennemfører meddelelsen fra 2014 om en strategi for reduktion af tunge køretøjs brændstofforbrug og CO₂-emissioner. Denne strategi for tunge køretøjer omfattede en gennemførelsesforanstaltning i form af bestemmelser om proceduren for certificering af CO₂-emissioner fra nye tunge køretøjer, som markedsføres i EU, beregnet ved hjælp af VECTO-simulationsværktøjet, og et forslag til retsakt om overvågning og indberetning af de pågældende emissioner.

Forslaget gennemfører desuden meddelelsen fra 2016 – En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet, som bl.a. har som mål, at drivhusgasemissionerne fra transport inden midten af århundredet skal være mindst 60 % lavere end i 1990, og at emissioner af luftforurenende stoffer skal reduceres drastisk. I henhold til strategien vil Kommissionen desuden fremskynde det analytiske arbejde med at finde løsninger for CO₂-emissionsstandards med henblik på at udarbejde et forslag til retsakt i Kommissionens mandatperiode.

Endelig vil forslaget også fremme udviklingen af en metode til differentiering af brugerbetaling for benyttelse af infrastrukturer for nye tunge køretøjer i forhold til CO₂-emissioner og støtte gennemførelsen af revisionen af Eurovignetdirektivet.

- **SAMMENHÆNG MED ANDRE EU-POLITIKKER**

Forslaget er i overensstemmelse med EU's forpligtelser i henhold til den energi- og klimapolitiske ramme for 2030 til at reducere emissionerne i EU med mindst 40 % inden 2030 i forhold til 1990. Som led i opfyldelsen af denne forpligtelse forelagde Kommissionen i 2016 sit forslag til en forordning om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissionerne fra medlemsstaterne fra 2021 til 2030 (forordningen om byrdefordeling) for sektorer uden for EU's emissionshandelssystem (dvs. transportsektoren, bygge- og anlægssektoren, landbrugssektoren og affaldssektoren).

Forslaget er også i overensstemmelse med Kommissionens forslag fra 2016 om ændring af energieffektivitetsdirektivet, som fastsætter et bindende overordnet mål på EU-niveau på 30 % for forbedring af energieffektiviteten inden 2030 sammenlignet med basisscenariet.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• RETSGRUNDLAG

I artikel 191-193 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde fastsættes og beskrives EU's kompetencer inden for klimaændringer. Retsgrundlaget for dette forslag er artikel 192 i TEUF.

• NÆRHEDSPRINCIPPET

En EU-indsats er berettiget i lyset af klimaforandringernes grænseoverskridende virkninger og behovet for at beskytte det indre marked for brændstof, køretøjer og transporttjenester. Nye tunge køretøjer, der indregistreres i en given medlemsstat, produceres desuden ofte af en producent i en anden medlemsstat. Overvågning på nationalt niveau frem for på EU-niveau ville således kræve omfattende samarbejde mellem medlemsstaterne; der ville ikke kunne garanteres ensartede overvågningsdata på grund af forskelle i landenes lovgivning og politiske praksis. Det ville være vanskeligt at opnå sammenlignelige og fyldestgørende data, hvilket ville skabe et fragmenteret og uigennemsigtigt EU-marked.

Manglen på en fælles database med alle medlemsstaternes overvågningsdata ville navnlig forhindre købere af køretøjer og politiske beslutningstagere på EU-niveau i at bruge dataene.

En fælles overvågningsordning på EU-niveau lader til at være den mest enkle tilgang. Samme tilgang anvendes allerede til biler og varevogne via tiltag på EU-niveau.

• PROPORTIONALITET

Eftersom forslaget både er nødvendigt og har potentielle økonomiske fordele, er det i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet – den nødvendige indsats på EU-niveau er minimal, og omkostningerne er nærmest ubetydelige i forhold til de potentielle fordele i form af markedsgennemsigtighed og adgang til data om tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug for alle interessenter.

• VALG AF RETSAKT

Med henblik på at opnå ensartet anvendelse af de foreslåede regler i hele EU og opnå et ensartet og sammenligneligt datasæt, der skaber lige vilkår for producenter af tunge køretøjer og brugere af sådanne køretøjer, bør der anvendes en forordning, som finder direkte anvendelse og er bindende for medlemsstaterne.

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

- **EFTERFØLGENDE EVALUERINGER/KVALITETSKONTROL AF GÆLDENDE LOVGIVNING**

Der er ikke foretaget nogen evalueringer, eftersom spørgsmålet ikke er omfattet af tidligere lovgivning.

- **HØRINGER AF INTERESSETER**

Kommissionen afholdt et møde mellem interessenter for at få feedback på den indledende konsekvensanalyse og præsentere den eksterne konsultants vurdering af de administrative udgifter. Interessenterne gav konstruktiv feedback, og der var ingen indsigelser mod vurderingen af udgifterne.

Kommissionen afholdt endvidere en offentlig onlinehøring om udformning af regler for overvågning og indberetning af tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner⁸. Kommissionen modtog 121 svar fra en bred vifte af interessenter, som gav udtryk for deres holdning til behovet for en indsats, målene, løsningsmodellerne og de forventede konsekvenser.

Interessenternes synspunkter blev indarbejdet i konsekvensanalysen; den valgte løsningsmodel er også den løsningsmodel, der foretrækkes af de fleste respondenter. En oversigt over høringen af interesserede parter findes i bilag 2 til konsekvensanalysen af dette forslag.

- **INDHENTNING OG BRUG AF EKSPERTBISTAND**

Omkostningsvurderingen af de forskellige løsningsmodeller for overvågning og indberetning blev foretaget af en ekstern leverandør (se bilag 10 til konsekvensanalysen). Undersøgelsen bygger i vid udstrækning på interview med nationale registreringsmyndigheder og producenter af tunge køretøjer med henblik på at indhente deres synspunkter om forskellige overvågningsmuligheder og målrettede oplysninger om omkostningerne for deres organisationer, idet der tages højde for de aktuelle procedurer og de krævede tilpasninger.

Konsekvensanalysen bygger desuden på den tidligere konsekvensanalyse, som ledsagede meddelelsen fra 2014 om en strategi for reduktion af tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner, for så vidt angår analysen af andre konsekvenser.

- **KONSEKVENSANALYSE**

Konsekvensanalysen⁹, som ledsager dette forslag, er forberedt og udarbejdet i overensstemmelse med den gældende vejledning om bedre lovgivning, og Udvalget for Forskriftskontrol har afgivet en positiv udtalelse om forslaget. Forbedringer, som blev anbefalet af udvalget, er blevet indarbejdet i den endelige version. Den supplerer analysen i 2014-konsekvensanalysen, der lå til grund for strategien for tunge køretøjer.

⁸ Resultaterne af den offentlige høring findes på http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en

⁹ SWD(2017)XXX.

Konsekvensanalysen indeholdt løsningsmodeller for overvågning og indberetning af CO₂-emissioner fra alle nye tunge køretøjer, der markedsføres i EU, og som certificeres i henhold til lovgivningen om typegodkendelse. De data, der skal overvåges og indberettes, består af omkring 80 parametre, som er relevante for bestemmelse af de enkelte køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner.

Det Europæiske Miljøagentur er den instans på europæisk niveau, der er mest egnet til på Kommissionens vegne at indsamle data, opbygge en ny database og analysere og kvalitetssikre de indberettede overvågningsdata om tunge køretøjer. Det Europæiske Miljøagentur varetager allerede disse opgaver i forbindelse med indberettede overvågningsdata om lette erhvervskøretøjer (se bilag 8 til konsekvensanalysen).

Konsekvensanalysen vurderede tre lovgivningsmæssige løsningsmodeller for, hvordan sådanne overvågningsdata skulle indberettes til Kommissionen via Det Europæiske Miljøagentur: 1) indberetning fra nationale myndigheder, 2) indberetning fra producenter af tunge køretøjer og 3) indberetning fra både nationale myndigheder og producenter.

Under løsningsmodel 1 indberetter de nationale myndigheder overvågningsdata sammen med de pågældende køretøjers relevante indregistreringsdata til Kommissionen via Det Europæiske Miljøagentur. Under denne løsningsmodel vil det muligvis være vanskeligt at opnå fuld digitalisering af overvågningen og indberetningen, eftersom de fleste nationale registreringsmyndigheder stadig bruger papirarkiver ved registrering af tunge køretøjer. Dermed kan tilpasning til fuldt digitaliseret overførsel af overvågningsdata være en udfordring og en dyr affære.

Løsningsmodel 2 ville give producenter af tunge køretøjer ansvaret for at indberette overvågningsdata om hvert enkelt nyt køretøj til Kommissionen via Det Europæiske Miljøagentur. I givet fald ville overvågningsdataene være baseret på producenternes salgsdata, og der ville ikke blive indberettet data om indregistrering. Dermed ville de indberettede emissionsdata ikke kunne henregnes til en bestemt medlemsstat. Det ville gøre det vanskeligere for medlemsstaterne at udforme effektive nationale politikker med henblik på at fremme brugen af mere effektive tunge køretøjer.

Løsningsmodel 3 ligger imellem de to øvrige løsningsmodeller. Udvalgte nationale myndigheder – hvoraf de fleste forventes at være nationale registreringsmyndigheder – ville årligt indberette data til Kommissionen via Det Europæiske Miljøagents registreringsdata om nye indregistrerede køretøjer, nærmere bestemt køretøjets registreringsnummer, såkaldte VIN-numre. Køretøjsproducenter vil skulle indberette overvågningsdata om de pågældende køretøjer til Kommissionen via Det Europæiske Miljøagentur. På grundlag af VIN-numrene ville Det Europæiske Miljøagentur kombinere de to datasæt for at opnå overvågningsdata for de enkelte medlemsstater. Under denne løsningsmodel sikres der fuld digitalisering af overførslen af data, eftersom producenterne er ansvarlige for at indberette overvågningsdata, som de allerede besidder i digitalt format af hensyn til certificeringen.

Model 3 er den foretrukne løsning. Løsningsmodellen er den mest effektive, især fordi den sikrer digital overførsel af oplysninger og sikrer fyldestgørende data på både nationalt og europæisk niveau, og fordi de administrative udgifter er beskedne.

Den valgte løsningsmodel vil sandsynligvis skabe konkurrence om at producere mere energieffektive køretøjer og tilskynde til innovation. Virkningerne af mere energieffektiv godstransport forventes – i det mindste delvist – at brede sig til de fleste sektorer i EU's økonomi: Lavere driftsomkostninger til brændstof i forbindelse med transport ville give anledning til lavere transportpriser og dermed nedbringe andre sektors omkostninger og i sidste ende være til gavn for EU's forbrugere.

Konsekvenserne med hensyn til konkurrenceevne og internationale virkninger forventes at være positive på mellemlang/lang sigt, også for producenter af tunge køretøjer, i lyset af den internationale sammenhæng, hvor andre store markeder (f.eks. USA, Canada, Japan og Kina) allerede har indført lovgivning om forbedringer af tunge køretøjers brændstofeffektivitet.

Der forventes positive virkninger for beskæftigelsen på mellemlang/lang sigt. Gradvise effektivitetsforbedringer af de købte køretøjer bør give anledning til besparelser på CO₂-emissionerne. Der forventes en gunstig, men ubetydelig, nedbringelse af andre emissioner. De eneste økonomiske omkostninger er de administrative udgifter. De forventes at være ubetydelige – ca. 1 EUR pr. køretøj.

- **MÅLRETTET REGULERING OG FORENKLING**

Der er ikke indført direkte indberetningsforpligtelser for små og mellemstore virksomheder eller mikrovirksomheder. Transportvirksomheder, hvoraf de fleste er små og mellemstore virksomheder, forventes at opnå fordele som følge af øget gennemsigtighed på markedet. Det vil gøre det muligt for dem at træffe købsbeslutninger på et mere informeret grundlag til fordel for de mest omkostningseffektive køretøjer, hvilket – ved brændstofbesparelser – kan nedbringe deres driftsomkostninger og øge deres konkurrencedygtighed.

I henhold til forslaget til forordning vil der blive anvendt elektronisk indberetning, hvilket forventes at begrænse den administrative byrde for producenter af tunge køretøjer, nationale myndigheder og Kommissionen/Det Europæiske Miljøagentur.

- **GRUNDLÆGGENDE RETTIGHEDER**

Forslaget har ingen konsekvenser for beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Den budgetmæssige virkning af gennemførelsen af den foreslåede forordning er yderst begrænset (se detaljerede oplysninger i den vedhæftede finansieringsoversigt til forslaget). Forslaget ligger under loftet for udgiftsområde 2 i den overordnede flerårige finansielle ramme for 2014-2020, men ville kræve en mindre omprogrammering for Det Europæiske Miljøagentur for 2019 og 2020.

5. ANDRE FORHOLD

- **PLANER FOR GENNEMFØRELSE OG FORANSTALTNINGER TIL OVERVÅGNING, EVALUERING OG RAPPORTERING**

På grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne og producenter af tunge køretøjer udarbejder Kommissionen en rapport hvert år. Kommissionens rapportering vil sikre, at gennemførelsen af forordningen overvåges nøje.

- **NÆRMERE REDEGØRELSE FOR DE ENKELTE BESTEMMELSER I FORSLAGET**

Artikel 1 – Genstand

Denne artikel forklarer de vigtigste foranstaltninger i forordningen, nemlig overvågning og indberetning af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer, dvs. lastbiler og busser.

Artikel 2 – Anvendelsesområde

I denne artikel defineres anvendelsesområdet for forordningen, og det præciseres, for hvilke kategorier af køretøjer indregistreringsdata, tekniske data og, hvis de er tilgængelige, data om CO₂-emissioner og brændstofforbrug skal overvåges og indberettes.

Artikel 3 – Definitioner

Forordningen hænger tæt sammen med og anvender samme terminologi som lovgivningen om typegodkendelse. Med henblik på at sikre sammenhæng mellem de forskellige retsakter præciseres det derfor, at terminologien i forordningen skal forstås på samme måde som i lovgivningen om typegodkendelse.

Artikel 4 – Medlemsstaternes overvågning og indberetning

Denne artikel indeholder bestemmelser om de væsentlige forpligtelser, som medlemsstaterne pålægges med hensyn til tidsplanen for overvågning og indberetning, udpegelse af de kompetente myndigheder og de data, der skal overvåges, herunder data om nye tunge køretøjer og nye påhængskøretøjer, der indregistreres i EU for første gang, eller som tidligere har været indregistreret uden for EU, men hvor indregistreringen blev foretaget under tre måneder før indregistreringen i EU.

For så vidt angår de kompetente myndigheder, præciseres det, at de myndigheder, der allerede er ansvarlige for at overvåge og indberette data om lette erhvervskøretøjer, også skal have ansvaret for overvågning af data om tunge køretøjer.

Bilag I og II supplerer denne bestemmelse ved at angive, hvilke dataparametre der skal overvåges, og præcisere den administrative procedure for overvågning og indberetning.

Artikel 5 – Producenternes overvågning og indberetning

Denne artikel indeholder bestemmelser om de væsentlige forpligtelser, som producenterne pålægges med hensyn til tidsplanen for overvågning og indberetning, udpegelse af kontaktpunkter og de data, der skal overvåges.

Bilag I og II supplerer denne bestemmelse ved at angive, hvilke dataparametre der skal overvåges, og præcisere den administrative procedure for overvågning og indberetning.

Artikel 6 – Centralt register for data om tunge køretøjer

De data, der indberettes til Kommissionen, opbevares i et offentligt tilgængeligt register. Registret vil blive ført af Det Europæiske Miljøagentur på vegne af Kommissionen på grundlag af de erfaringer, Det Europæiske Miljøagentur har gjort sig i forbindelse med sit arbejde med at føre dataregistret for lette erhvervskøretøjer.

Størstedelen af dataposterne skal være offentligt tilgængelige, men visse data må ikke offentliggøres af hensyn til beskyttelsen af personoplysninger (køretøjets registreringsnummer) og af konkurrencemæssige hensyn (navne på komponentproducenter).

Artikel 7 – Datakvalitet

Data af høj kvalitet er afgørende for at nå målene i denne forordning. Det er derfor vigtigt at præcisere, at de instanser, der indberetter data, er ansvarlige for de indberettede datas kvalitet og nøjagtighed. Kommissionen skal desuden have mulighed for at foretage sin egen vurdering af datakvaliteten og rette data, hvis der er fejl i de indberettede data.

Artikel 8 – Rapport

De data, der indberettes til Kommissionen via Det Europæiske Miljøagentur, danner udgangspunkt for en årlig analyse af tendenserne for CO₂-emissioner og udviklingen inden

for EU's vognpark af tunge køretøjer samt for de enkelte producenter af tunge køretøjer. Den årlige analyse foretages af Kommissionen med støtte fra Det Europæiske Miljøagentur og vil fungere som vigtigt input til den bredere årlige statusrapport i henhold til den foreslåede forordning om forvaltning af energiunionen som led i status over energiunionen. Analysen vil også give vigtigt input til eventuelle yderligere politiske tiltag. Analysen vil sikre øget gennemsigtighed med hensyn til de teknologiske konfigurationer og både EU's vognparks og de enkelte køretøjers præstationer med hensyn til CO₂-emissioner og brændstofforbrug.

Artikel 9 og 10 – Gennemførelsesforanstaltninger og uddelegering af beføjelser

Disse artikler udgør retsgrundlaget dels for Kommissionens gennemførelsesforanstaltninger og dels for ændring af ikke-væsentlige bestemmelser i bilag I og II ved delegerede retsakter. Gennemførelsesforanstaltningerne supplerer artikel 7 ved at gøre det muligt for Kommissionen at fastsætte de detaljerede bestemmelser og procedurer, der er nødvendige for at kontrollere og rette de indberettede data. De uddelegerede beføjelser, som Kommissionen tillægges, omfatter justering og opdatering af de dataparametre, der skal overvåges, og de forskellige trin i overvågningsproceduren i bilag I og II.

Artikel 11 og 12 – Udvalgsprocedure og udøvelse af de delegerede beføjelser

Disse artikler indeholder standardbestemmelserne om den udvalgsprocedure, der skal anvendes ved vedtagelsen af gennemførelsesretsakter og udøvelse af de delegerede beføjelser i henhold til artikel 9, stk. 2 og 3.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Et bindende mål for hele EU's økonomi om at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 40 % frem til 2030 i forhold til 1990 blev godkendt i konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde den 23.-24. oktober 2014 om den energi- og klimapolitiske ramme for 2030 og bekræftet på mødet i marts 2016.
- (2) I henhold til Det Europæiske Råds konklusioner fra oktober 2014 skal målet nås kollektivt af Unionen på en så omkostningseffektiv måde som muligt med reduktioner for sektorer inden for og uden for EU's emissionshandelssystem på henholdsvis 43 % og 30 % inden 2030 i forhold til 2005-niveauet. Alle medlemsstater bør bidrage til denne indsats, og alle økonomiske sektorer bør bidrage til at nå målene for reduktioner af emissionerne, herunder transportsektoren.
- (3) Kommissionen fastsatte i sin meddelelse fra 2016 – En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet³ som mål, at emissionerne fra transport inden 2050 skal være mindst 60 % lavere end i 1990.
- (4) Drivhusgasemissioner fra lastbiler og busser, dvs. tunge køretøjer, tegner sig på nuværende tidspunkt for omkring en fjerdedel af vejtransportemissionerne og forventes at stige yderligere frem til 2030. Der skal træffes effektive foranstaltninger til at begrænse emissionerne fra tunge køretøjer med henblik på at bidrage til de nødvendige reduktioner af emissionerne i transportsektoren.

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

³ COM(2016) 501 final.

- (5) I sin meddelelse fra 2014 om en strategi for reduktion af tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner⁴ anerkendte Kommissionen, at en forudsætning for at træffe sådanne foranstaltninger er en reguleret procedure for beregning af CO₂-emissioner og brændstofforbrug.
- (6) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009⁵ udgør rammerne for indførelse af en sådan reguleret procedure. Målingerne vil sikre solide og sammenlignelige data om CO₂-emissioner og brændstofforbrug for de enkelte køretøjer for en betydelig del af Unionens vognpark af tunge køretøjer. Køberen af et specifikt køretøj og den medlemsstat, hvori køretøjet er indregistreret, vil have adgang til oplysningerne, hvilket delvist vil dække behovet for viden.
- (7) Oplysninger om et køretøjs præstationer med hensyn til CO₂-emissioner og brændstofforbrug bør gøres offentligt tilgængelige for at gøre det muligt for alle transportvirksomheder at træffe købsbeslutninger på et informeret grundlag. Alle køretøjsproducenter ville kunne sammenligne deres køretøjers præstationer med andre mærker. Det vil i højere grad tilskynde til innovation og dermed øge konkurrenceevnen. Oplysningerne vil også give de politiske beslutningstagere i EU og medlemsstaterne et fornuftigt grundlag for at udvikle politikker til fremme af anvendelsen af mere energieffektive køretøjer. Værdier for CO₂-emissioner og brændstofforbrug beregnet for hvert enkelt nyt tungt køretøj i henhold til Kommissionens forordning (EU) [...] ⁶ [korrekt henvisning indsættes af OPOCE] bør derfor overvåges, indberettes til Kommissionen og offentliggøres.
- (8) For at opnå fyldestgørende viden om sammensætningen af Unionens vognpark af tunge køretøjer, dens udvikling over tid og dens potentielle indvirkning på CO₂-emissionerne bør data om indregistrering af alle nye tunge køretøjer og alle nye påhængskøretøjer, herunder data om fremdriftssystemer og de relevante karrosserier, overvåges og indberettes.
- (9) Data om CO₂-emissioner og brændstofforbrug vil være tilgængelige for visse nye tunge køretøjer, der er indregistreret i [2019]. Fra og med den dato skal medlemsstaternes kompetente myndigheder pålægges at indsende data om nye indregistreringer, og producenter skal pålægges at indsende tekniske data om de pågældende køretøjer.
- (10) Tekniske data, som er afgørende for at beregne et køretøjs præstationer med hensyn til CO₂-emissioner og brændstofforbrug, bør offentliggøres med henblik på at øge gennemsigtigheden af køretøjers specifikationer og de relaterede præstationer og fremme konkurrencen mellem producenter. Kun data, der er følsomme i forhold til beskyttelse af personoplysninger og fair konkurrence, bør ikke offentliggøres. Det er dog naturligvis i offentlighedens interesse, at der er adgang til tekniske data til bestemmelse af køretøjers præstationer. Sådanne data bør derfor ikke være fritaget for offentliggørelse.

⁴ COM(2014) 285 final.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF, EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1.

⁶ Kommissionens forordning (EU) [...] om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 595/2009 med hensyn til beregning af tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, EUT L... af ..., s. ...

- (11) Det er vigtigt at sikre, at de data, der overvåges og indberettes, er solide og pålidelige. Kommissionen bør derfor have midlerne til at kontrollere og, om nødvendigt, rette de endelige data. Der bør derfor i kriterierne for overvågningen fastsættes parametre, der gør det muligt på passende vis at spore og kontrollere dataene.
- (12) Baseret på erfaringerne fra overvågningen og indberetningen af data om CO₂-emissioner i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009⁷ om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011⁸ om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner bør Det Europæiske Miljøagentur overdrages ansvaret for udveksling af oplysninger med medlemsstaternes kompetente myndigheder og producenter samt forvaltningen af den endelige database på vegne af Kommissionen. Det bør også sikres, at overvågnings- og indberetningsprocedurerne for tunge køretøjer bringes i overensstemmelse med de procedurer, der allerede gælder for lette erhvervskøretøjer.
- (13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af bestemmelserne i denne forordning om kontrol og rettelse af de overvågede data bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁹.
- (14) For at sikre, at datakravene og overvågnings- og indberetningsproceduren forbliver relevant over tid i forhold til vurdering af de tunge køretøjers bidrag til CO₂-emissionerne, og for at sikre, at der er adgang til data om nye og avancerede teknologier til nedbringelse af CO₂-emissioner, bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde om ændring af datakravene og overvågnings- og indberetningsproceduren som fastsat i bilagene. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.
- (15) Målet for denne forordning, nemlig overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug i EU, kan ikke opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor, på grund af dens omfang og virkninger, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, EUT L 140 af 5.2.2009, s. 1.

⁸ Forordning (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1.

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser, EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Formål

Denne forordning fastsætter kravene til overvågning og indberetning af CO₂-emissioner fra og brændstofforbrug for nye tunge køretøjer, der indregistreres i EU.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på overvågning og indberetning fra medlemsstaterne og producenter af tunge køretøjer af data om nye køretøjer.

Den finder anvendelse på følgende kategorier af køretøjer:

- (a) tunge køretøjer i klasse M1, M2, N1 og N2 med en referencemasse på over 2 610 kg, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007¹⁰, og alle køretøjer i klasse M3 og N3
- (b) køretøjer i klasse O3 og O4.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning anvendes definitionerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF¹¹ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009.

Artikel 4

Medlemsstaternes overvågning og indberetning

1. Medlemsstaternes kompetente myndigheder indsamler senest den 28. februar hvert år, fra og med [2020], de data, der er angivet i bilag I, del A, for det foregående kalenderår vedrørende nye køretøjer, der indregistreres i EU for første gang. Data vedrørende nye køretøjer, der tidligere har været indregistreret uden for EU, overvåges og indberettes ikke, medmindre indregistreringen blev foretaget under tre måneder før indregistreringen i EU. Dataene meddeles til Kommissionen i overensstemmelse med indberetningsprocedurerne i henhold til bilag II.
2. De kompetente myndigheder, der er ansvarlige for indsamlingen og indberetningen af data i henhold til denne forordning, er de myndigheder, som medlemsstaterne har udpeget i henhold til artikel 8, stk. 7, i forordning (EF) nr. 443/2009.

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv), EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

Artikel 5
Producenternes overvågning og indberetning

1. Producenter af tunge køretøjer indsamler senest den 28. februar hvert år, fra og med [2020], de data, der er angivet i bilag I, del B, med hensyn til køretøjer med produktionsdato i det foregående kalenderår.
Produktionsdatoen er datoen for underskrivelsen af overensstemmelseserklæringen eller i givet fald datoen for underskrivelsen af den særskilte godkendelsesattest.
2. Producenterne udpeger et kontaktpunkt for indberetning af data i henhold til denne forordning.

Artikel 6
Centralt register for data om tunge køretøjer

1. Kommissionen fører et centralt register for data indberettet i henhold til artikel 4 og 5. Registret gøres offentligt tilgængeligt med undtagelse af datapost 1, 24, 25, 32, 33, 39 og 40 som angivet i bilag I, del B.
2. Det Europæiske Miljøagentur fører registret på vegne af Kommissionen.

Artikel 7
Datakvalitet

1. De kompetente myndigheder og producenterne er ansvarlige for de i henhold til artikel 4 og 5 indberettede datas kvalitet og nøjagtighed. De underretter straks Kommissionen om eventuelle fejl i de indberettede data.
2. Kommissionen kan foretage sin egen kontrol af kvaliteten af de data, der indberettes i henhold til artikel 4 og 5.
3. Såfremt Kommissionen underrettes om fejl i dataene eller i forbindelse med sin egen kontrol opdager uoverensstemmelser i datasættet, træffer den i givet fald de nødvendige foranstaltninger til at rette de data, der offentliggøres i det centrale register som omhandlet i artikel 6.

Artikel 8
Rapportering

1. Kommissionen offentliggør, som en del af sin årlige rapport i henhold til [artikel 29 i forslag til forordning om forvaltning af energiunionen], sin analyse af de data, som medlemsstaterne og producenterne har indberettet for det foregående kalenderår.
2. Analysen omfatter, som minimum, præstationerne for Unionens vognpark af tunge køretøjer og for de enkelte producenter, for så vidt angår de gennemsnitlige værdier for brændstofforbrug og CO₂-emissioner. Den tager også højde for eventuelle tilgængelige data om anvendelsen af nye og avancerede teknologier for nedbringelse af CO₂-emissionerne.
3. Kommissionen udarbejder analysen med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur.

Artikel 9
Tildeling af gennemførelsesbeføjelser

Kommissionen kan, ved hjælp af gennemførelsesretsakter, fastsætte de foranstaltninger til kontrol og rettelse af data, der er omhandlet i artikel 7, stk. 2 og 3. Gennemførelsesretsakterne vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11.

Artikel 10
Uddelegering af beføjelser

1. Kommissionen har beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 12 med henblik på ændring af bilag I for at opdatere eller tilpasse de heri angivne datakrav, når det anses for nødvendigt for at foretage en grundig analyse i henhold til artikel 8.
2. Kommissionen har beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 12 med henblik på ændring af bilag II for at tilpasse den heri fastsatte overvågnings- og indberetningsprocedure for at tage højde for erfaringer med anvendelsen af denne forordning.

Artikel 11
Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Klimaændringer, der er nedsat ved artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 280/2004/EF¹². Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

Artikel 12
Udøvelse af delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastsatte betingelser.
2. De beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 10, tillægges Kommissionen for en ubestemt periode fra [datoen for denne forordnings ikrafttræden].
3. Den i artikel 10 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgivelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgivelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgivelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgivelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerende retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 280/2004/EF af 11. februar 2004 om en mekanisme til overvågning af emissioner af drivhusgasser i Fællesskabet og til gennemførelse af Kyoto-protokollen, EUT L 49 af 19.2.2004, s. 1.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 10 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 13
Ikrafttræden

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

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

Udfærdiget i Bruxelles,

På Europa-Parlamentets vegne
Formanden

På Rådets vegne
Formanden

Finansieringsoversigt – "agenturer"

Det Europæiske Miljøagentur

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

- 1.1. Forslagets/initiativets betegnelse
- 1.2. Berørt(e) politikområde(r) inden for ABM/ABB-strukturen
- 1.3. Forslagets/initiativets art
- 1.4. Mål
- 1.5. Forslagets/initiativets begrundelse
- 1.6. Varighed og finansielle virkninger
- 1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

- 2.1. Bestemmelser om overvågning og indberetning
- 2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem
- 2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

- 3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) på budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme
- 3.2. Anslåede virkninger for udgifterne
 - 3.2.1. *Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne*
 - 3.2.2. *Anslåede virkninger for [agenturet]s bevillinger*
 - 3.2.3. *Anslåede virkninger for [agenturet]s personale*
 - 3.2.4. *Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme*
 - 3.2.5. *Tredjemands bidrag til finansieringen*
- 3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug

1.2. Berørt(e) politikområde(r) inden for ABM/ABB-strukturen²²

34: Klima

1.3. Forslagets/initiativets art

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

☐ Forslaget/initiativet vedrører **en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning²³**

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

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

1.4. Mål

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

Forslaget er en central retsakt i den første pakke om mobilitet, som vil blive vedtaget i maj 2017. Det bidrager til gennemførelsen af Kommissionens europæiske strategi for lavemissionsmobilitet²⁴, der blev vedtaget i 2016, og den tilhørende handlingsplan²⁵ for at forbedre brændstoffektiviteten og reducere emissionerne fra tunge køretøjer, dvs. lastbiler, busser og rutebiler.

Forslaget er en del af de gennemførelsesforanstaltninger, der er bebudet i Kommissionens meddelelse fra 2014 om en strategi for reduktion af tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner²⁶, og som skal etablere en procedure for certificering af tunge køretøjers CO₂-emissioner og for overvågning og indberetning af data herom for alle nye køretøjer, der markedsføres i EU.

Denne foranstaltning vil være det vigtigste redskab til håndhævelse af de kommende CO₂-emissionsstandarder for tunge køretøjer, som Kommissionen har forpligtet sig til at foreslå i 2018.

Forslaget bidrager til at nå EU's forpligtelse til at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 40 % inden 2030 i forhold til 1990.

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

Specifikt mål nr. 3

²² ABM: aktivitetsbaseret ledelse; ABB: aktivitetsbaseret budgetlægning.

²³ Jf. finansforordningens artikel 54, stk. 2, litra a) eller b).

²⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-501-EN-F1-1.PDF>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>

²⁶ COM(2014) 285, findes på: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_en.htm

Yderligere dekarbonisering af transportsektoren i EU ved udvikling og gennemførelse af harmoniserede politikker (i samarbejde med andre generaldirektorater, såsom GD MOVE, GROW,...)

Berørte ABM/ABB-aktiviteter

ABB-aktivitet 34 02 — Klimaindsats på EU-plan og internationalt plan.

ABB-aktivitet 07 02 — Miljøpolitik på EU-plan og internationalt plan (artikel 07 02 06, Det Europæiske Miljøagentur).

1.4.3. Forventede resultater og virkninger

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

Forslaget opretter et system for overvågning og indberetning af CO₂-emissioner fra og brændstofforbrug for nye tunge køretøjer, der markedsføres i EU.

Forslaget vil bidrage til et mere gennemsigtigt marked for tunge køretøjer, hvilket vil fremme konkurrencen mellem producenter af tunge køretøjer og transportvirksomheder. Det vil fremme innovation hos komponent- og køretøjsproducenter og tilskynde dem til at producere mere energieffektive køretøjer på markedet i EU.

Hvis overvågning og indberetning udløser en yderligere gradvis forbedring af energieffektiviteten i EU's vognpark af tunge køretøjer på 1 %, forventes det at føre til en nedbringelse af CO₂-emissionen på ca. 2,1 Mt.

1.4.4. Virknings- og resultatindikatorer

Angiv indikatorerne til kontrol af forslagets/initiativets gennemførelse.

Indikator nr. 1: Gennemsnitlige årlige CO₂-emissioner og årligt brændstofforbrug for hver køretøjskategori, producent og medlemsstat fra nye tunge køretøjer, som indregistreres i EU, inden for anvendelsesområdet for lovgivningen om certificering.

Indikator nr. 2: Sammenligning mellem gennemsnitlige årlige CO₂-emissioner fra og gennemsnitligt årligt brændstofforbrug for køretøjer af samme klasse over flere år.

Indikator nr. 3: Årlig oversigt over brændstofbesparende teknologier, der er monteret i nye køretøjer og deres udbredelse.

1.5. Forslagets/initiativets begrundelse

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt

Medlemsstaterne og producenter af tunge køretøjer, som for nylig er blevet indregistreret i EU, vil skulle indsamle og indberette CO₂-overvågningsdata til Kommissionen via Det Europæiske Miljøagenturs dataarkiv.

Det Europæiske Miljøagentur vil indsamle og forvalte data. Et datasæt vil blive offentliggjort hvert år. Kommissionen vil offentliggøre en årlig overvågningsrapport.

1.5.2. Merværdien ved en indsats fra EU's side

Markederne for henholdsvis nye tunge køretøjer og transporttjenester dækker begge hele EU og er en integreret del af det indre marked. Den manglende gennemsigtighed vedrørende nye tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner er endnu ikke omfattet af foranstaltninger fra medlemsstaternes side og har betydning for EU som helhed. Tunge køretøjers CO₂-emissioner er desuden omfattet af EU's mål for reduktion af drivhusgasemissioner.

Uden EU-lovgivning om overvågning og indberetning kan de nationale myndigheder vedtage forskellige overvågnings- og indberetningsmetoder, hvilket fører til fragmenteret og inkonsekvent indsamling af sådanne data i EU. Det ville medføre store administrative byrder for producenter af tunge køretøjer, der ville være nødsaget til at opfylde krav i forskellige indberetningssystemer. Den offentlige høring, der blev gennemført i forbindelse med udarbejdelsen af forslaget, viser imidlertid, at de nationale myndigheder foretrækker ikke at skulle foretage sig noget som helst.

Et EU-system for overvågning og indberetning af tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug vil give adgang til oplysninger om udbredelsesgraden og den reelle udbredelse af avancerede brændstofbesparende teknologier for købere af tunge køretøjer og politiske beslutningstagere.

Klimaændringer er desuden et grænseoverskridende problem og samtidig et kompetenceområde, som deles mellem EU og medlemsstaterne. Det er derfor nødvendigt at samordne klimaindsatsen på europæisk plan, og en EU-indsats er berettiget ud fra nærhedsprincippet.

1.5.3. Erfaringer fra lignende foranstaltninger

Der er allerede indført et EU-system for overvågning og indberetning af CO₂-emissioner fra personbiler og varevogne²⁷. Systemet har vist sig at være yderst værdifuldt, når det handler om at øge gennemsigtigheden på EU's marked for nye personbiler og lette erhvervskøretøjer. Det datasæt, som Det Europæiske Miljøagentur offentliggør hvert år, anvendes i vid udstrækning til at sammenligne CO₂-emissioner fra lette erhvervskøretøjer i EU. Det danner endvidere udgangspunkt for fastsættelse af standarder for personbilers og varevognes præstationer med hensyn til CO₂-emissioner og for vurdering af producenternes årlige overholdelse af disse standarder.

Det foreslåede EU-system for overvågning og indberetning af data for tunge køretøjer bygger i vid udstrækning på erfaringerne fra EU-systemet for overvågning og indberetning af data for lette erhvervskøretøjer. Med hensyn til lette erhvervskøretøjer omfatter forslaget til forordning et overvågningssystem baseret på køretøjers identifikationsnumre (VIN-numre), og både medlemsstater og producenter skal indsende data med henblik på så vidt muligt at begrænse den administrative byrde. Ligesom i forbindelse med overvågnings- og indberetningssystemet for personbiler og varevogne ville Det Europæiske Miljøagents dataarkiv blive brugt til indberetning af data. Desuden ville Det Europæiske Miljøagentur med sine erfaringer inden for overvågning af CO₂-emissioner også bistå Kommissionen i forvaltningen af EU's system for overvågning af tunge køretøjer.

1.5.4. Sammenhæng med andre relevante instrumenter og eventuel synergivirkning

Forslaget er i overensstemmelse med forslaget til Kommissionens forordning [...] om gennemførelse af forordning (EU) nr. 595/2009 med hensyn til certificering af tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF.

²⁷

Forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011.

1.6. Varighed og finansielle virkninger

☐ Forslag/initiativ af **begrænset varighed**

- ☐ Forslag/initiativ gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ
- ☐ Finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ

☒ Forslag/initiativ af **ubegrænset varighed**

- Iværksættelse med en indkøringsperiode fra 2018 (uden finansielle virkninger) for en ubegrænset periode,
- derefter gennemførelse i fuldt omfang

1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)

☒ **Direkte forvaltning** ved Kommissionen

- ☒ i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer
- ☐ i forvaltningsorganer

☐ **Delt forvaltning** i samarbejde med medlemsstaterne

☒ **Indirekte forvaltning** ved at overlade budgetgennemførelsesopgaver til:

- ☐ tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget
- ☐ internationale organisationer og deres organer (angives nærmere)
- ☐ Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond
- ☒ de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 208 og 209
- ☐ offentligretlige organer
- ☐ privatretlige organer, der har fået overdraget samfundsopgaver, forudsat at de stiller tilstrækkelige finansielle garantier
- ☐ privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som stiller tilstrækkelige finansielle garantier
- ☐ personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er udpeget i den relevante basisretsakt
- *Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".*

Bemærkninger

Det Europæiske Miljøagenturs deltagelse vil være nødvendig for gennemførelsen af kravene i den foreslåede forordning om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug.

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og indberetning

Angiv hyppighed og betingelser.

Den foreslåede forordning præciserer, hvilke data der skal indberettes af medlemsstaterne og producenterne af nye tunge køretøjer, som indregistreres i EU, og hvor ofte. Data som angivet i den foreslåede forordning vil skulle indberettes årligt via Det Europæiske Miljøagenturs dataarkiv. Som støtte for medlemsstaterne og producenterne i deres årlige indberetning gives der yderligere vejledning via CIRCABC.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem

2.2.1. Konstaterede risici

Medlemsstaterne eller producenterne kan blive forsinket med hensyn til deres overvågnings- og indberetningsforpligtelser. Det forventes, at medlemsstaterne udpeger de myndigheder, der allerede er ansvarlige for overvågning og indberetning for personbiler og varevogne. Disse myndigheder er fortrolige med overvågning og indberetning samt de relevante it-værktøjer, hvilket vil mindske risikoen for forsinkelser.

Det Europæiske Miljøagenturs dataarkiv er et veletableret system for indberetning af data. Spørgsmål om eventuelle systemnedbrud og fortrolighed kan anses for at være håndteret i tilstrækkelig grad.

2.2.2. Oplysninger om det interne kontrolsystem

De planlagte kontrolmetoder er fastsat i finansforordningen og gennemførelsesbestemmelserne.

2.2.3. Anslåede omkostninger og fordele ved kontrollen samt forventet fejlrisiko

Ikke relevant

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger.

Ud over anvendelsen af finansforordningen for at forebygge svig og uregelmæssigheder – med udgangspunkt i det veletablerede system for overvågning og indberetning af nye personbilers og lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner – vil de indberettede data blive underlagt kvalitetskontrol og verifikation for at afhjælpe eventuelle mangler eller uregelmæssigheder.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

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

- Eksisterende udgiftsposter på budgettet

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

Udgiftsområde i den	Budgetpost	Type udgift	Bidrag
---------------------	------------	-------------	--------

flerårige finansielle ramme	Nummer [Udgiftsområde.....]]	Opdelte/ Ikke- opdelte 28	fra EFTA- lande ²⁹	fra kandidatlan- de ³⁰	fra tredjeland e	iht. finans- forordningens artikel 21, stk. 2, litra b)
2	34 02 01: Reduktion af drivhusgasemissioner (modvirkning)	OB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
2	07 02 06: Det Europæiske Miljøagentur	IOB	JA	JA	JA	NEJ

- Nye budgetposter, som der er søgt om

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

Udgiftsom- råde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Type udgift	Bidrag			
	Nummer [Udgiftsområde.....]]	OB/IOB	fra EFTA- lande	fra kandidatlan- de	fra tredjeland e	iht. finans- forordningens artikel 21, stk. 2, litra b)
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NE J	JA/NEJ	JA/NE J	JA/NEJ

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

²⁹ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

³⁰ Kandidatlande og, efter omstændighederne, potentielle kandidatlande på Vestbalkan.

3.2. Anslåede virkninger for udgifterne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne

i mio. EUR (tre decimaler)

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

[Organ]: <EEA – Det Europæiske Miljøagentur>			År 2019	År 2020	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)			I ALT 2019-2020
Afsnit 1: Personaleudgifter	Forpligtelser	(1)	0,150	0,200						0,350
	Betalinger	(2)	0,150	0,200						0,350
Afsnit 2: Infrastruktur og driftsudgifter	Forpligtelser	(1a)								
	Betalinger	(2a)								
Afsnit 3: Driftsudgifter	Forpligtelser	(3a)	0,250	0,175						0,425
	Betalinger	(3b)	0,250	0,175						0,425
Bevillinger I ALT for [organ] <EEA>	Forpligtelser	=1+1a +3a	0,400	0,375						0,775
	Betalinger	=2+2a +3b	0,400	0,375						0,775

3.2.2. Anslåede virkninger for [agenturet]s bevillinger

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

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Der angives mål og resultater ↓			År 2019		År 2020		År N+2		År N+3		Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)								I ALT	
	RESULTATER																			
	Art ³¹	Gennemsnitlige omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal i alt	Omkostninger i alt		
SPECIFIKT MÅL nr. 1 ³²																				
Oprettelse af indberetningsplatform			1	0,250													0,250			
Bistand i form af detaljerede data om QA/QC indberettet af medlemsstater/OEM'er, kommunikation med tredjelande og producenter, administration og vedligeholdelse af databasen, helpdesksupport					1	0,175											0,025			

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

³² Som beskrevet i afsnit 1.4.2. "Specifikke mål ...".

- Resultat																	
Subtotal for specifikt mål nr. 1			1	0,250	1	0,175											0,275
SPECIFIKT MÅL NR. 2																	
- Resultat																	
Subtotal for specifikt mål nr. 2																	
OMKOSTNINGER I ALT			1	0,250	1	0,175											0,275

3.2.3. Anslåede virkninger for EEA's personale

3.2.3.1. Sammendrag

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

i mio. EUR (tre decimaler)

i mio. EUR (tre decimaler)

	År 2019	År 2020	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)	I ALT 2019+2020 0
--	------------	------------	-----------	-----------	---	-------------------------

Tjenestemænd (AD)								
Tjenestemænd (AST)								
Kontraktansat personale	0,150	0,200						0,350
Midlertidigt ansatte								
Udstationerede nationale eksperter								

I ALT	0,150	0,200						0,350
-------	-------	-------	--	--	--	--	--	-------

Anslåede virkninger for medarbejderne (yderligere FTÆ) – stillingsfortegnelsen

Ansættelsesgruppe og lønklasse	2019	2020	År N+2	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				
AD12				
AD11				
AD10				

AD9				
AD8				
AD7				
AD6				
AD5				
AD i alt				
AST11				
AST10				
AST9				
AST8				
AST7				
AST6				
AST5				
AST4				
AST3				
AST2				
AST1				
AST I ALT				
AST/SC 6				
AST/SC 5				
AST/SC 4				
AST/SC 3				
AST/SC 2				
AST/SC 1				
AST/SC i alt				

I ALT				
-------	--	--	--	--

Anslåede virkninger for medarbejderne (yderligere) – eksternt personale

Kontraktansatte	År N	År N+1	År N+2	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)
Ansættelsesgruppe IV	1	1		
Ansættelsesgruppe III	1(*)	1		
Ansættelsesgruppe II				
Ansættelsesgruppe I				
I alt	2	2		

(*) rekruttering ventes midt i 2019.

Udstationerede nationale eksperter	År N	År N+1	År N+2	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)
I alt				

Det planlagte ansættelsestidspunkt angives, beløbet tilpasses i overensstemmelse hermed (hvis ansættelsen finder sted i juli, opføres kun 50 % af de gennemsnitlige udgifter), og der redegøres nærmere i et bilag.

Ud over en midlertidigt ansat og en kontraktansat, der for tiden arbejder i Det Europæiske Miljøagentur med opgaver i tilknytning til overvågning af data om CO₂-emissioner fra personbiler og varevogne³³, og som udtryk for den ubegrænsede varighed af de ekstra aktiviteter, som foreslås for agenturet, har Det Europæiske Miljøagentur brug for yderligere to kontraktansatte til at forvalte:

- Oprettelse, forvaltning og vedligeholdelse af nye indberetningsstrømme og infrastruktur for elektronisk indberetning, herunder alle it-relaterede aktiviteter, i forbindelse med indberetningen af data for tunge køretøjer
- Detaljeret vurdering af datakvalitet og kvalitetskontrol af data indberettet af medlemsstaterne og producenterne, herunder koordinering af kommunikation med medlemsstaternes myndigheder og produktionseksperter, tilknyttet helpdesksupport osv.
- Indsamling og offentliggørelse af datasæt på Det Europæiske Miljøagents websted for Kommissionen og andre interessenter.

³³ Forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011.

En kontraktansat (ansættelsesgruppe IV) vil blive ansat i 2019 til at forberede og gennemføre indberetningssystemet for at sikre, at det er fuldt operationelt i 2020. Den anden kontraktansatte (ansættelsesgruppe III) vil blive ansat i andet halvår af 2019 til at yde bistand i forbindelse med implementeringen af indberetningssystemet samt forberedelsen af kvalitetssikrings- og kvalitetskontrolsystemerne.

De budgetmæssige virkninger er beregnet i overensstemmelse hermed, idet der forudsættes en gennemsnitlig omkostning på 100 000 EUR pr. år pr. kontraktansat.

3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

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

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

Det foreslåede initiativ vil kræve en forøgelse af den finansielle programmering for bidraget til Det Europæiske Miljøagentur (EEA), der finansieres over artikel 07 02 06 for årene 2019 og 2020 med de beløb, der er angivet i tabel 3.2.1 ovenfor.

- ☐ Forslaget/initiativet kræver, at fleksibilitetsinstrumentet anvendes, eller at den flerårige finansielle ramme revideres¹.

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

3.2.5. Tredjemand's bidrag til finansieringen

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

i mio. EUR (tre decimaler)

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

¹ Se artikel 11 og 17 i Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2014-2020.

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

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

i mio. EUR (tre decimaler)

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

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

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

² Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 25 %.