



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 106 LS

(2021–2022)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven
(krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy)
og samtykke til godkjenning av
EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021
og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om
innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU)
nr. 2018/956 og forordning (EU)
nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 106 LS

(2021–2022)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven
(krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy)
og samtykke til godkjenning av
EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021
og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om
innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU)
nr. 2018/956 og forordning (EU)
nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	6	Økonomiske og administrative konsekvenser	17
2	Bakgrunnen for rettsaktene	7	A Forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy)	18	
2.1	Det overordnede formålet med forordningene	7	B Forslag til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter	19	
2.2	Om forordningene	7	Vedlegg		
2.3	Høring	7	1 EØS-komiteens beslutning nr. 396/2021 av 10. desember 2021 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)	20	
3	Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger ...	9	2 EØS-komiteens beslutning nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)	22	
3.1	Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) nr. 2018/956 av 28. juni 2018	9	3 Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2018/956 av 28. juni 2018 om overvåking og rapportering av CO ₂ -utslipp fra og drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer	24	
3.2	Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) nr. 2019/1242 av 20. juni 2019	10	4 Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2019/1242 av 20. juni 2019 om fastsettelse av CO ₂ -utslippsstandarder for nye tunge kjøretøyer og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) nr. 2018/956 og rådsdirektiv 96/53/EF	39	
4	Nærmere om EØS-komiteens beslutning nr. 396/2021 av 10. desember 2021 og EØS-komiteens beslutning nr. 398/2021 av 10. desember 2021	12			
4.1	EØS-komiteens beslutning 396/2021	12			
4.2	EØS-komiteens beslutning 398/2021	12			
4.3	Tilpasninger til EØS-komiteens beslutning 396/2021	12			
4.4	Tilpasninger til EØS-komiteens beslutning 398/2021	13			
4.5	Om forholdet til norsk rett	13			
4.6	Særlig om myndighetsoverføring	13			
5	Gjennomføring i norsk rett	15			
5.1	Gjeldende rett	15			
5.2	Forslag til endring av vegtrafikkloven § 13b	15			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 106 LS

(2021–2022)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 29. april 2022,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Støre)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet fremmer med dette forslag til endring av § 13 b i lov av 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) kapittel III og med anmodning om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 396/2021 av 10. desember 2021 om å innlemme i EØS-avtalens vedlegg XX (miljø) Europaparlaments- og rådsforordningen (EU) nr. 2018/956 og EØS-komiteens beslutning nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om å innlemme i EØS-avtalen Europaparlaments- og rådsforordningen (EU)

nr. 2019/1242. Begge forordningene gjelder utslipp av CO₂.

Gjennomføringen av EØS-komiteens beslutninger i norsk rett vil kreve lovendring. For å kunne ta de materielle reglene i Europaparlaments- og rådsforordningene (EU) nr. 2018/956 og (EU) nr. 2019/1242 inn i forskrift om CO₂-utslipp mv. for produsenter av personbiler og lette varebiler, legges det opp til endring av § 13 b i vegtrafikkloven kapittel III, som vil gi nødvendig forskriftshjemmel.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

Forordning (EU) nr. 2018/956 gir Kommisjonen myndighet etter artikkel 9 til å ilegge bilprodusenter administrative overtredelsesgebyr hvis rapporterte data avviker fra data som kommer frem iht. forordning (EF) nr. 595/2009 og avviket skyldes en bevisst handling eller en forsømmelse. Gebyr kan også ilegges hvis tidsfristen den 28. februar iht. artikkel 5, ikke overholdes. Forordning (EU) nr. 2019/1242 gir Kommisjonen myndighet til å ilegge og innkreve overtredelsesgebyr overfor kjøretøyprodusenter som overskrider forordningens utslippsgrenser for gjennomsnittlig spesifikt CO₂-utslipp.

I henhold til EØS-komiteens beslutninger om innlemmelse av forordningene er myndigheten til å ilegge og innkreve overtredelsesgebyr for EØS/EFTA-statene lagt til EFTAs overvåkningsorgan (ESA). EØS-komiteens beslutninger innebærer altså overføring av myndighet til EFTAs overvåkningsorgan (ESA), og anses for å være en sak av særlig stor viktighet. Stortingets samtykke til godkjenning av beslutningene er derfor nødvendig i medhold av Grl. § 26 annet ledd.

Uoffisielle norske oversettelser av EØS-komiteebeslutningene og av forordningene følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Bakgrunnen for rettsaktene

2.1 Det overordnede formålet med forordningene

Det overordnede formålet med forordningene er å redusere utslippet av CO₂ fra tunge kjøretøy. Utslipp av CO₂ fra tunge kjøretøy har tidligere ikke har vært regulert ved konkrete utslippsmål. Dette er gjort i tre trinn, først etablerte EU en metode for å beregne utslippet, deretter et rapporteringskrav og til slutt selve kravene til reduserte utslipp. Ettersom tunge kjøretøy står for omkring 6 % av de totale utslippene i EU, vil reduserte utslipp fra tunge kjøretøy være et viktig bidrag for å nå målet i Parisavtalen.

Tunge kjøretøy står for om lag en fjerdedel av utslippene fra veisektoren i Norge og har hatt en langt svakere teknologiutvikling enn de lette kjøretøyene. Den foreslåtte reguleringen fra EU forventes å bidra til raskere teknologiutvikling og dermed bidra til å nå de norske klimaforpliktelsene mot EU og FN.

For EU er reguleringene også et uttrykk for behovet for å skape nye jobber, redusere transportkostnadene og stimulere til nye teknologier for produsenter og leverandører. Dette kan også ha betydning for norske underleverandører.

2.2 Om forordningene

Forordning (EU) nr. 2018/956 setter krav til rapportering av CO₂ utslipp og forbruk av drivstoff fra tunge kjøretøy. Tunge kjøretøy defineres her som kjøretøyer i gruppe M₁, (personbil) M₂, (minibuss) N₁ (varebil) og N₂ (lastebil over 3,5 tonn) med en referansemasse som overskrider 2 610 kg og som ikke hører inn under virkeområdet for europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007, og alle kjøretøyer i gruppe M₃ (buss) og N₃ (stor lastebil), samt kjøretøy i gruppe O₃ og O₄ (trailere).

Forordning (EU) nr. 2019/1242 setter krav til utslipp for nye tunge kjøretøyer i gruppe N₂ og N₃ som oppfyller gitte akselkonfigurasjoner og største teknisk tillatte totalmasse. Forordningen inneholder også en mekanisme for å insentivere

opptaket av null- og lavutslippskjøretøy, på en teknologinøytral måte. Rapporteringskravene etter forordning (EU) nr. 2019/956 gjelder altså flere kjøretøygrupper enn utslippsstandardene etter forordning (EU) nr. 2019/1242.

Utslippet skal beregnes ved bruk av simuleringsverktøyet VECTO slik det fremgår av kommisjonsforordning (EU) nr. 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 (EF) nr. 2007/46 og kommisjonsforordning (EU) nr. 582/2011, som ble tatt inn i EØS-avtalen 27. april 2018, jf. EØS-komitebeslutning nr. 82/2018.

2.3 Høring

Utkast til lov om endring av vegtrafikkloven § 13 b Krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av personbiler, varebiler og tunge kjøretøy ble sendt på høring 21. januar 2022 med frist for uttalelse 4. mars 2022.

Høringsutkastet ble lagt ut på regjeringen.no og sendt til følgende høringsinstanser

Finansdepartementet
Justis og beredskapsdepartementet
Kommunal- og distriktsdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Nærings- og fiskeridepartementet
Utenriksdepartementet

Statens vegvesen
Miljødirektoratet

Bellona
Bilimportørenes Landsforening
Drivkraft Norge
Hovedorganisasjonen Virke
Landsorganisasjonen i Norge
Naturvernforbundet
Norges Automobil-Forbund
Norges Bilbransjeforbund

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

Norges Lastebileierforbund
Næringslivets Hovedorganisasjon
Posten Norge AS
PostNord AS
Zero Emission Resource Organisation

Utenriksdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet hadde merknader, som er tatt inn i

sin helhet. Finansdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet hadde ikke merknader. Statens vegvesen, hadde ikke merknader, mens Norsk Hydrogenforum, PostNord AS og Evig Grønn AS på vegne av 13 partnere i H2 Truck støtter forslaget.

3 Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger

3.1 Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) nr. 2018/956 av 28. juni 2018

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2018/956 om overvåking og rapportering av CO₂-utslipp fra og drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer ble vedtatt 28. juni 2018 og trådte i kraft i medlemsstatene 29. juli 2018.

Forordningen fastsetter regler for medlemsstatenes rapportering av data om CO₂-utslipp og drivstofforbruk. Fra 2020 skal registreringsmyndigheten senest 30. september hvert år rapportere disse data fra foregående rapporteringsperiode (1. juli til 30. juni) i samsvar med fastsatte rapporteringsprosedyrer.

Produsentene av tunge kjøretøyer skal innen 28. februar hvert år rapportere til Kommisjonen data som er angitt i vedlegg I del B nr. 2 for hvert nytt tungt kjøretøy med en simuleringsdato som hører inn under det foregående kalenderåret i samsvar med rapporteringsprosedyren fastsatt i vedlegg II.

Artikkel 1 definerer virkeområde. Forordningen får anvendelse for medlemsstatene og produsentene av tunge kjøretøyer ved overvåking og rapportering av data om nye tunge kjøretøyer.

Den får anvendelse på følgende kjøretøygrupper:

- a. Kjøretøyer i gruppe M₁ (personbil), M₂ (minibuss), N₁ (varebil) og N₂ (lastebil) med en referansemasse som overskrider 2 610 kg og som ikke hører inn under virkeområdet for Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007, og alle kjøretøyer i gruppe M₃ (buss) og N₃ (lastebil).
- b. Kjøretøyer i gruppe O₃ (bil med tilhenger inntil 10 000 kg) og O₄ (bil med tilhenger over 10 000kg).

I henhold til denne forordningen betegnes disse kjøretøyene som tunge kjøretøyer.

Hensikten med forordningen er å etablere krav til overvåking og rapportering av CO₂-utslipp og forbruk av drivstoff fra tunge kjøretøyer som definert i artikkel 2. Kravene retter seg både mot nasjonale myndigheter og bilprodusenter.

Kompetent myndighet skal rapportere registreringsstatistikk, mens bilprodusentene er ansvarlig for å rapportere all teknisk informasjon som f.eks. motorstørrelse, -type og -effekt, antall akslinger, dekk, luftpådrag, forbruk av og type drivstoff og hvilket simuleringsverktøy som er benyttet.

Hovedforpliktelsen i forordningen er at medlemsstatene og bilprodusentene skal overvåke og rapportere data fra nye tunge kjøretøyer som registreres, jf. artikkel 2.

Artikkel 3 refererer til definisjoner i forordning (EF) nr. 595/2009 og til endring av forordningene (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 2007/46, som gjelder utslippskrav ved typegodkjenning av tunge kjøretøyer og om tilgang til informasjon om reparasjon og vedlikehold. Forordningene er tatt inn i norsk rett ved endringer i bilforskriften og kjøretøyerskriften.

I artikkel 4 pålegges nasjonale myndigheter fra 1. januar 2019 og hvert påfølgende kalenderår å overvåke, og innen 28. februar 2020, rapportere data fra første gangs registrering av tunge kjøretøyer. Informasjonen som skal overvåkes og rapporteres fremgår av hhv. del A i vedlegg I og pkt.1 i vedlegg II. Rapporteringen skal foretas av kompetent myndighet som er utpekt etter artikkel 8 nr. 7 i forordning (EF) nr. 443/2009, som er innlemmet i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett. Statens vegvesen er tillagt denne oppgaven i Norge. Norges rapporteringsforpliktelse vil være overfor Kommisjonen, men med underretning til ESA.

Tilsvarende går kravene til overvåking og rapportering for bilprodusentene frem av artikkel 5, men informasjonen som skal rapporteres er langt mer omfattende med i alt 78 definerte poster, som er beskrevet i forordningens vedlegg I del B. Tidsfristen for bilprodusenter er imidlertid ett år senere enn for nasjonale myndigheter. Norge har ingen bilprodusenter og dette kravet vil derfor være uten reell betydning nå.

I artikkel 6 beskrives opprettelsen av et sentralt register for informasjonen som rapporteres iht. artiklene 4 og 5. På vegne av Kommisjonen skal det europeiske miljøbyrået (EEA) ha ansvaret for å drifte registeret. Hensikten med registeret er bl.a. å gjøre informasjonen offentlig til-

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

gjengelig, med unntak av informasjon som gjør det mulig å identifisere det enkelte kjøretøy.

For å verifisere utslipp av CO₂ og drivstofforbruk skal Kommisjonen iht. artikkel 7 overvåke resultatene fra testkjøring på veg som er utført i samsvar med forordning (EF) nr. 595/2009. Kommisjonen gis også myndighet til å vedta avledete rettsakter for å supplere informasjonen som kan innhentes fra kompetent myndighet til også å omfatte resultater fra slik testkjøring.

Artikkel 8 inneholder bestemmelser om datakvalitet og beskriver prosedyrer for å korrigere eventuelle feilrapporterte data. Det er kompetent myndighet i hvert land og bilprodusentene som er ansvarlig for at informasjonen er korrekt.

Kommisjonen kan etter artikkel 9 ilegge bilprodusenter administrative bøter hvis rapporterte data avviker fra data som kommer frem iht. forordning (EF) nr. 595/2009 og avviket skyldes en bevisst handling eller en forsømmelse. Bøter kan også ilegges hvis tidsfristen den 28. februar iht. artikkel 5, ikke overholdes. Kommisjonen skal også vedta avledete rettsakter etter reglene i artikkel 13 i denne forordningen for å fastsette fremgangsmåte og metode, under gitte hensyn, for å beregne de administrative bøkene.

Artikkel 10 pålegger Kommisjonen med bistand fra EEA å utarbeide en årlig rapport innen 31. oktober med en analyse av informasjonen som er oversendt fra kompetent myndighet i hvert land og bilprodusentene.

Artiklene 11, 12 og 13 fastsetter prosedyrer for endringer av vedleggene til forordningen og prosedyrer for å kunne vedta avledete rettsakter.

3.2 Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) nr. 2019/1242 av 20. juni 2019

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2019/1242 om fastsettelse av CO₂-utslippsstandarder for nye tunge kjøretøyer og om endring av Europaparlaments- og rådsforordningene (EF) nr. 595/2009 og (EU) nr. 2018/956, og rådsdirektiv 96/53/EF, ble vedtatt 20. juni 2019 og trådte i kraft i medlemsstatene 14. august 2019.

Utslippskravene retter seg ikke mot utslipp fra det enkelte kjøretøy, men mot hver bilprodusents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra alle registrerte kjøretøyer det enkelte år. Reduksjonen skal ses i forhold til gjennomsnittlig utslipp fra hele EU-flåten av tunge kjøretøyer over 3,5 tonn (gruppen N₂ og N₃) i referanseåret 1. juli 2019 til 30. juni 2020. For rapporteringsperiodene fra 2025 og framover skal de spesifikke CO₂-utslippene fra

hele EUs flåte av tunge kjøretøyer reduseres med 15 % og med 30 % for år 2030 og framover.

Forordningens saklige virkeområde fremgår av artikkel 1. Kjøretøyer som omfattes er nye tunge kjøretøyer i gruppe N₂ og N₃, dvs. kjøretøyer over 3,5 tonn, som oppfyller gitte egenskaper for akselkonfigurasjon og totalmasse.

Artikkel 2 inneholder flere definisjoner, her nevnes definisjonene av CO₂-utslipp.

- «CO₂-referanseutslipp» som er gjennomsnittet av de spesifikke CO₂-utslippene i referanseperioden 1. juli 2019 til 30. juni 2020 for alle nye tunge kjøretøyer i hver undergruppe av kjøretøyer, unntatt arbeidskjøretøyer,
- «gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp» som er gjennomsnittet av de spesifikke CO₂-utslippene fra en produsents nye tunge kjøretøyer i en gitt rapporteringsperiode
- «mål for spesifikke CO₂-utslipp» som er CO₂-utslippsmålet for den enkelte produsent uttrykt i g/tkm og fastsatt årlig for den foregående rapporteringsperioden

Formålet med forordningen er å redusere CO₂-utslipp fra tunge kjøretøyer i tråd med EUs klimapolitikk og forpliktelser i Parisavtalen, og samtidig bidra til mindre forurensning. Videre legger forordningen til rette for reduserte kostnader i tungtransporten, både transportørenes driftskostnader og forbrukernes transportomkostninger. For EU er det dessuten viktig å opprettholde en teknologisk og innovativ lederposisjon for EUs produsenter av tunge kjøretøyer og komponentleverandører til denne industrien

Forordningen fastsetter nærmere bestemmelser i artikkel 1 om reduksjonsmål for CO₂-utslipp fra tunge kjøretøyer på flåtenivå innen EU for 2025 og 2030.

- beregning av gjennomsnittlig specifikt utslipp i g CO₂/tkm for hver produsent, fra 2020, artiklene 4 og 5, på grunnlag av data rapportert iht. Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2018/956,
- fastsette specifikt utslippsmål for CO₂ for hver fabrikant, fra og med 2025, artiklene 6 og 7,
- fastsettelse av CO₂-utslippsreduksjonskurve for den enkelte fabrikant, som en lineær kurve mellom CO₂-referanseutslippene og CO₂-utslippsmål for rapporteringsperioden 2025 og tilsvarende for 2030, artikkel 7,
- overtredelsesgebyr ved overskridelse av målene for utslippsreduksjon fra 2025–2029, og fra og med 2030. En produsent anses for å ha CO₂-utslippsoverskridelse i nærmere angitte tilfeller, artikkel 8.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

- verifisering av rapporterte data og offentliggjøring av disse, jf. artiklene 9 til 13.

Forordningen retter seg i første rekke mot kjøretøyprodusenter og setter for første gang reduksjonsmål for CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy. Reduksjonsmålene er på 15 % i 2025 og 30 % i 2030 sammenlignet med gjennomsnittet for nye, tunge kjøretøy registrert i EU i referanseperioden. Referanseperioden er satt til 1. juli 2019 til 30. juni 2020. Kravene til utslippsreduksjoner angis i gram CO₂ per tonnkilometer (g CO₂/tkm) for å gjenspeile de tunge kjøretøyenes transportnytte.

Forordningen omfatter nye lastebiler i gruppe N₂ (bil for godsbeholdning med tillatt totalvekt mellom 3 500 kg og 12 000 kg) og N₃ (bil for godsbeholdning med tillatt totalvekt over 12 000 kg), som er delt i fire grupper med undergrupper.

EU-kommisjonen skal årlig fra 1. juli 2020 beregne det gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippet til en produsent. Data som legges til grunn for Kommisjonens beregninger er bl.a. rapporterte data slik det er beskrevet i forordning (EU) nr. 2018/956. Rapporteringsforpliktelsene faller på kjøretøyfabrikantene og registreringsmyndigheten. Rapporteringsforpliktelsen for tunge kjøretøy startet i 2020, med frist 30. september.

Det er Statens vegvesen som rapporterer på vegne av Norge. Statens vegvesen rapporterer i

dag allerede for person- og varebiler, i henhold til forordningene (EU) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011. Rapporteringen går til Kommisjonen via EUs miljøbyrå EEA.

I tilfeller hvor produsentene ikke oppnår sine utslippsreduksjonsmål, blir de ilagt en økonomisk sanksjon (overtredelsesgebyr) for sine overskridelser. Denne myndigheten er lagt til Kommisjonen. Overtredelsesgebyret er i perioden 2025–2029 satt til 4 250 euro per g CO₂/tkm, og fra 2030 er gebyret satt til 6 800 euro per g CO₂/tkm.

Bestemmelser om å beregne CO₂-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøy er gitt i forordning (EU) nr. 2017/2400. Denne forordningen fastsetter regler for hvordan bilprodusentene skal beregne utslipp av CO₂ ved å benytte simuleringverktøyet VECTO. Produsentene skal sikre at verdiene for CO₂-utslipp og drivstofforbruk fastsatt for et kjøretøy ved godkjenning, svarer til CO₂-utslipp og drivstofforbruk for kjøretøyet i virkelig trafikk.

Typegodkjenningsmyndighetene skal verifisere at godkjenningsverdiene for CO₂-utslipp og drivstofforbruk til et kjøretøy samsvarer med CO₂-utslippet og drivstofforbruket for kjøretøyet i bruk. Ved avvik skal det rapporteres til Kommisjonen. Prosedyrer for verifisering og rapportering av avvik vil bli gitt i egne gjennomføringsrettsakter.

4 Nærmere om EØS-komiteens beslutning nr. 396/2021 av 10. desember 2021 og EØS-komiteens beslutning nr. 398/2021 av 10. desember 2021

4.1 EØS-komiteens beslutning 396/2021

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 396/2021 ble forordning (EU) nr. 2018/956 innlemmet i EØS-avtalen under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98,

og ut fra følgende betraktninger:

1. Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2018/956 av 28. juni 2018 om overvåking og rapportering av CO₂-utslipp fra og drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer skal innlemmes i EØS-avtalen.
2. Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 2019/888 av 13. mars 2019 om endring av vedlegg I til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2018/956 med hensyn til data om nye tunge kjøretøyer som skal overvåkes og rapporteres av medlemsstatene og produsentene skal innlemmes i EØS-avtalen.

EØS-avtalens vedlegg XX bør derfor endres

4.2 EØS-komiteens beslutning 398/2021

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 398/2021 ble forordning (EU) nr. 2019/1242 innlemmet i EØS-avtalen under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98,

og ut fra følgende betraktninger:

1. Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 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) nr. 2018/956 og rådsdirektiv 96/53/EF skal innlemmes i EØS-avtalen.

EØS-avtalens vedlegg II og XX bør derfor endres

4.3 Tilpasninger til EØS-komiteens beslutning 396/2021

I henhold til EØS-komiteens beslutning nr. 396/2021 skal det i EØS-avtalens vedlegg XX, etter nr. 21ay, tilføyes Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2018/956 av 28. juni 2018 om overvåking og rapportering av CO₂-utslipp fra og drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer, som endret ved forordning (EU) 2019/888 av 13. mars 2019.

Videre fremgår det av beslutningens artikkel 1 tilpasningstekster i forordningens artikkel 4 som gjelder myndighetenes rapportering. Denne rapportering som skal sendes Kommisjonen innen 30. september hvert år i samsvar med rapporteringsprosedyrene fastsatt i vedlegg II, men med underretning til EFTAs overvåkingsorgan. Oppgaver og ansvar i forordningen som er lagt til Kommisjonen, legges til EFTAs overvåkingsorgan. I forordningens artikkel 8 og 9 gjøres endringer slik at EFTAs overvåkingsorgan trer inn i stedet for Kommisjonen, eller i samarbeid med, når det gjelder reglene om overtredelsesgebyrer.

Det følger av artikkel 5 nr. 1 andre ledd at produsenter av tunge kjøretøyer som er etablert i en EFTA-stat innen 30. september hvert år fra de startårene som er fastsatt i vedlegg I del B nr. 1, skal rapportere disse dataene for hvert nytt tungt kjøretøy med en simuleringsdato som hører inn under det foregående kalenderåret, til Kommisjonen i samsvar med rapporteringsprosedyren fastsatt i vedlegg II.

For både artikkel 4 og 5 skal kontaktpunktet, som er Statens vegvesen, underrette EFTAs overvåkingsorgan, per e-post til adressen som er fastsatt i henhold til punkt 1.1 i vedlegg II, når data oversendes til Kommisjonen.

Videre skal EFTAs overvåkingsorgan, i tett samarbeid med Kommisjonen, utføre en egen kontroll av kvaliteten på dataene som rapporteres i henhold til artikkel 4 og 5. Tilsvarende som for kontroll av kvalitet på data, skal EFTAs over-

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

våkingsorgan, også når det gjelder vurdering om produsenter etablert i en EFTA-stat skal ilegges overtredelsesgebyrer, gjøres i tett samarbeid med Kommisjonen.

4.4 Tilpasninger til EØS-komiteens beslutning 398/2021

I henhold til EØS-komiteens beslutning nr. 398/2021 artikkel 1 skal Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2019/1242 av 20. juni 2019 tas inn i EØS-avtalens vedlegg XX kapittel I nr. 45zzk (Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009).

Forordningens bestemmelser skal gjelde med tilpasninger i forordningens artikkel 4, artikkel 5 nr. 1, artikkel 6 og artikkel 9 nr. 2. For disse artiklene legges Kommisjonens myndighet til EFTAs overvåkingsorgan, men i tett samarbeid med Kommisjonen. Iht. ny artikkel 8 nr. 1 skal Kommisjonens myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr legges til EFTAs overvåkingsorgan og i artikkel 8 nr. 1 annet ledd, jf. artikkel 8 nr. 4, gis regler om fordeling av overtredelsesgebyrets beløp.

4.5 Om forholdet til norsk rett

Gjennomføringen av EØS-komiteens beslutninger i norsk rett vil kreve lovendring. Det legges opp til at forordningene (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242 tas inn i norsk rett ved endring av § 13 b i vegtrafikkloven kapittel III, som vil gi nødvendig forskriftshjemmel til å innlemme ovennevnte forordninger og tilknyttede rettsakter i norsk rett.

4.6 Særlig om myndighetsoverføring

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2018/956 gir Kommisjonen myndighet til å ilegge og innkreve overtredelsesgebyr overfor bilprodusenter når den finner at de dataene som rapporteres av produsenten i henhold til artikkel 5 i forordningen, avviker fra de dataene som framgår av produsentens registreringsfil eller av typegodkjenningsdokumentet for motoren utstedt innenfor rammen av forordning (EF) nr. 595/2009, og avviket er forsettlig eller skyldes grov uaktsomhet, eller dersom dataene ikke er framlagt innen den gjeldende fristen i henhold til artikkel 5 nr. 1, og forsinkelsen ikke er behørig begrunnet. Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr.

2019/1242 gir Kommisjonen myndighet til å ilegge og innkreve overtredelsesgebyr overfor bilprodusenter som overskrider forordningens grenser for utslipp av CO₂, jf. forordningens artikkel 8.

Som følge av at begge forordningene, (EU) nr. 2018/956 og (EU) nr. 2019/1242, gir Kommisjonen myndighet til å ilegge produsenter av tunge kjøretøy overtredelsesgebyr, er det foretatt tilpasninger i forordning (EU) nr. 2018/956 artikkel 9, og i forordning (EU) nr. 2019/1242 artikkel 8, slik at denne myndigheten tillegges ESA for bilprodusenter i EØS/EFTA-statene. Gjennom tilpasningstekstene i EØS-komiteens beslutninger vil altså Kommisjonens myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr bli overført til ESA når det gjelder bilprodusenter i EØS/EFTA-statene.

For tilfeller hvor produsenten er i en EØS/EFTA-stat, skal ESA ilegge overtredelsesgebyr overfor produsenter som overskrider grensene for gjennomsnittlig spesifikt utslipp av CO₂ fastsatt etter bestemmelsene i forordning (EU) nr. 2019/1242, eller ved feilaktig rapportering etter artikkel 5 i forordning (EU) nr. 2018/956. Innlemmelse av forordningene i EØS-avtalen innebærer således en begrenset overføring av norsk statlig myndighet til et organ utenfor norske myndigheters kontroll.

Myndighetsoverføringen gjelder et bestemt og avgrenset saksområde, og Norge har per i dag ingen produsenter av tunge kjøretøy og ingen virksomhet i Norge vil i dag bli omfattet av regelverket. Videre vil det i liten grad være skjønn ved ESAs eventuelle avgjørelser, fordi overtredelsesgebyret vil ilegges på bakgrunn av overskridelser av konkrete reduksjonsmål for utslipp av CO₂ i forordning (EU) nr. 2019/1242 eller ved avvik mellom rapporterte data og data i samsvarssertifikatet (COC) i forordning (EU) nr. 2018/956.

Tilsvarende ordning hvor avgrenset sanksjonsmyndighet, her kompetanse til å ilegge overtredelsesgebyr, er lagt til et overnasjonalt organ, her ESA, er tidligere godtatt av Norge for person- og varebilområdet. Det ble tatt inn tilsvarende tilpasninger i EØS-avtalen ved innlemmelse av (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011, jf. Prop. 91 LS (2018–2019) om endringer i vegtrafikkloven og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger om innlemmelse i EØS-avtalen og Innst. 41 S (2018–2019) og Innst. 42 L (2018–2019).

Norge har også tidligere akseptert ordninger som langt på vei likner på myndighetsoverføringen for forordningene for tunge kjøretøy, bl.a. innen luftfart. Forordning (EU) nr. 2016/2008 – om felles regler for sivil luftfart og opprettelsen av et europeisk flysikkerhetsbyrå

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

(EASA) – gir Kommisjonen kompetanse til å pålegge bøter for brudd på reglene i forordningen. Gjennom luftfartsloven § 13-a-6 er ESA gitt kompetanse til å ilegge bøter for brudd på reglene i forordning (EU) nr. 2016/2008. Også forordning (EF) nr. 80/2009, som er innlemmet i norsk rett gjennom lov om reservasjonssystemer for flyreiser mv., gir ESA kompetanse til å gi pålegg om at ulovlig praksis skal opphøre (artikkel 13) og å ilegge overtredelsesgebyr for brudd på reglene i forordningen (artikkel 15). ESAs bøteleggingskompetanse fremgår også av lovens § 3.

Etter gjeldende statsrettslig lære kan Stortinget i medhold av Grunnloven § 26 annet ledd

samtykke til å overføre myndighet som ellers tillegges statens myndigheter til en internasjonal sammenslutning, forutsatt at den myndigheten som overføres er «lite inngripende».

På bakgrunn av ovennevnte vurderer Samferdselsdepartementet myndighetsoverføringen etter Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2018/956 og Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2019/1242 som «lite inngripende», og at Stortingets samtykke til innlemmelse av rettsaktene i EØS-avtalen kan innhentes i medhold av Grunnloven § 26 annet ledd.

5 Gjennomføring i norsk rett

5.1 Gjeldende rett

Gjeldende § 13 b i vegtrafikkloven gir hjemmel for departementet til å fastsette forskrift om nærmere angitte forhold, listet opp i bokstav a til e. Forskriftshjemmelen er begrenset til å gjelde personbiler og lette nyttekjøretøy (N1) og for å ivareta Norges forpliktelser etter EØS-avtalen. Etter denne bestemmelsen vil det kun være EØS-rettslige forhold som gjelder personbiler og lette nyttekjøretøy som kan reguleres i forskrift.

Vegtrafikkloven § 13 b har nå følgende ordlyd:

§ 13 b Krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av personbiler, lette nyttekjøretøy

For å ivareta Norges forpliktelser etter EØS-avtalen kan departementet i forskrift fastsette regler om utslippskrav mv. for produsenter av personbiler og lette nyttekjøretøy (N1), herunder regler om:

- a. en øvre grense for tillatt utslipp av CO₂ fra personbiler og lette nyttekjøretøy (N1)*
- b. overtredelsesgebyr*
- c. overvåking*
- d. rapportering*
- e. innovative teknologier, herunder godkjenning*

Denne bestemmelsen ble tatt inn i vegtrafikkloven ved gjennomføring av forordningene (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011. jf. Prop. 91 LS (2017–2018) og Innst. 41 S (2018–2019) og Innst. 42 L (2018–2019).

5.2 Forslag til endring av vegtrafikkloven § 13b

For å gjennomføre forordningene i norsk rett foreslås endring av vegtrafikkloven § 13 b. Denne bestemmelsen regulerer de samme forhold for personbiler og lette nyttekjøretøy, som nå skal reguleres for tunge kjøretøy, slik de er definert i forordningene (EU) nr. 2018/956 og (EU) nr. 2019/1242.

Forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242 foreslås gjennomført samlet i norsk rett, i én forskrift. Det foreslås at forskriften

hjemles ved endringer i vegtrafikkloven § 13 b kapittel III.

Følgende endring foreslås av vegtrafikkloven § 13 b:

§ 13 b. Krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av personbiler, varebiler og tunge kjøretøy

For å ivareta Norges forpliktelser etter EØS-avtalen kan departementet i forskrift fastsette regler om utslippskrav mv. for produsenter av kjøretøy i gruppe M, N og O, herunder regler om:

- a. krav til utslipp av CO₂.*
- b. overtredelsesgebyr,*
- c. overvåking,*
- d. rapportering,*
- e. innovative teknologier, herunder godkjenning.*

Overskriften endres fra lette nyttekjøretøy (N1) til å omfatte varebiler generelt, og tunge kjøretøy. Hvilke kjøretøy dette omfatter fremgår av forslag til endring av første ledd hvor hver kjøretøygruppe er nevnt, jf. kjøretøyforskriften § 2-2. Det er her valgt å benytte samme bokstavbetegnelse som i kjøretøyforskriften og ikke terminologien som benyttes i dagligtale, fordi bestemmelsen skal være entydig, i tråd med EU-forordningene og dessuten henvender seg til profesjonelle aktører.

Forskriftshjemmelen til å fastsette forskrift omfatter etter dette alle kjøretøygrupper. Hvilke regler som gjelder for hver kjøretøygruppe vil fremgå av forskriften og reglene til hver kjøretøygruppe vil bli gitt innenfor bestemmelsene i forordningene. For eksempel er det kun kjøretøy i gruppe O3 og O4, som omfattes av kravene til overvåking og rapportering etter forordning (EU) nr. 2018/956. Reglene etter bokstav e om innovative teknologier, herunder godkjenning, vil kun gjelde for personbiler (M1) og lette nyttekjøretøy (N1).

Ettersom forordningene opererer med ulike krav til utslipp av CO₂ og ikke bare øvre spesifikt utslipp for hver kjøretøyprodusent, foreslås bokstav a endret fra en øvre grense for tillatt utslipp av CO₂, til *krav til utslipp av CO₂*. Det foreslås ingen endringer i § 13 b bokstav b til e.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

Forordning (EU) nr. 2018/956 om rapportering av CO₂-utslipp og drivstofforbruk har en bredere definisjon av tunge kjøretøy enn forordning (EU) nr. 2019/1242, som betyr at kravene til rapportering gjelder flere kjøretøygrupper enn utslippskravene for CO₂. Utslippskravene gjelder kun for lastebiler for godsbefordring med tillatt totalvekt over 3500 kg (N₂ og N₃).

Siden gjennomføringen av EØS-komiteens beslutning i norsk rett vil kreve lovendringer og begrenset myndighetsoverføring, er Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens

beslutning nødvendig i medhold av Grunnloven § 26 annet ledd. I henhold til EØS-avtalen artikkel 93 nr. 2 skal beslutninger i EØS-komiteen treffes ved enighet mellom EU på den ene siden og EØS/EFTA-statene, som opptrer samstemt, på den andre. Det følger av artikkel 103 nr. 1 at i de tilfeller det er tatt konstitusjonelt forbehold blir beslutningen først bindende for Norge etter at man har meddelt de andre partene at de forfatningsmessige kravene er oppfylt, dvs. at Stortinget har gitt sitt samtykke.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Rapporteringskravet i forordning (EU) nr. 2018/956 innebærer at Vegdirektoratet må hente ut tall fra det sentrale motorvognregisteret. Disse tallene må bearbeides noe før de oversendes.

Siden krav om rapportering ble obligatorisk i EU, har Vegdirektoratet gjennomført tilsvarende rapportering til Kommisjonen via EUs miljøbyrå (European Environment Agency (EEA)).

Forordningene vil ikke få administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning for Norge. Rapporteringen anslås å kreve to til tre dagsverk i Statens vegvesen per år. Utgiftene vil kunne dekkes innenfor gjeldende budsjettammer for Statens Vegvesen.

Norge har i dag ingen produsenter av tunge kjøretøy som omfattes av forordning (EU) nr.

2018/956 om rapportering eller forordning (EU) nr. 2019/1242 om krav til CO₂ utslipp.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter, i samsvar med et vedlagt forslag.

A

Forslag

til lov om endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk skal § 13 b lyde:

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

§ 13 b *Krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av personbiler, varebiler og tunge kjøretøy*

For å ivareta Norges forpliktelser etter EØS-avtalen kan departementet i forskrift fastsette regler om utslippskrav mv. for produsenter av kjøretøy i gruppe M, N og O, herunder regler om:

- a. krav til utslipp av CO₂,
 - b. overtredelsesgebyr,
 - c. overvåkning,
 - d. rapportering,
 - e. innovative teknologier, herunder godkjenning.
-

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

B

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

I

Stortinget samtykker til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 om

overvåking og rapportering av CO₂-utslipp fra og drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer og forordning (EU) nr. 2019/1242 om fastsettelse av CO₂-utslippsstandarder for nye tunge kjøretøyer.

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 396/2021 av 10. desember 2021 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)

(uoffisiell oversettelse)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98,

og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2018/956 av 28. juni 2018 om overvåking og rapportering av CO₂-utslipp fra og drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 2) Delegert kommisjonsforordning (EU) 2019/888 av 13. mars 2019 om endring av vedlegg I til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/956 med hensyn til data om nye tunge kjøretøyer som skal overvåkes og rapporteres av medlemsstatene og produsentene skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 3) EØS-avtalens vedlegg XX bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XX, etter nr. 21ay (europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011), tilføyes følgende:

«21az. **32018 R 0956**: Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/956 av 28. juni 2018 om overvåking og rapportering av CO₂-utslipp fra og drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer (EUT L 173 av 9.7.2018, s. 1), endret ved:

- **32019 R 0888**: Delegert kommisjonsforordning (EU) 2019/888 av 13. mars 2019 (EUT L 142 av 29.5.2019, s. 43).

Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasninger:

- a) I artikkel 4 nr. 1, når det gjelder EFTA-statene, skal ordene '1. januar 2019'

erstattes med ordene '1. juli i året etter ikrafttredelsen av EØS-komiteens beslutning nr. 396/2021 av 10. desember 2021'.

- b) Når det gjelder EFTA-statene, skal artikkel 4 nr. 1 andre ledd lyde:

'Innen 30. september hvert år fra året etter året nevnt i første ledd i dette nummer skal vedkommende myndigheter i EFTA-statene rapportere disse dataene til Kommisjonen i samsvar med rapporteringsprosedyrene fastsatt i vedlegg II. EFTA-statene skal underrette EFTAs overvåkingsorgan, per e-post til adressen som er fastsatt i henhold til punkt 1.1 i vedlegg II, når data oversendes til Kommisjonen.'

- c) I artikkel 4 nr. 2 tilføyes følgende:

'Når det gjelder Liechtenstein, er vedkommende myndighet med ansvar for overvåking og rapportering av data i samsvar med denne forordning det nasjonale vegkontoret (Amt für Strassenverkehr).'

- d) Når det gjelder EFTA-statene, skal artikkel 5 nr. 1 andre ledd lyde:

'Innen 30. september hvert år fra de startårene som er fastsatt i vedlegg I del B nr. 1, skal produsenter av tunge kjøretøyer som er etablert i en EFTA-stat, rapportere disse dataene for hvert nytt tungt kjøretøy med en simuleringsdato som hører inn under det foregående kalenderåret, til Kommisjonen i samsvar med rapporteringsprosedyren fastsatt i vedlegg II. Kontaktpunktet skal underrette EFTAs overvåkingsorgan, per e-post til adressen som er fastsatt i henhold til punkt 1.1 i vedlegg II, når data oversendes til Kommisjonen.'

¹ EUT L 173 av 9.7.2018, s. 1.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

- e) Dataene som EFTA-statene og produsenter etablert i EFTA-statene innrapporterer, skal også føres i det sentrale registeret nevnt i artikkel 6. EFTAs overvåkingsorgan skal ha tilgang de relevante delene av det sentrale registeret.
- f) I artikkel 8 nr. 1 skal ordene 'og, dersom det er relevant, EFTAs overvåkingsorgan' tilføyes etter ordet 'Kommissjonen'.
- g) Artikkel 8 nr. 2 skal, når det gjelder EFTA-statene, forstås som følger: 'EFTAs overvåkingsorgan skal, i tett samarbeid med Kommisjonen, utføre en egen kontroll av kvaliteten på dataene som rapporteres i henhold til artikkel 4 og 5.'
- h) I artikkel 9 nr. 1, når det gjelder produsenter etablert i en EFTA-stat, skal ordet 'Kommissjonen' erstattes med ordene 'EFTAs overvåkingsorgan'. EFTAs overvåkingsorgan skal samarbeide tett med Kommisjonen når det vurderer om overtredelsesgebyrer skal ilegges produsenter etablert i en EFTA-stat.
- i) I artikkel 9 nr. 4 skal nytt ledd lyde:
'Når det gjelder overtredelsesgebyrer som ilegges produsenter etablert i EFTA-statene, skal EFTA-statene bestemme fordelingen av overtredelsesgebyrenes beløp.'
- j) I vedlegg I del B, når det gjelder produsenter etablert i EFTA-statene, skal startåret for overvåking av data være året etter ikrafttredelsen av EØS-komiteens beslutning nr. 396/2021 av 10. desember 2021, og startåret for rapportering av data skal være det påfølgende år.
- k) Ved anvendelse av nr. 1.1 i vedlegg II skal EFTAs overvåkingsorgan fastsette en e-postadresse for underretninger i henhold til denne forordning.»

Artikkel 2

Teksten til forordning (EU) 2018/956 og delegert forordning (EU) 2019/888 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 11. desember 2021, forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt².

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 10. desember 2021

For EØS-komiteen

Rolf Einar Fife

Formann

² Forfatningsrettslige krav angitt.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

Vedlegg 2

EØS-komiteens beslutning nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)

(uoffisiell oversettelse)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98, og ut fra følgende betraktninger:

- 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/EF¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 2) EØS-avtalens vedlegg II og XX bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg II kapittel I nr. 45zzk (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009) skal nytt strekpunkt lyde:

«– **32019 R 1242**: Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1242 av 20. juni 2019 (EUT L 198 av 25.7.2019, s. 202).»

Artikkel 2

I EØS-avtalens vedlegg XX gjøres følgende endringer:

1. I nr. 21az (europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/956 skal nytt strekpunkt lyde:
 - «– **32019 R 1242**: Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1242 av 20. juni 2019 (EUT L 198 av 25.7.2019, s. 202).»

2. Etter nr. 21az (europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/956 tilføyes følgende:

«21aza. **32019 R 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).

Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasninger:

- a) Uten at protokoll 1 til EØS-avtalen berøres, skal ordene 'eller, for en produsent etablert i EFTA-statene, EFTAs overvåkingsorgan i tett samarbeid med Kommisjonen,' tilføyes etter ordet 'Kommisjonen' i artikkel 4, artikkel 5 nr. 1, artikkel 6 og artikkel 9 nr. 2.
- b) I artikkel 8 nr. 1 skal nye ledd lyde:
 - 'Dersom produsenten er etablert i en EFTA-stat, skal EFTAs overvåkingsorgan ilegge overtredelsesgebyret.
 - Overtredelsesgebyrenes beløp skal fordeles forholdsmessig mellom Kommisjonen og EFTAs overvåkingsorgan, i samsvar med andelen registreringer av nye tunge kjøretøyer i henholdsvis EU eller EFTA-statene sett i forhold til det samlede antallet nye tunge kjøretøyer registrert innen EØS.'
- c) I artikkel 8 nr. 4 skal nytt ledd lyde:
 - 'EFTA-statene skal fastsette fordelingen av overtredelsesgebyrene for produsenter etablert i EFTA-statene'
- d) Denne forordning får ikke anvendelse for Liechtenstein.»

¹ EUT L 198 av 25.7.2019, s. 202.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

Artikkel 3

Teksten til forordning (EU) 2019/1242 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 4

Denne beslutning trer i kraft 11. desember 2021 forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt, eller på den dag EØS-komiteens beslutning nr. 396/2021 av 10. desember 2021² trer i kraft, alt etter hva som inntreffer sist.

Artikkel 5

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 10. desember 2021.

For EØS-komiteen

Rolf Einar Fife
Formann

² Ennå ikke kunngjort.

Vedlegg 3

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2018/956 av 28. juni 2018 om overvåking og rapportering av CO₂-utslipp fra og drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer

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 komité¹, etter samråd med Regionkomiteen, etter den ordinære regelverksprosedyren² og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Et bindende mål om innen 2030 å redusere Unionens egne klimagassutslipp for hele økonomien med minst 40 % sammenlignet med 1990, ble godkjent i konklusjonene fra Det europeiske råd av 23. og 24. oktober 2014 om klima- og energirammen for 2030, og dette målet ble bekreftet på nytt på Det europeiske råds møte 17. og 18. mars 2016.
- 2) I sine konklusjoner av 23. og 24. oktober 2014 fastslo Det europeiske råd at målet skal nås av Unionen i fellesskap på en mest mulig kostnadseffektiv måte, med en reduksjon innen 2030 i sektorene i og utenfor Den europeiske unions ordning for handel med utslippskvoter (EU ETS) på henholdsvis 43 % og 30 % sammenlignet med 2005. Paris-avtalen³ fastsetter blant annet et langsiktig mål i samsvar med målsettingen om å holde den globale gjennomsnittlige temperaturøkningen godt under 2 °C sammenlignet med førindustrielt nivå og tilstrebe å begrense den til 1,5 °C over førindustrielt nivå. Det er nødvendig at alle medlemsstater deltar i denne innsatsen, og at alle økonomiske sektorer, herunder transportsektoren, bidrar til å nå de utslippsreduksjonene

som er vedtatt av Det europeiske råd, og til å oppfylle de langsiktige målene i Paris-avtalen.

- 3) Kommisjonens europeiske strategi for lavutslippsmobilitet fra 2016 har som ambisjon at klimagassutslippene fra transport senest i midten av dette århundret skal være minst 60 % lavere enn i 1990 og være på god vei mot null.
- 4) For å nå dette målet er det hensiktsmessig å overveie en rekke ulike tiltak. I tillegg til å fastsette CO₂-utslippsstandarder for tunge kjøretøyer, som lastebiler, busser og turvogner, kan disse tiltakene omfatte andre tiltak som bidrar til å øke effektiviteten og redusere CO₂-utslippene fra tunge kjøretøyer, for eksempel lastoptimalisering, automatisk kolonnekjøring, opplæring av førere, bruk av alternative drivstoffer, ordninger for fornyelse av vognparken, dekk med lav rullemotstand, reduksjon av trafikk tettheten og investeringer i vedlikehold av infrastrukturen.
- 5) Utslipp av klimagasser fra tunge kjøretøyer utgjør for tiden rundt en firedel av utslippene fra veitransport i Unionen, og forventes dersom det ikke treffes ytterligere tiltak, å stige med 10 % mellom 2010 og 2030, og med 17 % mellom 2010 og 2050. Det bør innføres effektive tiltak for å begrense utslippene fra tunge kjøretøyer for å bidra til de nødvendige utslippsreduksjonene i transportsektoren.
- 6) I sin melding fra 2014 om en strategi for å redusere tunge kjøretøyers drivstofforbruk og CO₂-utslipp fastslo Kommisjonen at en forutsetning for å innføre slike tiltak, er at det finnes en regulert prosedyre for bestemmelse av CO₂-utslipp og drivstofforbruk.
- 7) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009⁴ utgjør rammen for å gjennomføre en slik regulert prosedyre. De målingene som er utført i samsvar med denne prosedyren, vil gi robuste og sammenlignbare data om CO₂-utslipp og drivstofforbruk for de enkelte tunge kjøretøyene for en betydelig del av Unionens

¹ EUT C 81 av 2.3.2018, s. 95.

² Europaparlamentets holdning av 12. juni 2018 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets beslutning av 21. juni 2018.

³ Parisavtalen (EUT L 282, 19.10.2016, p. 4).

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

- vognpark av tunge kjøretøyer. Kjøperen av et bestemt tungt kjøretøy og registreringsmedlemsstaten vil ha tilgang til disse opplysningene, noe som til dels vil dekke behovet for kunnskap.
- 8) Transportforetak er i stor grad små og mellomstore bedrifter. De har dessuten ennå ikke tilgang til standardiserte opplysninger som gjør det mulig å vurdere drivstoffeffektiverende teknologi eller å sammenligne tunge kjøretøyer, for å treffe velbegrunnede innkjøpsbeslutninger og dermed redusere sine drivstoffkostnader, som utgjør mer enn en firedel av deres driftskostnader.
- 9) Opplysninger om et tungt kjøretøys ytelse med hensyn til CO₂-utslipp og drivstofforbruk bør gjøres offentlig tilgjengelige, slik at alle brukere av kjøretøyer kan treffe velbegrunnede innkjøpsbeslutninger, og for å sikre en høy grad av gjennomsiktighet. Alle produsenter av tunge kjøretøyer vil kunne sammenligne sine kjøretøyers ytelse med andre merker. Dette vil stimulere til økt nyskaping og oppmuntre til utvikling av mer energieffektive tunge kjøretøyer, og derved øke konkurransevnen. Disse opplysningene vil også gi beslutningstakere på EU- og medlemsstatsplan et solid grunnlag for å utarbeide strategier for å fremme bruken av mer energieffektive tunge kjøretøyer.
- 10) For å tilegne seg fullstendige kunnskaper om sammensetningen av Unionens vognpark av tunge kjøretøyer, dens utvikling over tid og dens mulige innvirkning på CO₂-utslipp, er det hensiktsmessig at vedkommende myndigheter i medlemsstatene overvåker og rapporterer til Kommisjonen data om registrering av alle nye tunge kjøretøyer og alle nye tilhengere, herunder data om framdriftssystemer samt relevant karosseri.
- 11) Det er derfor hensiktsmessig at produsenter av tunge kjøretøyer overvåker og rapporterer verdier for CO₂-utslipp og drivstofforbruk som bestemmes for hvert nytt tungt kjøretøy i henhold til kommisjonsforordning (EU) 2017/2400⁵ til Kommisjonen.
- 12) Tilgjengeligheten av data om CO₂-utslipp og drivstofforbruk for de ulike gruppene av tunge kjøretøyer avhenger av når disse gruppene blir omfattet av forordning (EU) 2017/2400. For å skape klarhet og rettsikkerhet med hensyn til overvåkings- og rapporteringsforpliktelsene for produsentene, bør denne forordning fastsette startårene for overvåking og rapportering for hver gruppe av tunge kjøretøyer som hører inn under dens virkeområde. I henhold til forordning (EU) 2017/2400 vil data være tilgjengelige for visse nye tunge kjøretøyer som registreres i 2019. Fra og med dette året bør produsentene være pålagt å overvåke og rapportere de tekniske dataene for disse kjøretøyene. For andre grupper og klasser av tunge kjøretøyer vil dataene først bli tilgjengelige fra en senere dato. Det bør fastsettes en rimelig frist for å fastsette startårene for overvåking og rapportering av data for disse gruppene og klassene av kjøretøyer. Ettersom det er teknisk komplisert å utarbeide prosedyrer for å bestemme CO₂-utslipp og drivstofforbruk for de gjenstående gruppene og klassene av tunge kjøretøyer, bør fristen settes til sju år fra datoen for denne forordnings ikrafttredelse.
- 13) Det er i offentlighetens interesse at tekniske data som er vesentlige for å bestemme et tungt kjøretøys ytelse med hensyn til CO₂-utslipp og drivstofforbruk, formidles aktivt til offentligheten for å øke gjennomsiktigheten i tunge kjøretøyers spesifikasjoner og hvordan de påvirker ytelsen, og fremme konkurransen mellom produsenter. Data som er følsomme som følge av vern av personopplysninger og rettfærdig konkurranse, bør ikke offentliggjøres. Visse data knyttet til de aerodynamiske egenskapene til tunge kjøretøyer bør gjøres tilgjengelige for offentligheten i et intervallformat for å ta hensyn til betraktninger om rettfærdig konkurranse. De rapporterte dataene bør gjøres tilgjengelige for offentligheten i et lett tilgjengelig format, og vederlagsfritt. Denne forordning berører ikke ytterligere rett til offentlig tilgang til miljøinformasjon, blant annet i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1367/2006⁶.

⁴ 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).

⁵ 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).

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

- 14) Det er viktig at overvåkings- og rapporterings-systemet er brukervennlig for alle transportforetak, uansett størrelse og ressurser. Det er på samme måte viktig at Kommisjonen aktivt fremmer et slikt system for å sikre at det har en betydelig innvirkning på sektoren, og for å øke bevisstheten om at de rapporterte dataene er tilgjengelige.
- 15) Kommisjonens analyse av de dataene som overføres av medlemsstatene og produsentene for det foregående kalenderåret, bør framlegges for offentligheten på en måte som tydelig viser ytelsen for Unionens og hver medlemsstats vognpark av tunge kjøretøyer samt for hver produsent. Dette bør gjøre det mulig å sammenligne innenfor og mellom vognparkene med hensyn til gjennomsnittlig drivstofforbruk og CO₂-utslipp for hver gruppe av tunge kjøretøyer etter bruksprofil.
- 16) Det er av stor betydning at verdier for CO₂-utslipp og drivstofforbruk som bestemmes i henhold til forordning (EU) 2017/2400, gir et korrekt bilde av ytelsen til tunge kjøretøyer. Denne forordning fastsetter derfor bestemmelser for å kontrollere og sikre at bruken av simuleringsverktøyet samt de CO₂-utslipps- og drivstofforbrukrelaterte egenskapene ved de aktuelle komponentene, separate tekniske enhetene og systemene, er i samsvar med kravene. Denne kontrollprosedyren bør omfatte prøving på vei. Den nye rammen for typegodkjenning som er fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858⁷, gjør det mulig å sikre at produsenten treffer utbedringstiltak ved avvik, og at Kommisjonen ved manglende overholdelse har mulighet til å ilegge overtredelsesgebyrer. Den nye rammen anerkjenner også viktigheten av at tredjeparter får tillatelse til å utføre uavhengig prøving av kjøretøyer og at de har tilgang til nødvendige data. Kommisjonen bør overvåke resultatene av slike kontrollprøvinger og la en analyse av disse resultatene inngå i sin årsrapport.
- 17) Det er viktig å sikre at de dataene som overvåkes og rapporteres, er robuste og pålitelige. Kommisjonen bør derfor ha mulighet til å kontrollere og om nødvendig korrigere de endelige dataene. Overvåkingskravene bør derfor også inneholde parametere som gjør det mulig å spore og kontrollere dataene på en passende måte.
- 18) Kommisjonen bør ha mulighet til å ilegge et overtredelsesgebyr dersom den finner at dataene som er rapportert av produsenten, avviker fra de registrerte dataene innenfor rammen av forordning (EF) nr. 595/2009, og særlig i samsvar med kommisjonsforordning (EU) nr. 582/2011⁸ og forordning (EU) 2017/2400, eller dersom produsenten unnlater å levere de nødvendige dataene innen den gjeldende fristen. Overtredelsesgebyrene bør være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.
- 19) Ut fra erfaringene fra overvåking og rapportering av data om CO₂-utslipp fra nye personbiler i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009⁹ og fra nye lette nyttekjøretøyer i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011¹⁰, er det hensiktsmessig å gi Det europeiske miljøbyrået ansvaret for utveksling av slike data med vedkommende myndigheter i medlemsstatene og produsenter, samt for forvaltningen av den endelige databasen, på vegne av Kommisjonen. Det er også hensiktsmessig at overvåkings- og rapporteringsprosedyrene for tunge kjøretøyer tilpasses dem som allerede gjelder for lette nyttekjøretøyer.
- 20) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av bestemmelsene i denne forordning om kontroll og korrigerende av de overvåkede dataene, bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndigheten bør utøves i

⁶ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1367/2006 av 6. september 2006 om anvendelse på fellesskapsinstitusjoner og -organer av bestemmelsene i Århus-konvensjonen om tilgang til miljøinformasjon, allmenn deltaking i beslutningsprosesser og tilgang til rettsmidler i miljøspørsmål (EUT L 264 av 25.9.2006, s. 13).

⁷ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 av 30. mai 2018 om godkjenning av og markedstilsyn for motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner, 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).

⁸ Kommisjonsforordning (EU) nr. 582/2011 av 25. mai 2011 om gjennomføring og endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til utslipp fra tunge kjøretøyer (Euro VI) og om endring av vedlegg I og III til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF (EUT L 167 av 25.6.2011, s. 1).

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).

¹⁰ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 av 11. mai 2011 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye lette kjøretøyer som del av Unionens integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer (EUT L 145 av 31.5.2011, s. 1).

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011¹¹.

- 21) For å sikre at datakravene og overvåkings- og rapporteringsprosedyren fortsetter å være relevante over tid for å vurdere vognparken av tunge kjøretøyers bidrag til CO₂-utslipp, for å sikre tilgangen til data om nye og avanserte CO₂-reduserende teknologier og om resultatene av kontrollprøvinger på vei, og for å sikre at intervallene for luftmotstandsverdier fortsetter å være relevante med hensyn til informasjon og sammenlignbarhet, samt for å utfylle bestemmelsene om overtredelsesgebyrer, bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte delegeres til Kommisjonen når det gjelder fastsettelse av startårene for overvåking og rapportering av de gruppene av tunge kjøretøyer som omfattes, endring av datakravene og overvåkings- og rapporteringsprosedyren fastsatt i vedleggene til denne forordning, angivelse av hvilke data som skal rapporteres av medlemsstatene for overvåkingen av resultatene av kontrollprøvingene på vei, endring av intervallene for luftmotstandsverdier og fastsettelse av kriteriene for, beregningen av og metoden for innkreving av overtredelsesgebyrer som ilegges produsenter. 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 tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming¹². For å sikre lik deltakelse i utarbeidingen av delegerede rettsakter mottar Europaparlamentet og Rådet alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes sakkyndige, og deres sakkyndige har systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper der det arbeides med å utarbeide delegerede rettsakter.
- 22) Ettersom målet for denne forordning, som er å overvåke og rapportere CO₂-utslipp og drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer i Unionen, 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 forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål

Denne forordning fastsetter kravene til overvåking og rapportering av CO₂-utslipp fra og drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer som registreres i Unionen.

Artikkel 2

Virkeområde

Denne forordning får anvendelse på medlemsstaters og produsenter av tunge kjøretøyers overvåking og rapportering av data om nye tunge kjøretøyer.

Den får anvendelse på følgende kjøretøygrupper:

- Kjøretøyer i gruppe M₁, M₂, N₁ og N₂ med en referansemasse som overskrider 2 610 kg og som ikke hører inn under virkeområdet for europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007¹³, og alle kjøretøyer i gruppe M₃ og N₃.
- Kjøretøyer i gruppe O₃ og O₄.

I henhold til denne forordning betegnes disse kjøretøyene som tunge kjøretøyer.

Artikkel 3

Definisjoner

I denne forordning gjelder definisjonene fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF¹⁴ og forordning (EF) nr. 595/2009.

¹¹ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med 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 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).

¹⁴ 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 kjøretøyer (rammedirektiv) (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

Artikkel 4

Medlemsstatenes overvåking og rapportering

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

Innen 28. februar hvert år fra 2020 skal vedkommende myndigheter i medlemsstatene rapportere disse dataene til Kommisjonen i samsvar med rapporteringsprosedyrene fastsatt i vedlegg II.

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

2. Vedkommende myndigheter med ansvar for overvåking og rapportering av data i samsvar med denne forordning, skal være de som er utpekt av medlemsstatene i samsvar med artikkel 8 nr. 7 i forordning (EF) nr. 443/2009.

Artikkel 5

Produsentenes overvåking og rapportering

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

Innen 28. februar hvert år fra de startårene som er 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 hører inn under det foregående kalenderåret, til Kommisjonen i samsvar med rapporteringsprosedyren fastsatt i vedlegg II.

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

2. Hver produsent skal utpeke et kontaktpunkt for rapportering av data i samsvar med denne forordning.

Artikkel 6

Sentralt register for data om tunge kjøretøyer

1. Kommisjonen skal føre et sentralt register over data om tunge kjøretøyer (heretter kalt

«registeret») som rapporteres i samsvar med artikkel 4 og 5.

Registeret skal være offentlig tilgjengelig, med unntak av post a) angitt i vedlegg I del A, og post nr. 1, 24, 25, 32, 33, 39 og 40 angitt i vedlegg I del B nr. 2. Med hensyn til post nr. 23 angitt i vedlegg I del B nr. 2, skal verdien offentliggjøres i et intervallformat som fastsatt i vedlegg I del C.

2. Registeret skal forvaltes av Det europeiske miljøbyrået på vegne av Kommisjonen.

Artikkel 7

Overvåking av resultatene av kontrollprøvinger på vei

1. Kommisjonen skal, når slike foreligger, overvåke resultatene av prøvinger på vei som utføres innenfor rammen av forordning (EF) nr. 595/2009, for å kontrollere nye tunge kjøretøyers CO₂-utslipp og drivstofforbruk.
2. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerede rettsakter i samsvar med artikkel 13 for å utfylle dette direktiv, ved å angi de dataene som skal rapporteres av vedkommende myndigheter i medlemsstatene ved anvendelse av nr. 1 i denne artikkel.

Artikkel 8

Datakvalitet

1. Vedkommende myndigheter og produsenter skal ha ansvar for nøyaktigheten og kvaliteten av de dataene de rapporterer i henhold til artikkel 4 og 5. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om eventuelle feil som oppdages i de rapporterte dataene.
2. Kommisjonen skal utføre en egen kontroll av kvaliteten på dataene som rapporteres i henhold til artikkel 4 og 5.
3. Dersom Kommisjonen underrettes om feil i dataene eller i forbindelse med egen kontroll finner avvik i datasettet, skal den når det er hensiktsmessig, treffe nødvendige tiltak for å korrigere dataene som er offentliggjort i registeret nevnt i artikkel 6.
4. Kommisjonen kan ved hjelp av gjennomføringsrettsakter fastsette de kontroll- og korrigeringstiltakene som er nevnt i nr. 2 og 3 i denne artikkel. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med underøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 12.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

Artikkel 9

Overtredelsesgebyrer

1. Kommisjonen kan ilegge et overtredelsesgebyr i hvert av følgende tilfeller:

- a) Når den finner at de dataene som rapporteres av produsenten i henhold til artikkel 5 i denne forordning, avviker fra de dataene som framgår av produsentens registreringsfil eller av typegodkjenningsdokumentet for motoren utstedt innenfor rammen av forordning (EF) nr. 595/2009, og avviket er forsettlig eller skyldes grov uaktsomhet.
- b) Dersom dataene ikke er framlagt innen den gjeldende fristen i henhold til artikkel 5 nr. 1, og forsinkelsen ikke er behørig begrunnet.

Kommisjonen skal, for å verifisere dataene nevnt i bokstav a), rådføre seg med vedkommende godkjenningsmyndigheter.

Overtredelsesgebyrene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende, og skal ikke overstige 30 000 euro per tungt kjøretøy som berøres av avvikende eller forsinkede data nevnt i bokstav a) og b).

2. Kommisjonen skal på grunnlag av prinsippene fastsatt i nr. 3 i denne artikkel, vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 13 for å utfylle denne forordning ved å fastsette framgangsmåten og metoder for beregning og innkreving av overtredelsesgebyrene nevnt i nr. 1 i denne artikkel.
3. De delegerte rettsaktene nevnt i nr. 2 skal overholde følgende prinsipper:
 - a) Prosedyren fastsatt av Kommisjonen skal være forenlig med retten til god forvaltning, og særlig retten til å bli hørt og retten til dokumentinnsyn, idet tas hensyn til rettmessige interesser med hensyn til fortrolighet og forretningshemmeligheter,
 - b) Ved beregning av passende overtredelsesgebyrer skal Kommisjonen følge prinsippene om at gebyrene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende, idet det, dersom det er relevant, tas hensyn til avvikets eller forsinkelsens alvorlighetsgrad og følgene av avviket, antallet tunge kjøretøyer som berøres av avvikende eller forsinkede data, produsentens gode tro, produsentens grad av akt-somhet og samarbeid, gjentakelse, hyppighet eller varighet av avviket eller forsinkelsen, samt tidligere sanksjoner som er pålagt den samme produsenten.

c) Overtredelsesgebyrer skal innkreves uten unødig opphold ved å fastsette betalingsfrister, og dersom det er relevant, også muligheten for å fordele betalingene på flere avdrag og faser.

4. Overtredelsesgebyrer skal betraktes som en inntekt som inngår i Unionens alminnelige budsjett.

Artikkel 10

Rapport

1. Kommisjonen skal innen 31. oktober hvert år offentliggjøre en årsrapport med sin analyse av de dataene som medlemsstatene og produsentene har oversendt for foregående kalenderår.
2. Analysen skal minst angi ytelsen for Unionens og hver produsents vognpark av tunge kjøretøyer samt for hver produsent med hensyn til gjennomsnittlig drivstofforbruk og CO₂-utslipp for hver gruppe av tunge kjøretøyer etter bruksprofil-, last- og drivstoffkombinasjon. Den skal også ta hensyn til eventuelle tilgjengelige data om bruk av ny og avansert teknologi for å redusere CO₂, samt om alternative framdriftssystemer. Den skal dessuten omfatte, om denne foreligger, en analyse av resultatene av kontrollprøvinger på vei som overvåket i samsvar med artikkel 7.
3. Kommisjonen skal utarbeide analysen med bistand fra Det europeiske miljøbyrået.

Artikkel 11

Endringer av vedleggene

1. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 13 med sikte på å endre vedleggene for å
 - a) oppdatere eller tilpasse datakravene angitt i vedlegg I del A og del B, dersom det anses som nødvendig for å kunne levere en grundig analyse i samsvar med artikkel 10,
 - b) fastsette startårene nevnt i vedlegg I del B nr. 1,
 - c) oppdatere eller tilpasse de intervallene som er fastsatt i vedlegg I del C for å ta hensyn til endringer i konstruksjonen av tunge kjøretøyer og sikre at intervallene fortsetter å være relevante med hensyn til informasjon og sammenlignbarhet,
 - d) tilpasse den overvåkings- og rapporteringsprosedyren som er fastsatt i vedlegg II for å ta hensyn til de erfaringene som er gjort ved anvendelsen av denne forordning.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

2. De delegerte rettsaktene nevnt i nr. 1 bokstav b) skal vedtas innen 30. juli 2025.

Artikkel 12

Komitéprosedyre

1. Kommisjonen skal bistås av Komiteen for klimaendringer nedsatt ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 525/2013¹⁵. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikkel 13

Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
2. Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 7 nr. 2, artikkel 9 nr. 2 og artikkel 11 nr. 1 skal gis Kommisjonen for en periode på sju år fra 29. juli 2018. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av sjuårsperioden. Den delegerte myndigheten skal automatisk forlenges med perioder av samme varighet med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg slik forlengelse senest tre måneder før utgangen av hver periode.
3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 7 nr. 2, artikkel 9 nr. 2 og artikkel 11 nr. 1 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opp-

hører å gjelde. Tilbakekallingen skal tre i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt som angis i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.

4. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådspørre 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 7 nr. 2, artikkel 9 nr. 2 og artikkel 11 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 eller Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet før utløpet av nevnte frist har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.

Artikkel 14

Ikrafttredelse

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

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

Utferdiget i Brussel 28. juni 2018.

For Europaparlamentet

A. TAJANI
President

For Rådet

L. Pavlova
Formann

¹⁵ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 525/2013 av 21. mai 2013 om en ordning for overvåking og rapportering av klimagassutslipp og for rapportering av andre opplysninger på nasjonalt plan og unionsplan som er relevante for klimaendring, og om oppheving av vedtak 280/2004/EF (EUT L 165 av 18.6.2013, s. 13).

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

Vedlegg I

Regler for data som skal overvåkes og rapporteres

DEL A: Data som skal overvåkes og rapporteres av medlemsstatene

- Understellsnumrene til alle nye tunge kjøretøyer som nevnt i artikkel 2 annet ledd bokstav a) og b) som er registrert på medlemsstaten territorium.
- Produsentens navn.
- Merke (produsentens handelsnavn).
- Koden for karosseriet som angitt i post 38 i samsvarssertifikatet, dersom dette foreligger.
- For tunge kjøretøyer som nevnt i artikkel 2 annet ledd bokstav a), opplysninger om motor som er angitt i post 23, 23.1 og 26 i samsvarssertifikatet.

DEL B: Data som skal overvåkes og rapporteres av produsenter av tunge kjøretøyer

- Startår for overvåking og rapportering av data for de gruppene av tunge kjøretøyer som er fastsatt i artikkel 2 annet ledd bokstav a) og b):

Gruppe av tunge kjøretøyer	Kjøretøyklasse i kjøretøygruppe (som nevnt i vedlegg I til forordning (EU) 2017/2400)	Startår Overvåking	Startår Rapportering
N ₁	–	–	–
N ₂	1 og 2	2020	2021
N ₃	3	2020	2021
	4, 5, 9 og 10	2019	2020
	11, 12 og 16	2020	2021
M ₁	–	–	–
M ₂	–	–	–
M ₃	–	–	–
O ₃	–	–	–
O ₄	–	–	–

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

2. Data som skal overvåkes og rapporteres:

Nr.	Overvåkingsparametere	Kilde: Vedlegg IV del I til forordning (EU) 2017/2400, med mindre annet er angitt	Beskrivelse
1	Kjøretøyets understellsnummer	1.1.3	Identifikasjon av kjøretøy og komponenter
2	Motorens identifikasjonsnummer	1.2.2	
3	CdxA ⁽¹⁾ -identifikasjonsnummer (dersom relevant)	1.8.3	
4	Girkassens identifikasjonsnummer	1.3.2	
5	Akselens identifikasjonsnummer	1.6.2	
6	Dekkets identifikasjonsnummer, aksel 1	1.9.2	
7	Dekkets identifikasjonsnummer, aksel 2	1.9.6	
8	Dekkets identifikasjonsnummer, aksel 3	1.9.10	
9	Dekkets identifikasjonsnummer, aksel 4	1.9.14	
10	Kjøretøygruppe (N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃)	1.1.4	Kjøretøyklassifisering
11	Akselkonfigurasjon	1.1.5	
12	Kjøretøyets største bruttovekt (t)	1.1.6	
13	Kjøretøygruppe	1.1.7	Spesifikasjon for kjøretøy og understell
14	Produsentens navn og adresse	1.1.1	
15	Merke (produsentens handelsnavn)	1.1.7 Vedlegg IV del II til forordning (EU) 2017/2400	
16	Korrigert masse i driftsferdig stand (kg)	1.1.8	
17	Motorens nominelle effekt (kW)	1.2.3	Hovedspesifikasjoner for motor
18	Tomgangsturtall (1/min)	1.2.4	
19	Nominelt turtall (1/min)	1.2.5	
20	Slagvolum (l)	1.2.6	
21	Type referansedrivstoff for motoren (diesel/LPG/CNG ...)	1.2.7	
22	Sertifiseringsalternativ som brukes til generering av CdxA (standardverdier/måling)	1.8.2	Aerodynamikk
23	CdxA-verdi (luftmotstandsverdi)	1.8.4	

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

Nr.	Overvåkingsparametrer	Kilde: Vedlegg IV del I til forordning (EU) 2017/2400, med mindre annet er angitt	Beskrivelse
24	Girkasseprodusentens navn og adresse	–	
25	Merke (girkasseprodusentens handelsnavn)	–	
26	Sertifiseringsalternativ som brukes til generering av tapskart for simuleringsverktøy (alternativ 1 / alternativ 2 / alternativ 3 / standardverdier)	1.3.3	Hovedspesifikasjoner for girkasse
27	Type girkasse (SMT ⁽²⁾ , AMT ⁽³⁾ , APT ⁽⁴⁾ -S ⁽⁵⁾ , APT-P ⁽⁶⁾)	1.3.4	
28	Antall gir	1.3.5	
29	Endelig utvekslingsforhold for gir	1.3.6	
30	Type mellomakselbrems	1.3.7	
31	Kraftuttak (ja/nei)	1.3.8	
32	Akselprodusentens navn og adresse	–	
33	Merke (akselprodusentens handelsnavn)	–	
34	Sertifiseringsalternativ som brukes til generering av tapskart for simuleringsverktøy (standardverdier/måling)	1.7.3	Hovedspesifikasjoner for aksel
35	Akseltype (f.eks. standard enkel drivaksel)	1.7.4	
36	Akselens utvekslingsforhold	1.7.5	
37	Sertifiseringsalternativ som brukes til generering av tapskart for simuleringsverktøy (standardverdier/måling)	1.6.3	Spesifikasjoner for vinkeldrev
38	Vinkeldrevets utvekslingsforhold	1.6.4	

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

Nr.	Overvåkingsparametrer	Kilde: Vedlegg IV del I til forordning (EU) 2017/2400, med mindre annet er angitt	Beskrivelse
39	Dekkprodusentens navn og adresse	–	
40	Merke (dekkprodusentens handelsnavn)	–	
41	Dekkdimensjon, aksel 1	1.9.1	
42	Spesifikk rullestands-koeffisient (RRC) for alle dekk på aksel 1	1.9.3	
43	Dekkdimensjon, aksel 2	1.9.4	
44	Dobbeltaksel (ja/nei) aksel 2	1.9.5	
45	Spesifikk rullestands-koeffisient (RRC) for alle dekk på aksel 2	1.9.7	Hovedspesifikasjoner for dekk
46	Dekkdimensjon, aksel 3	1.9.8	
47	Dobbeltaksel (ja/nei) aksel 3	1.9.9	
48	Spesifikk rullestands-koeffisient (RRC) for alle dekk på aksel 3	1.9.11	
49	Dekkdimensjon, aksel 4	1.9.12	
50	Dobbeltaksel (ja/nei) aksel 4	1.9.13	
51	Spesifikk rullestands-koeffisient (RRC) for alle dekk på aksel 4	1.9.15	
52	Kjølevifte motor – teknologi	1.10.1	
53	Servopumpe – teknologi	1.10.2	Hovedspesifikasjoner for hjelpeutstyr
54	Elektrisk system – teknologi	1.10.3	
55	Pneumatisk system – teknologi	1.10.4	
56	Bruksprofil (langtransport, langtransport (EMS ⁽⁷⁾), regionaltransport, regionaltransport (EMS), bytransport, kommunal transport, bygg og anlegg)	2.1.1	Simuleringsparametrer (for hver kombinasjon av bruksprofil/last/drivstoff)
57	Last (som definert i simuleringsverktøyet) (kg)	2.1.2	
58	Drivstofftype (diesel/bensin/LPG/CNG/...)	2.1.3	
59	Kjøretøyets samlede masse ved simulering (kg)	2.1.4	

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

Nr.	Overvåkingsparametere	Kilde: Vedlegg IV del I til forordning (EU) 2017/2400, med mindre annet er angitt	Beskrivelse
60	Gjennomsnittshastighet (km/t)	2.2.1	
61	Laveste momentane hastighet (km/t)	2.2.2	
62	Høyeste momentane hastighet (km/t)	2.2.3	Kjøretøyets ytelse (for hver kombinasjon av bruksprofil/last/drivstoff)
63	Maksimal retardasjon (m/s ²)	2.2.4	
64	Maksimal akselerasjon (m/s ²)	2.2.5	
65	Prosentdel av kjøretid med full last	2.2.6	
66	Samlet antall girskift	2.2.7	
67	Samlet kjørt strekning (km)	2.2.8	
68	CO ₂ -utslipp (uttrykt i g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km)	2.3.13–2.3.16	CO ₂ -utslipp og drivstofforbruk (for hver kombinasjon av bruksprofil/last/drivstoff)
69	Drivstofforbruk (uttrykt i g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km, l/100km, l/t-km, l/p-km, l/m ³ -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m ³ -km)	2.3.1–2.3.12	
70	Versjon av simuleringsverktøy (X.X.X.)	3.1.1	
71	Dato og tidspunkt for simuleringen	3.1.2	Programvare og brukerinformasjon
72	Nummer på lisens for drift av simuleringsverktøyet	–	
73	Kryptografisk hash av simuleringsverktøyets resultat	3.1.4	
74	Avanserte CO ₂ -reduserende teknologier	–	Kjøretøyets CO ₂ -reduserende teknologier

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

Nr.	Overvåkingsparametrer	Kilde: Vedlegg IV del I til forordning (EU) 2017/2400, med mindre annet er angitt	Beskrivelse
75	Motorens CO ₂ -masseutslipp under WHTC-prøving ⁽⁸⁾ (g/kWh)	Nr. 1.4.2 i tilføyelsen til tillegg 5, eller nr. 1.4.2 i tilføyelsen til tillegg 7 til vedlegg I til forordning (EU) nr. 582/2011, etter hva som er relevant	
76	Motorens drivstofforbruk under WHTC-prøving ⁽⁹⁾ (g/kWh)	Nr. 1.4.2 i tilføyelsen til tillegg 5, eller nr. 1.4.2 i tilføyelsen til tillegg 7 til vedlegg I til forordning (EU) nr. 582/2011, etter hva som er relevant	Motorens CO ₂ -utslipp og spesifikke drivstofforbruk
77	Motorens CO ₂ -masseutslipp under WHSC-prøving ⁽⁹⁾ (g/kWh)	Nr. 1.4.1 i tilføyelsen til tillegg 5, eller nr. 1.4.1 i tilføyelsen til tillegg 7 til vedlegg I til forordning (EU) nr. 582/2011, etter hva som er relevant	
78	Motorens drivstofforbruk under WHSC-prøving (g/kWh)	Nr. 1.4.1 i tilføyelsen til tillegg 5, eller nr. 1.4.1 i tilføyelsen til tillegg 7 til vedlegg I til forordning (EU) nr. 582/2011, etter hva som er relevant	

(1) Luftmotstand.

(2) Synkronisert manuelt gir.

(3) Automatisk manuelt gir eller automatisk mekanisk aktivert gir.

(4) Automatisk powershift-girkasse.

(5) Med «S-oppstilling» menes seriell oppstilling av en dreiemomentomformer og de tilknyttede mekaniske delene av girkassen.

(6) Med «P-oppstilling» menes parallell oppstilling av en dreiemomentomformer og de tilknyttede mekaniske delene av girkassen (f.eks. i installasjoner med en splitter).

(7) European Modular System (EMS) i samsvar med Rådskretiv 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).

(8) Verdensomspennende harmonisert ikke-stasjonær kjøresyklus (World Harmonized Transient Driving Cycle).

(9) Verdensomspennende harmonisert stasjonær kjøresyklus (Worldwide Harmonised Steady state Cycle).

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

DEL C: Intervaller for luftmotstandsverdier (CDxA) for offentliggjøring i samsvar med artikkel 6

For å gjøre den CdxA-verdien som er angitt i post 23, tilgjengelig for offentligheten i samsvar med artikkel 6, skal Kommisjonen bruke de intervallene som er definert i tabellen nedenfor, som inneholder tilsvarende intervallet for hver CdxA-verdi:

Intervall	CdxA-verdi [m ²]	
	Min. CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Maks. CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

Vedlegg II

Rapportering og behandling av data

1. MEDLEMSSTATENES RAPPORTERING

1.1. Dataene angitt i vedlegg I del A skal oversendes via elektronisk dataoverføring i samsvar med artikkel 4 av vedkommende myndighets kontaktpunkt til det sentrale datalageret som forvaltes av Det europeiske miljøbyrået (heretter kalt «Byrået»).

Kontaktpunktet skal underrette Kommisjonen og Byrået når dataene er overført per e-post til følgende adresser:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

og

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. PRODUSENTENES RAPPORTERING

2.1. Produsentene skal uten opphold og senest 31. desember 2018 underrette Kommisjonen om følgende opplysninger:

- a) Produsentens navn som framgår av samsvarssertifikatet eller enkeltgodkjenningsdokumentet.
- b) Identifikator-koden for verdens produsenter (WMI-kode) som definert i kommisjonsforordning (EU) nr. 19/2011¹⁶ som skal brukes i understellsnumrene til nye tunge kjøretøyer som skal bringes i omsetning.
- c) Kontaktpunktet som har ansvar for å laste opp dataene til Byråets BDR-datalager (Business Data Repository).

¹⁶ Kommisjonsforordning (EU) nr. 19/2011 av 11. januar 2011 om krav til typegodkjenning av lovfestet produsentmerke og kjøretøyets understellsnummer for motorvogner og deres tilhengere og om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerheten for motorvogner, deres tilhengere og systemer, deler og separate tekniske enheter beregnet på slike motorvogner (EUT L 8 av 12.1.2011, s. 1).

De skal omgående underrette Kommisjonen om eventuelle endringer i disse opplysningene.

Meldingene skal sendes til adressene nevnt i nr. 1.1.

2.2. Nye produsenter på markedet skal omgående sende Kommisjonen opplysningene nevnt i nr. 2.1.

2.3. Dataene angitt i vedlegg I del B nr. 2, skal oversendes via elektronisk dataoverføring i samsvar med artikkel 5 nr. 1 av produsentens kontaktpunkt til BDR-datalageret som forvaltes av Byrået.

Kontaktpunktet skal underrette Kommisjonen og Byrået når dataene er overført per e-post til adressene nevnt i nr. 1.1.

3. DATABASEHANDLING

3.1. Byrået skal behandle de dataene som overføres i samsvar med nr. 1.1 og 2.3, og registrere de behandlede dataene i registeret.

3.2. Dataene som gjelder tunge kjøretøyer som er registrert i det foregående kalenderåret og ført inn i registeret, skal offentliggjøres innen 31. oktober hvert år fra og med 2020, med unntak av poster som er angitt i artikkel 6 nr. 1.

3.3. Når en vedkommende myndighet eller produsenter oppdager feil i de dataene som framlegges, skal de omgående underrette Kommisjonen og Byrået ved å framlegge en feilmeldingsrapport til det sentrale datalageret eller BDR-datalageret og via e-post sendt til adressene nevnt i nr. 1.1.

3.4. Kommisjonen skal med bistand fra Byrået kontrollere de meldte feilene, og, dersom det er relevant, korrigere dataene i registeret.

3.5. Kommisjonen skal med bistand fra Byrået stille til rådighet elektroniske formater for dataoverføringene nevnt i nr. 1.1 og 2.3 i god tid før fristene for oversending av data.

Vedlegg 4

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 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) nr. 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 komité¹,

etter samråd med Regionkomiteen, etter den ordinære regelverksprosedyren² 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.

- 3) Kommisjonen 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 Kommisjonens 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

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.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

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) 2019/631³, 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 Resi-

lient 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.
- 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 fremmer 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

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).

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

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 av CO₂-utslippene i de sektorene som omfattes av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/842⁴, innen 2030, 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 stimuleringsstiltak for å øke utbredelsen av tunge null- og lavutslippskjøretøyer.
- 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. 595/2009⁵. I kommisjonsforordning (EU) 2017/2400⁶ 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) nr. 2018/956⁷. 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

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).

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) nr. 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).

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

- 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 besluttet 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.
- 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 inndelegge 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/EF⁸, 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.

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).

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

- 27) Stimuleringsordningen bør utformes slik at den sikrer investeringsikkerheten 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.
- 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 overoppfyllelse av målet for spesifikke CO₂-utslipp i et gitt år med en underoppfyllelse 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 måneders periodene 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) Kommisjonen 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. 443/2009⁹. 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 Kommisjonen 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.

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).

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

- 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) nr. 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 Kommisjonen å ta hensyn til et eventuelt systematisk manglende samsvar som fastslås av typegodkjenningsmyndighetene med hensyn til CO₂-utslippene fra kjøretøyer i bruk.
- 38) For å kunne treffe slike tiltak bør Kommisjonen 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, enkeltgodkjenningsdokumentene eller kundeinformasjonsfilene. Ved utarbeidningen 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) 2018/858¹⁰, 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 forhold. Den mest pålitelige metoden for å sikre at disse verdiene er representative for de faktiske forhold, er ved å bruke data fra ombordenheter for overvåking av drivstoff- og/eller energiforbruk. Kommisjonen 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) Kommisjonen 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 Kommisjonen 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 effektivitets-

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).

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

aspekter, 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 Kommisjonen 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. Kommisjonen 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 Kommisjonen 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.
- 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 korrigering av en produsents årlige gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp, innkreving av overtredelsesgebyrer, rapportering av avvik i CO₂-utslippsverdiene og 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 parametere 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 kjøre-

tøyer 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. 182/2011¹¹.

- 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 parametere, 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 tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming¹². For å sikre lik deltakelse ved utarbeidingen av delegerte 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 delegerte 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

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.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

forordningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.

48) Forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) nr. 2018/956 og rådsdirektiv 96/53/EF¹³ 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 vel fungerende 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) nr. 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. 510/2011¹⁴, og som ikke oppfyller egenskapene fastsatt i første ledd bokstav a)–d).

Kjøretøygruppene nevnt i første og annet ledd i dette nummeret viser til kjøretøygruppene definert i vedlegg II til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF¹⁵.

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.

3. Kommisjonen 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.

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).

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).

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

Artikkel 3

Definisjoner

I denne forordningen menes med

- 1) «CO₂-referanseutslipp» gjennomsnittet av de spesifikke CO₂-utslippene i referanseperioden nevnt i artikkel 1 annet 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) nr. 2018/956, eller, når det gjelder tunge nullutslippskjøretøyer, den personen eller det organet som overfor godkjenningsmyndigheten 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 produksjons-samsvar,

- 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. 715/2007¹⁶ og dens gjennomføringstiltak,
- 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 målhastighetssyklus, en nyttelastverdi, en karosseri- eller tilhengerkonfigurasjon og andre parametre, dersom det er relevant, som gjenspeiler den spesifikke bruken av et kjøretøy, og som brukes som grunnlag for å bestemme tungt kjøretøys offisielle CO₂-utslipp og drivstofforbruk,
- 14) «målhastighetssyklus» 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) nr. 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.

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).

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

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 annet 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 fra de tunge nullutslippskjøretøyene nevnt i artikkel 2 nr. 1 annet ledd til denne faktoren 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 kjørelengde 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

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

annet 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

- 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:
 - Fra 2025 til 2029:

$$(\text{Overtredelsesgebyr}) = (\text{CO}_2\text{-utslippsoverskridelse} \times 4\,250 \text{ EUR/gCO}_2/\text{tkm})$$
 - Fra og med 2030:

$$(\text{Overtredelsesgebyr}) = (\text{CO}_2\text{-utslippsoverskridelse} \times 6\,800 \text{ EUR/gCO}_2/\text{tkm}).$$
- En produsent anses for å ha CO₂-utslippsoverskridelse i følgende tilfeller:
 - 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.
 - Dersom summen av utslippsgjeld fratrukket summen av utslippskreditter i rapporteringsperioden for år 2029 er positiv.
 - 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.
- 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 nevnt i artikkel 16 nr. 2.
- Overtredelsesgebyrene skal betraktes som en inntekt som inngår i Den europeiske unions alminnelige budsjett.

Artikkel 9

Kontroll av overvåkingsdata

- Typogodkjenningsmyndighetene skal uten opphold rapportere til Kommisjonen om alle

avvik i CO₂-utslippsverdiene for tunge kjøretøyer i bruk fra verdiene som er angitt i samsvarsertifikatene 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.

- Kommisjonen skal ta hensyn til avvikene nevnt i nr. 1 ved beregning av en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp.
- 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 nevnt 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 nevnt i artikkel 16 nr. 2.

Artikkel 11

Offentliggjøring av data og produsentens resultater

- Senest 30. april hvert år skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter offentliggjøre en liste som viser følgende:
 - Fra 1. juli 2020 hver produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp i foregående rapporteringsperiode, som nevnt i artikkel 4.
 - Fra 1. juli 2020 hver produsents null- og lavutslippsfaktor i foregående rapporteringsperiode, som nevnt i artikkel 5 nr. 1.
 - Fra 1. juli 2026 hver produsents mål for spesifikke CO₂-utslipp for foregående rapporteringsperiode, som nevnt i artikkel 6.
 - Fra 1. juli 2020 til 30. juni 2031 hver produsents CO₂-utslippsreduksjonsforløp, utslippskreditter og, fra 1. juli 2026 til 30.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

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 annet 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 understellsnummer.
 - 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 understellsnummer 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

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

med undersøkelsesprosedyren nevnt 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 verdene 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 enkeltgodkjenningdokumentene, 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 nevnt 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 minsker 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 vekting, som skal utgjøre grunnlaget for fastsettelse av justeringen nevnt i nr. 2 i denne artikkelen, idet det tas hensyn til over-

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

våkingsdataene rapportert i henhold til forordning (EU) nr. 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 fyllstasjoner, 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) 2018/2001¹⁷.
 - h) En vurdering av muligheten for å opprette en åpen, gjennomsliktig og ikke-diskriminerende ordning for opprettelse av sammenlutninger 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 rettfærdig omstilling til en klimanøytral økonomi som nevnt i artikkel 4.1 i Paris-avtalen, særlig for å støtte omskolering, kompetanseutvikling og annen opplæring

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).

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

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 data-rapportering 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) 2018/1999¹⁸. 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.

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 annet 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 den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Den delegerte myndigheten skal

stiltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en slik forlengelse senest tre måneder før utgangen av hver periode.

3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 11 nr. 2, artikkel 13 nr. 4 annet ledd og artikkel 14 nr. 1 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*, eller på et senere tidspunkt angitt 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 annet 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 Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen begge har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.

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:

¹⁸ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1999 av 11. desember 2018 om styringen av energiunionen og klimatililtakene, 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).

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

- 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 motorvogn 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) nr. 2019/1242¹⁹, 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.

- 3) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 13a

Komitéprosedyre

1. Komiteen skal bistås av Den tekniske komité for motorvogn nedsatt ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858²⁰. 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.

Artikkel 19

Endring av forordning (EU) nr. 2018/956

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

- 1) Artikkel 3 skal lyde:

«Artikkel 3

Definisjoner

I denne forordningen gjelder definisjonene fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv

¹⁹ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 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) nr. 2018/956 og rådsdirektiv 96/53/EF (EUT L 198 av 25.7.2019, s. 202).»

²⁰ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 av 30. mai 2018 om godkjenning av og markedstilsyn for motorvogn 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).»

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

2007/46/EF²¹, europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 og europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2019/1242²².

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 framgangsmåten for rapportering 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 i 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 framgangsmåten for rapportering 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 vedlegg I del B nr. 2 post 71.

4) Artikkel 10 nr. 1 skal lyde:

«1. Senest 30. april hvert år skal Kommisjonen offentliggjøre en årlig rapport 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) nr. 2019/1242²³.

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 opp-

²¹ 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).

²² Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 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) nr. 2018/956 og rådsdirektiv 96/53/EF (EUT L 198 av 25.7.2019, s. 202).»

²³ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 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) nr. 2018/956 og rådsdirektiv 96/53/EF (EUT L 198 av 25.7.2019, s. 202).»

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

datere 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:

Trekslede 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:

«Trekslede leddbussene 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

For Rådet

A. TAJANI
President

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.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

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 førerstedet som er beregnet på å sove, som rapportert i samsvar med forordning (EU) nr. 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-UTSLIPP

2.1. Spesifikke CO₂-utslipp fra et nytt tungt kjøretøy

De spesifikke CO₂-utslippene i g/km fra et nytt tungt YP 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 vekten 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) nr. 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) nr. 2018/956.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

Tabell 2

Vekting for bruksprofiler (W_{sg,mp})

Undergruppe av kjøretøyer (sg)	Bruksprofil ⁽¹⁾ (mp)						REL, RER, LEL, LER
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	
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
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* (*avgCO₂_{sg}*) beregnes på følgende måte:

$$\text{avgCO}_2_{\text{sg}} = \frac{\sum_v \text{CO}_2_v}{V_{\text{sg}} \times \text{PL}_{\text{sg}}}$$

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),

CO₂_v er de spesifikke CO₂-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),

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

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:

$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev})$ 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} er $\sum_v (1 + (1 - CO_{2v} / LET_{sg}))$

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 CO₂-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 annet 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:

$ZLEV_{specific} = 1 - (CO_{2v} / LET_{sg})$

der

CO_{2v} er de spesifikke CO₂-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 annet 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:

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

der

rCO_{2sg} er CO₂-referanseutslippet for undergruppen sg , som fastsatt i nr. 3,

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

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

samsvar med artikkel 4 første ledd bokstav a).

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

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										
4-RD										
4-LH	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
5-RD										
5-LH	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
9-RD										
9-LH	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
10-RD										
10-LH	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5

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

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

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 sg	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:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_2_{sg}$$

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,

$avgCO_2_{sg}$ er de gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslippene i g/tkm som fastsatt i nr. 2.2.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

3. CO₂-REFERANSEUTSLIPPENE NEVNT I ARTIKKEL 1 ANNET 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 annet ledd),

CO_{2v} 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 annet 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:

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2sg}$$

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,

rCO_{2sg} 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:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R - ET_Y \times rCO_{2sg}$$

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.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

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 $CO_{2Y} < ET_Y$:

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

$$dCO_{2Y} = 0$$

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

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

$$cCO_{2Y} = 0$$

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 arbeids-

kjøretøyer, 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

$$exeCO_{2Y} = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO_{2I} - cCO_{2I}) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO_{2J} - redCO_2$$

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

For rapporteringsperiodene for årene Y fra og med 2030

$$\text{exeCO2}_Y = (\text{CO2}_Y - T_Y) \times V_Y$$

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,

$d\text{CO2}_Y$ er utslippsgjelden for rapporteringsperioden for år Y som fastsatt i samsvar med nr. 5.2,

$c\text{CO2}_Y$ 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 annet 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 tabell 2 skal justeres på følgende måte:

$$\text{CO}_{2v,mp} = \text{CO}_2(\text{RP})_{v,mp} \times \left(1 + \text{PLa}_{sg,mp} \times (\text{PL}_{sg,mp} - \text{PL}(\text{RP})_{sg,mp}) \right)$$

der

sg er undergruppen som kjøretøyet v tilhører,

$\text{CO}_2(\text{RP})_{v,mp}$ 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) nr. 2018/956,

$\text{PL}(\text{RP})_{sg,mp}$ er nyttelastverdien tildelt kjøretøy v i undergruppen sg for bruksprofil mp i referanseperioden, i samsvar med vedlegg I nr. 2.5 tabell 3, med

$\text{PL}_{sg,mp}$

$\text{PLa}_{sg,mp}$

henblikk på å fastsette overvåkingsdataene for referanseperioden som rapporteres i samsvar med forordning, 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, er justeringsfaktoren for nyttelast definert i tabell 5.

Endringer i vegtrafikkloven (krav til CO₂-utslipp for tunge kjøretøy) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 396/2021 og nr. 398/2021 av 10. desember 2021 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 2018/956 og forordning (EU) nr. 2019/1242, med tilknyttede rettsakter

Tabell 5

Justeringsfaktorer for nyttelast $PLa_{sg, mp}$

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

⁽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 annet ledd skal vekten for bruksprofiler samt nyttelastverdiene som gjelder i den rap-

porteringsperioden 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 å som kjøretøyet *v* tilhører, er den statistiske vekten 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) nr. 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, 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.

Bestilling av publikasjoner

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon

www.publikasjoner.dep.no

Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på

www.regjeringen.no

Trykk: Departementenes sikkerhets- og
serviceorganisasjon – 04/2022

