EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Strasbourg den 16.12.2025
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller normer för koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon och märkning av fordon samt om upphävande av direktiv 1999/94/EG

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

EU erkänner klimatförändringarna som ett existentiellt hot med nära koppling till global säkerhet, fred och hållbar utveckling. Att bekämpa klimatförändringarna är en möjlighet att samtidigt stärka EU:s konkurrenskraft och oberoende. EU har åtagit sig att minska sina nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 och att uppnå klimatneutralitet senast 2050. Kommissionen har också föreslagit en ändring av den europeiska klimatlagen som fastställer målet för 2040 till en minskning med 90 %[1]. Både rådet och Europaparlamentet har fastställt sina ståndpunkter i ärendet, som för närvarande behandlas inom ramen för medbeslutandeförfarandet

Politiken för minskade koldioxidutsläpp är en kraftfull drivkraft för tillväxt när den är väl integrerad med industri-, konkurrens-, ekonomi- och handelspolitiken, såsom förklaras i konkurrenskraftskompassen[2] och i given för en ren industri[3].

Att minska koldioxidutsläppen från vägtransporter är absolut nödvändigt för att uppnå klimatneutralitet. År 2023 stod koldioxidutsläppen från vägtransporter för omkring 30 % av EU:s totala nettoutsläpp av koldioxid (och 24 % av utsläppen av växthusgaser), och de är fortfarande högre än de vara 1990.

Förordningen om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon (transportbilar)[4] är en viktig del av de EU-åtgärder som syftar till att minska koldioxidutsläppen från vägtransporter. Den styr en gradvis omställning till utsläppsfria fordon och ger investerare längs värdekedjan långsiktig säkerhet och förutsägbarhet, och ger samtidigt tillräckligt med ledtid för en rättvis omställning.

EU:s fordonsindustri svarar för 1 biljon euro i BNP och en tredjedel av de privata investeringarna i forskning och utveckling i EU. Industrin sysselsätter direkt eller indirekt tre miljoner européer inom tillverkningsindustrin. EU:s fordonsindustri genomgår för närvarande en global och strukturell omvandling i samband med omställningen till ren energi och den digitala omställningen, och står inför allvarliga konkurrenskraftsutmaningar.

I januari 2025 inledde kommissionen en strategisk dialog med fordonsindustrin för att möta dessa utmaningar och utforma konkreta strategier och lösningar för att säkerställa att denna viktiga industri har en trygg framtid i Europa. Detta bildade underlag till handlingsplanen för Europas fordonsindustri[5], som innehåller konkreta åtgärder för att bidra till att trygga EU:s fordonsindustris globala konkurrenskraft och upprätthålla en stark europeisk produktionsbas genom åtgärder på fem centrala områden: 1) innovation och digitalisering, 2) ren mobilitet, 3)

---

1 Europeiska kommissionen, förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2021/1119 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet, COM (2025) 524 final, 2.7.2005.

2 EU-kommissionens meddelande: En konkurrenskraftskompass för EU, dokument COM(2025) 30 final, 29.1.2025;

3 EU-kommissionens meddelande: Given för en ren industri – en gemensam färdplan för konkurrenskraft och fossilfrihet (COM(2025) 85 final, 26.2.2025).

4 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011, EUT L 111, 25.4.2019, s. 13.

5 EU-kommissionens meddelande: Handlingsplan för Europas fordonsindustri, COM(2025) 95 final, 5.3.2025.

konkurrenskraft och resiliens i försörjningskedjan, 4) kompetens och den sociala dimensionen, och 5) lika villkor och företagsklimatet.

För att uppnå de mål som fastställs i handlingsplanen innehåller den omkring 50 flaggskeppsåtgärder. Bland dessa återfinns en översyn av förordningen om normer för koldioxidutsläpp från personbilar och transportfordon och en översyn av direktivet om märkning av bilar[6], för att förbättra konsumentinformationen och underlätta hållbara val i överensstämmelse med EU:s klimat- och miljömål.

Eftersom målen för koldioxidutsläpp som fastställs i förordningen skärps med tiden, krävs det en ökad andel utsläppsfria fordon för att uppnå dem, eftersom övriga befintliga drivkrafter för att minska koldioxidutsläppen endast har begränsad inverkan och i sig själva inte är tillräckliga för att nuvarande och framtida koldioxidmålen ska uppnås. Det är viktigt att målen fortsätter att ge incitament till omställningen till utsläppsfri mobilitet och skapa säkerhet och förutsägbarhet för investeringar, men bristande flexibilitet i efterlevnadscykeln tillsammans med betydande förändringar i den globala ekonomiska och rättsliga situationen kan skapa en risk för bristande efterlevnad för fordonstillverkarna.

Teknikneutraliteten måste förbättras, eftersom den nuvarande rättsliga ramen riskerar att begränsa fortsatt innovation och utveckling av annan teknik än utsläppsfria framdrivningssystem, som kan vara användbar för specifika användningsfall och/eller i en övergångsfas. På grund av hinder för införandet av utsläppsfria transportbilar, som skapar bristande efterfrågan på kort sikt, står tillverkare av lätta nyttofordon inför särskilda utmaningar. För att öka den europeiska fordonssektorns konkurrenskraft och hållbarhet är det lämpligt att uppmuntra utvecklingen av små elbilar som tillverkas i EU genom att tillhandahålla särskilda incitament.

Det finns också ett behov av att säkerställa att konsumenterna får tydlig och harmoniserad information om miljöprestandan hos nya personbilar och hos bilar som säljs på andrahandsmarknaden av återförsäljare. Detta bör omfatta märkning av alla typer av bilar, inbegripet utsläppsfria fordon, vilket skulle underlätta välgrundade inköpsbeslut och stödja övergången till utsläppsfri mobilitet.

I detta sammanhang syftar förslaget till att tillhandahålla en mer flexibel och teknikneutral strategi, med beaktande av den tekniska utvecklingen och marknadsutvecklingen, samtidigt som man håller fast vid kursen mot klimatneutralitet och bibehåller förutsägbarheten för tillverkarna och investerarna i en rättvis omställning till utsläppsfri mobilitet. Det innehåller bestämmelser om åtgärder för att

(1) införa ökad flexibilitet för tillverkarna att uppnå sina koldioxidmål,

(2) öka teknikneutraliteten hos normerna för koldioxidutsläpp,

(3) bibehålla bidragen från koldioxidutsläppsnormernas bidrag till att uppnå de klimatmål som fastställs i EU:s klimatlag,

(4) upprätthålla säkerhet och förutsägbarhet för tillverkarna och investerarna i värdekedjan för utsläppsfri mobilitet, och

(5) bättre tillgodose behoven hos de potentiella köparna av utsläppsfria fordon genom att förse dem med lämplig information och därmed uppmuntra tillverkarnas efterlevnad av koldioxidutsläppsnormerna.

---

[6] Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar, EGT L 12, 18.1.2000, s. 16.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Förslaget är förenligt med målen i den europeiska klimatlagen, i enlighet med artikel 6.4 i den förordningen. Förslaget är anpassat till annan EU-politik för klimat, energi och transport, bland annat följande:

– Förordning (EU) 2023/1804, som säkerställer lämplig infrastruktur för alternativa bränslen i hela EU och, när det gäller för laddningsprojekt, med stöd av faciliteten för infrastruktur för alternativa bränslen. EU:s handlingsplan för elnät, och den kommande lagstiftningen om modernisering av elnätet, syftar till att integrera elektromobilitet på ett effektivt sätt, medan handlingsplanen för överkomliga energipriser syftar till att minska laddkostnaderna. Ett förslag om utfasning av fossila bränslen från företagens fordonspark kommer att öka efterfrågan på utsläppsfria fordon.

– Förordningen om kritiska råvaror, som främjar en hållbar värdekedja för batterier, med strategiska projekt som godkänts för att trygga materialförsörjningen. Rättsakten om nettonollindustri stärker hållbarheten och resiliensen samt EU:s tillverkningskapacitet för nettonollteknik, såsom batterier. Utvecklingen av EU:s leveranskedja för batterier kommer att stödjas ytterligare av stödpaketet för batterier. Kommande lagstiftning, såsom rättsakt om stimulanser i industrin, kommer att ha som mål att upprätthålla den europeiska produktionen av viktiga fordonskomponenter till elfordon som säljs i EU genom att offentligt stöd till förmån för fordonsindustrin beviljas utifrån resiliens- och hållbarhetskriterier. Sådana kriterier är ett kraftfullt verktyg för att stödja den europeiska bilindustrin. Rättsakten om stimulanser i industrin förväntas också ta fram en märkning om industriprodukters koldioxidintensitet, med början i stål, samt parametrar för ”tillverkad i EU”. Detta kommer att vara relevant för att kunna förlita sig på denna utveckling när så är lämpligt, för att säkerställa att metoderna är konsekventa. Det gäller även hänvisningen till ”tillverkad i EU” för små elbilar.

– Utsläppshandelssystemet för byggnads- och vägtransportsektorerna, som förbättrar övergången till utsläppsfria fordon genom koldioxidprissättning.

– Förordningen om ansvarsfördelning, som fortfarande är central för EU:s strategi för utsläppsminskning, där 2030-målet för sektorer som inte omfattas av utsläppshandelssystemet har fastställts till en minskning med 40 % jämfört med 2005, och medlemsstaterna fortsätter att anpassa sina nationella budgetar och sin flexibilitet i takt med att unionen följer framstegen mot sina klimatmål.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

EU har fastställt en ambitiös ram för att 2050 bli en klimatneutral ekonomi. Given för en ren industri syftar till att befästa EU:s ställning som en konkurrenskraftig och attraktiv plats för tillverkning, även för energiintensiva industrier, och främja ren teknik och nya cirkulära affärsmodeller, för att på så vis uppnå de överenskomna målen om minskade koldioxidutsläpp. Förverkligandet av dessa mål kommer också att stärka EU:s energioberoende från importerade fossila bränslen.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för detta förslag är artikel 192 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). I enlighet med artiklarna 191 och 192.1 i EUF-fördraget ska Europeiska unionen bidra till att bland annat följande mål uppnås: bevara, skydda och förbättra miljön; främja åtgärder på internationell nivå för att lösa regionala eller globala miljöproblem, särskilt för att bekämpa klimatförändringen. På grundval av artikel 192 i EUF-fördraget har unionen redan antagit strategier för att ta itu med koldioxidutsläppen från personbilar och lätta nyttofordon genom förordning (EU) 2019/631, som för närvarande är i kraft sedan den 1 januari 2020, och för att förse konsumenterna med information om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp från nya personbilar som erbjuds för försäljning eller leasing genom direktiv 1999/94/EG.

- **Subsidiaritet**

Klimatförändringarna är ett gränsöverskridande problem där samordnade EU-åtgärder kan komplettera och förstärka nationella, regionala och lokala åtgärder på ett effektivt sätt. EU-åtgärder är motiverade av subsidiaritetsskäl, i enlighet med artikel 191 i Lissabonfördraget.

Eftersom normerna för koldioxidutsläpp från fordon och märkningskraven för bilar fastställs på EU-nivå kan målen för detta initiativ endast uppnås på unionsnivå.

- **Proportionalitetsprincipen**

Detta förslag är förenligt med proportionalitetsprincipen, eftersom det inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå unionens mål att minska växthusgasutsläppen på ett kostnadseffektivt sätt, samtidigt som det säkerställer rättvisa och miljöintegritet.

- **Val av instrument**

Förslaget innebär en ändring av förordning (EU) 2019/631 och en förordning är därför det enda lämpliga rättsliga instrumentet.

När det gäller märkning av fordon upphäver och ersätter förslaget direktiv 1999/94/EG. Med beaktande av resultaten av utvärderingen samt de viktigaste ändringar som krävs av de befintliga reglerna och målet att förbättra den inre marknadens funktion utgör en förordning det lämpliga rättsliga instrumentet för att ersätta direktivet, eftersom den innehåller tydliga, detaljerade och direkt tillämpliga bestämmelser. Dessutom säkerställer det att rättsliga krav genomförs samtidigt och på ett harmoniserat sätt i hela unionen.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Det råder allmän enighet bland berörda parter om behovet av att hålla kursen i EU:s insatser för utfasning av fossila bränslen och om att elektrifiering kommer att vara avgörande för omställningen och framtiden för EU:s konkurrenskraft inom fordonsindustrin. Vissa berörda parter hävdar dock att EU:s nuvarande regelverk är alltför stelbent, vilket riskerar att skapa problem för fordonstillverkarna under omställningen. Det är därför lämpligt att minska dessa risker.

Utvärderingen av direktivet om märkning av bilar visade att även om det åtminstone i viss utsträckning hade uppnått sina ursprungliga mål att informera konsumenterna om nya bilars koldioxidutsläpp, finns det flera faktorer som begränsar konsumenternas val och dess potentiella inverkan. Dess relevans kommer att begränsas ytterligare i takt med att användningen av utsläppsfria fordon ökar, för vilka den information som hittills lämnats är mycket begränsad och otillräcklig, och eftersom potentiella fordonsköpare i allt högre grad förlitar sig på digitala plattformar för att samla in information före köpet.

- **Samråd med berörda parter**

Kommissionen identifierade flera viktiga grupper av berörda parter för samråd, däribland medlemsstater (nationella och regionala myndigheter), fordonstillverkare, komponent- och materialleverantörer, bränsle- och energileverantörer, fordonsköpare (privat köpare, företag, företag som förvaltar fordonsparker), icke-statliga miljö-, transport- och konsumentorganisationer samt arbetsmarknadens parter.

För att samla in synpunkter från dessa grupper inledde kommissionen en inbjudan att lämna synpunkter och ett offentligt samråd på nätet den 7 juli–10 oktober 2025. Den höll också möten med branschorganisationer som företräder fordons- och komponenttillverkare och energileverantörer, genomförde bilaterala möten med medlemsstaternas myndigheter, arbetsmarknadens parter och icke-statliga organisationer och uppmanade berörda parter att lämna in ståndpunktsdokument.

Uppmaningen att inkomma med synpunkter på översynen av förordningen om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från personbilar och transportbilar resulterade i två svar, medan den separata uppmaningen att inkomma med synpunkter på översynen av direktivet om märkning av bilar[7] gav 963 svar. Det offentliga samrådet online, som genomfördes på webbplatsen för EU Survey[8], omfattade både översynen av förordningen om normer för koldioxidutsläpp för personbilar och lätta nyttofordon och översynen av direktivet om märkning av bilar. Samrådet fick 1115 svar, varav 859 (77 %) från EU-medborgare, 120 (11 %) från företag, varav 57 (5 %) från små och medelstora företag, 76 (7 %) från näringslivsorganisationer, 14 (1 %) från icke-statliga organisationer och resten från akademiska institutioner, konsumentorganisationer och fackföreningar.

De berörda parterna uttryckte, i sina svar på det offentliga samrådet, ett brett spektrum av åsikter rörande koldioxidmål-nivåerna. Vissa medlemsstater, lokala myndigheter, icke-statliga miljöorganisationer, akademiker och elsektorn ansåg att stabilitet i politiken var avgörande. De flesta andra svarande från industrin ansåg däremot, tillsammans med återkoppling från en mobiliserad medborgarkampanj, att målen för 2035 inte kunde uppnås på grund av en långsammare spridning av utsläppsfria fordon än väntat. Företrädarna för industrin förespråkade i allmänhet att hållbara förnybara bränslen och externt laddbara hybridelfordon skulle ges en roll inom ramen för förordningen om koldioxidutsläppsnormer, i syfte att öka flexibiliteten och förbättra teknikneutraliteten, medan de icke-statliga organisationerna och de offentliga myndigheterna oftast uttryckte motsatt åsikt. Bland de berörda parterna inom industrin efterlystes också större flexibilitet i användningen av böter med förslag om att de skulle fungera som en stödmekanism snarare än som en bestraffande åtgärd. Bland medborgarna och de icke-statliga organisationerna förespråkades i allmänhet att

[7] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Revision-of-the-EU-rules-on-car-labelling_en

[8] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_en

intäkterna skulle användas för att stödja arbetstagare, utveckling av laddningsinfrastruktur och åtgärder på efterfrågesidan.

En klar majoritet av de berörda parterna stödde harmonisering och förenkling av fordonsmärkningen samt tillägg av särskild information för utsläppsfria fordon i märkningen, men inte någon annan ytterligare information som inte är lätt tillgänglig, såsom total ägandekostnad. De flesta berörda parter anser att det är viktigt att utvidga märkningen till att även omfatta nya transportbilar. Konsumentorganisationerna efterlyste en utvidgning av märkningens tillämpningsområde till att även omfatta begagnade bilar.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Den kvantitativa bedömningen av de ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenserna av de policyalternativ som övervägs har byggt på flera scenarier som tagits fram för Primes-modellen. Analysen kompletterades genom användning av andra modelleringsverktyg, som GEM-E3 och E3ME samt GFC:s DIONE-modell.

Övervakningsuppgifter om växthusgasutsläpp och andra egenskaper hos parken av nya lätta fordon hämtades från de årliga övervakningsuppgifter som rapporterats av medlemsstaterna och samlats in av Europeiska miljöbyrån (EEA) i enlighet med förordning (EU) 2019/631.

Ytterligare information inhämtades genom tjänstekontrakt som beställts av externa uppdragstagare.

- **Konsekvensbedömning**

Kommissionen har gjort en konsekvensbedömning med en detaljerad analys. I konsekvensbedömning har kommissionen också bedömt initiativets förenlighet med den europeiska klimatlagen, i enlighet med artikel 6.4 i den förordningen.

Olika politiska alternativ undersöktes, grupperade i tre huvudkategorier: i) Mål för koldioxidutsläpp från personbilar och transportbilar och olika flexibiliteter som underlättar efterlevnaden (hållbara förnybara bränslen, externt laddbara hybridelfordon, flerårig efterlevnad, superkrediter för små elbilar). ii) Ekonomiskt stöd via användning av böter. iii) Fordonsmärkning.

En rekommenderad kombination av alternativ när det gäller mål och flexibilitet har identifierats, vilken ger större flexibilitet och teknikneutralitet, samtidigt som en stark signal bibehålls för investeringar i utsläppsfri mobilitet på längre sikt. När det gäller märkning av fordon föredras det alternativ som omfattar det bredaste utbudet av begagnade fordon.

Det alternativ som föredras rörande koldioxidmålen och flexibiliteterna gynnar tillverkarna under perioden 2030-2034. Samtidigt som minskningsmålen för 2035 på 100 % bibehålls stärker det också teknikneutraliteten genom att erkänna den roll som externt laddbara hybridelfordon och den roll som hållbara förnybara bränslen kan spela efter 2035. Detta kommer att stimulera fortsatta investeringar i och utveckling av annan teknik än utsläppsfria framdrivningssystem, som kan vara användbar för särskilda användningsfall och/eller vid en övergångsfas, och eventuellt också stödja vissa europeiska tillverkares konkurrenskraft på andra marknader. Såsom framgår av bedömningen är energi- och klimateffekterna av det rekommenderade alternativet begränsade, särskilt på grund av de inbyggda skyddsåtgärderna. Mot bakgrund av detta är initiativet förenligt med EU:s klimatneutralitetsmål för 2050, klimatmålet för 2030 och framstegen med anpassningen.

Det rekommenderade alternativet när det gäller koldioxidmålen och flexibiliteten medför vissa ytterligare totala systemkostnader (kapital, bränsle och andra driftskostnader), men uppvisar inga betydande förändringar jämfört med referensscenariot.

Den flexibilitet i lagstiftningen som initiativet ger förväntas öka konkurrenskraften på kort sikt. Det rekommenderade alternativet innehåller inslag som syftar till att uppnå den nödvändiga balansen mellan regleringsmässig flexibilitet och ökad teknikneutralitet å ena sidan och upprätthålla förutsägbarheten och stabiliteten i den långsiktiga signalen om utsläppsfria fordon å andra sidan.

.

Det rekommenderade alternativet för märkning av fordon kommer att ge potentiella köpare av utsläppsfria fordon mer adekvat information och säkerställa att harmoniseringen av märkningens utformning på EU-nivå effektivt leder till förenkling och omfattar alla begagnade fordon på ett likvärdigt sätt. Harmoniseringen undanröjer behovet av att utveckla en nationell utformning av märkningen, vilket leder till kostnadsbesparingar för de nationella myndigheterna.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

I linje med kommissionens åtagande om bättre lagstiftning har förslaget utarbetats i samråd, baserat på öppenhet och fortlöpande kontakter med berörda parter.

Jämfört med den nuvarande förordningen förväntas förslaget inte öka de administrativa kostnaderna till följd av lagstiftningen. Inte heller blir den rättsliga ramen komplexare.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget är förenligt med de grundläggande rättigheter och de principer som erkänns i framför allt Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Det bidrar framför allt till målet att uppnå en hög miljöskyddsnivå i enlighet med principen om hållbar utveckling enligt artikel 37 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna[9].

4. BUDGETKONSEKVENSER

Finansieringsöversikten för rättsakt med konsekvenser för budgetresurser, personalresurser och administrativa resurser bifogades det förslag som ledde till antagandet av förordning (EU) 2019/631 och dess senaste översyn genom förordning (EU) 2023/851.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Detta förslag ändrar inte innehållet i reglerna, eftersom bedömningen av genomförandet förblir densamma som i det förslag som ledde till antagandet av förordning (EU) 2019/631, ändrad genom förordning (EU) 2023/851.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Artikel 1 innehåller följande föreslagna ändringar:

[9] EUT C 326, 26.10.2012, s. 391.

– Genom artikel 1.1 ändras artikel 1 för att sänka målet för 2030 för minskning av koldioxidutsläppen från EU:s hela personbilspark från 50 % till 40 % minskning jämfört med referensåret 2021, och målet för 2035 för minskning av koldioxidutsläppen från EU:s hela park av personbilar och transportbilar från 100 % till 90 %. Dessutom läggs märkning av fordon till i förordningens syfte.

– Genom artikel 1.2 ändras artikel 2.1 b för att klargöra att alla utsläppsfria fordon i kategori N (inklusive N1 och N2), vars vikt utan batteriets vikt är mindre än 2 840 kg, verkligen beaktas vid bedömningen av efterlevnaden av de koldioxidutsläppsmål som fastställs i denna förordning. Det utvidgar också tillämpningsområdet till att omfatta märkning av fordon.

– Genom artikel 1.3 ändras artikel 3 för att förtydliga definitionen av ”provningsvikt” och för att införa definitioner som är relevanta för bestämmelserna om märkning av fordon.

– Genom artikel 1.4 ändras artikel 4 för att införa flerårig efterlevnad. Genom artikel 1.7 ändras artikel 6 och genom artikel 1.9 ändras artikel 8 för att införa följdändringar.

– Genom artikel 1.5 ändras artikel 5 för att möjliggöra superkrediter för små elfordon som tillverkas i EU.

– Genom artikel 1.6 införs nya bestämmelser om vissa hållbara förnybara bränslens roll.

– Genom artikel 1.6 införs nya bestämmelser om rollen för koldioxidsnålt stål tillverkat i EU.

– I artikel 1.10 och 1.14 föreskrivs de nya artiklarna 15a och 15b samt en ny bilaga IIIa, där reglerna för märkning av fordon fastställs.

2025/0420 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller normer för koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon och märkning av fordon samt om upphävande av direktiv 1999/94/EG

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[10],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[11],

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

(1) Genom antagandet av förordning (EU) 2021/1119 (klimatlagen) har unionen i sin lagstiftning fastställt ett bindande mål om klimatneutralitet i hela ekonomin senast 2050, vilket innebär att utsläppen ska ha minskat till nettonoll senast det året, samt ett mål om att uppnå negativa utsläpp därefter; genom förordningen fastställdes också ett bindande mellanliggande klimatmål för unionen för 2030 och bestämmelser om fastställande av ett unionsomfattande mellanliggande klimatmål för 2040.

(2) För att uppnå klimatneutralitetsmålet är det viktigt att bland annat säkerställa och stödja den europeiska industrins konkurrenskraft och resiliens, staka ut omställningsvägar som bygger på den bästa tillgängliga kostnadseffektiva, säkra och skalbara tekniken, lägga större fokus på en rättvis omställning, säkerställa rättvis konkurrens med internationella partner, och fasa ut de fossila bränslena i energisystemet med hjälp av alla de koldioxidfria och koldioxidsnåla energilösningarna.

(3) Genom given för en ren industri och handlingsplanen för den europeiska bilindustrin har unionen skapat förutsättningar för en framgångsrik omställning, med fokus på både utfasning av fossila bränslen och industriell förnyelse, inbegripet stödmekanismer för europeisk industri, krav på europeiskt innehåll i battericeller och batterikomponenter i elfordon som säljs i unionen, bättre tillgång till offentlig och privat finansiering, lika villkor på global nivå och tydliga nödvändiga villkor för

[10] EUT C , , s .
[11] EUT C , , s .

ibruktagande och skalning av ren teknik i syfte att stärka industrins konkurrenskraft och innovation i unionen.

(4) Fordonssektorn är en viktig pelare i unionens ekonomi, och den befinner sig vid en kritisk vändpunkt där den utsätts för hård global konkurrens och står inför djupgående strukturella förändringar i form om utfasning av fossila bränslen och digitalisering. För att uppnå utsläppsfri mobilitet krävs det en integrerad strategi som kombinerar koldioxidreduktion, industriell konkurrenskraft, social rättvisa och tekniskt ledarskap. För att säkerställa att den här omställningen stärker konkurrenskraften i unionens fordonsekosystem och samtidigt upprätthåller unionens miljömässiga och sociala ambitioner antog kommissionen den 5 mars 2025 handlingsplanen för Europas fordonsindustri.

(5) Lätta nyttofordon köps in och används yrkesmässigt. För vissa specifika användningsfall kan det finnas kortsiktiga hinder för att införa utsläppsfria fordon i det segmentet. Det är därför lämpligt att justera 2030 års mål för koldioxidutsläpp för dessa fordon för att stödja tillverkarnas fortsatta investeringsförmåga, i synnerhet i omställningen till utsläppsfria fordon.

(6) Genom att främja utvecklingen och produktionen av små elbilar som tillverkas i EU går det att säkerställa överkomliga priser och tillgång till ren mobilitet för konsumenterna och öka den europeiska fordonssektorns konkurrenskraft och hållbarhet. Det är därför lämpligt att stimulera utvecklingen av små elbilar som tillverkas i EU genom att tillhandahålla incitament i form av koldioxidkrediter för tillverkare som släpper ut sådana fordon på unionsmarknaden.

(7) Även om det är viktigt att koldioxidutsläppsmålen fortsätter att ge incitament till omställningen till utsläppsfri mobilitet och skapar säkerhet och förutsägbarhet för sådana investeringar, kan en brist på flexibilitet i regelverket skapa svårigheter för fordonstillverkarna när den begränsar deras möjligheter att uppfylla kraven. Det är därför lämpligt att stödja en teknikneutral strategi genom att tillhandahålla regleringsmässig flexibilitet för icke-utsläppsfri teknik.

(8) För att tillhandahålla ytterligare regleringsmässig flexibilitet under perioden 2030–2032 bör tillverkarna säkerställa att de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från deras fordon inte överskrider ett utsläppsmål beräknat som genomsnittet av deras årliga specifika utsläppsmål under hela perioden. Uppfyllandet av målen bör bedömas i slutet av perioden för varje enskild tillverkare. Avgifterna för extra utsläpp bör beräknas i enlighet med detta.

(9) Utsläppsminskningsmålet för hela fordonsparken från och med 2035 sänks från 100 % till 90 %, förutsatt att de återstående utsläppen kompenseras genom användning av krediter för koldioxidsnålt stål eller bränslekrediter för hållbara förnybara bränslen.

(10) Användningen av krediter för koldioxidsnålt stål och bränslekrediter för hållbara förnybara bränslen bör begränsas för att bibehålla investeringarna i värdekedjan för nollutsläpp. Genom att krediterna gör det möjligt att kompensera utsläppen på upp till 10 % av målet för EU:s hela fordonspark 2021 från och med 2035, stöder dessa krediter, i kombination med utsläppsminskningsmålet på 90 %, det övergripande klimatneutralitetsmålet.

(11) År 2035 och därefter vart femte år bör kommissionen bedöma förordningens ändamålsenlighet för att upprätthålla anpassningen till det bindande klimatneutralitetsmål för 2050 som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 (klimatlagen).

(12) Det är lämpligt att möjliggöra att utsläppsminskningarna från hållbara förnybara bränslen erkänns i koldioxidnormerna för att ge tillverkarna ytterligare flexibilitet och stödja investeringar i utvecklingen av värdekedjan för hållbara förnybara bränslen. Sådana bränslen kommer att fortsätta att spela en roll för utfasningen av fossila bränslen inom transportsektorn. För att stödja innovativ teknik innehåller den nuvarande ramen enligt direktiv (EU) 2018/2001 bindande mål för avancerade biodrivmedel inom transportsektorn. Genomförandet går framåt, om än långsamt. En översyn av direktiv (EU) 2018/2001 planeras till slutet av 2026 med en bedömning av de framsteg som gjorts och behovet av en uppdatering av den framtida ramen för bioekonomin.

(13) Främjandet av koldioxidsnålt stål är avgörande för att uppnå unionens klimatmål och samtidigt stärka dess industriella konkurrenskraft och strategiska oberoende. Eftersom bilindustrin är en viktig användare av stål är det lämpligt att uppmuntra användningen av koldioxidsnålt stål i fordonsproduktionen för att skapa en pionjärmarknad. För att göra det möjligt för tillverkarna att efter 2035 kompensera för koldioxidutsläppen från sina nya fordon, som inte redan har kompenserats genom användning av hållbara förnybara bränslen, bör de kunna använda krediter för koldioxidsnålt stål som tillverkats i EU.

(14) För att ge tillverkarna av lätta nyttofordon större säkerhet bör en teknisk justering göras av den formel som justerar en tillverkares specifika utsläppsmål beroende på den genomsnittliga provningsvikten för EU:s fordonspark.

(15) Utvärderingen av direktivet om märkning av bilar visade att märkningen inte är harmoniserad mellan medlemsstaterna, att potentiella köpare av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, transportbilar och begagnade fordon inte får tillräcklig information enligt de nuvarande reglerna, och att konsumenterna i allt högre grad förlitar sig på digitala verktyg, medan de nuvarande reglerna är inriktade på fysiska försäljningsställen, med en vägledning i pappersformat och en upphängd affisch. Direktiv 1999/94/EG behöver därför ses över och uppdateras.

(16) En fordonsmärkning med information som är relevant för utsläppsfria fordon bör finnas tillgänglig för att ge potentiella fordonsköpare möjlighet att fatta välgrundade köpbeslut. Dessutom bör en fordonsmärkning finnas tillgänglig inte bara för nya personbilar, utan även för potentiella köpare av transportbilar och begagnade fordon, för att säkerställa att potentiella köpare av dessa fordon också informeras på lämpligt sätt.

(17) Märkningen av enskilda fordon bör innehålla den viktigaste informationen från intyget om överensstämmelse. Den bör också ge konsumenterna möjlighet att få tillgång till ytterligare information. I framtiden, i takt med att de tekniska kraven, övervakning och rapportering och vilka uppgifter som finns tillgängliga utvecklas, skulle ytterligare information till exempel kunna informera kunderna om laddhybridfordons prestanda beroende på användarens beteende när det gäller körning i elektriskt läge.

(18) Eftersom fordonsköpare i allt högre grad förlitar sig på digitala verktyg, och för att göra det möjligt för konsumenterna att jämföra olika fordonsmodeller, inbegripet från olika tillverkare, bör information om alla fordonsmodeller för vilka nya fordon släpps ut på unionsmarknaden göras tillgänglig i en produktdatabas.

(19) Krav på märkning av fordon bör gälla för fordonstillverkare och återförsäljare eller andra fysiska eller juridiska personer som tillhandahåller fordon på marknaden i

samband med kommersiell verksamhet, vilket utesluter privatpersoner som vid enstaka tillfällen säljer en begagnad bil.

(20) Kraven på märkning av fordon bör införlivas i förordning (EU) 2019/631 för att säkerställa en konsekvent och harmoniserad tillämpning av den i hela unionen.

(21) I syfte att inrätta metoder för att fastställa kriterierna för att en bil ska anses vara ”tillverkad i EU”, för att stål ska anses vara koldioxidsnålt och för att ändra bilagan om fordonsmärkning, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen, för beaktande av den tekniska och rättsliga utvecklingen samt utvecklingen när det gäller konsumentinformation. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning. För att säkerställa lika stor delaktighet i utarbetandet av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som utarbetar delegerade akter.

(22) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter med avseende på att fastställa närmare regler och förfaranden för tillverkarnas övervakning och rapportering av alla uppgifter som krävs för beräkningen av krediter för koldioxidsnålt stål och operativa detaljerna med avseende på produktdatabasen för fordonsmärkning. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011.

(23) Eftersom målen för denna förordning, att ge fordonstillverkarna ytterligare flexibilitet för att uppfylla kraven samtidigt som ambitionsnivån för målen för minskade koldioxidutsläpp bibehålls, samt att harmonisera kraven på märkning av fordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(24) Förordning (EU) 2019/631 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1
Ändringar av förordning (EU) 2019/631

Förordning (EU) 2019/631 ska ändras på följande sätt:

(1) Artikel 1 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 5 b ska ersättas med följande:

”(b) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya lätta nyttofordon: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med 40 % av målen under 2021, fastställt i enlighet med del B punkt 6.1.2 i bilaga I.”

b) Punkt 5 a ska ersättas med följande:

”Från och med den 1 januari 2035 ska följande mål för EU:s hela fordonspark tillämpas:

(a) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya personbilar: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med 90 % av målet under 2021, fastställt i enlighet med del A punkt 6.1.3 i bilaga I.

(b) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya lätta nyttofordon: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med 90 % av målet under 2021, fastställt i enlighet med del B punkt 6.1.3 i bilaga I.”

c) Punkt 7 ska ändras på följande sätt:

”7. I denna förordning fastställs regler om märkning av fordon för att säkerställa att relevant information om personbilar och lätta nyttofordon som erbjuds för försäljning eller leasing i unionen görs tillgänglig för potentiella köpare.”

(2) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 b ska texten efter semi-kolonet ersättas med följande:

Utsläppsfria fordon i kategori N ska från och med den 1 januari 2025 vid tillämpningen av denna förordning, utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) 2018/ 858 och förordning (EG) nr 715/2007, räknas som lätta nyttofordon som omfattas av denna förordning, om referensvikten minus energilagringssystemets vikt är högst 2 840 kg.”

b) Följande punkt ska läggas till som punkt 5:

”5. Artiklarna 15a och 15b i denna förordning ska tillämpas på alla fordon i kategorierna M1 och N1, enligt definitionerna i artikel 4 i förordning (EU) 2018/858, som erbjuds för försäljning eller leasing i unionen och är typgodkända i enlighet med det globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta fordon, som fastställs i kommissionens förordning (EU) 2017/1151.”

(3) Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Led l ska ersättas med följande:

”l) *provningsvikt* eller *TM*: personbilens eller det lätta nyttofordonets provningsvikt enligt uppgiften i intyget om överensstämmelse och enligt definitionen i punkt 3.2.25 i FN-föreskrift 154.”

b) Följande punkter ska läggas till som punkterna n till r:

”n) *utsläppsfritt fordon*: personbil eller lätt nyttofordon med utsläpp från avgasröret på 0 g CO_2/km, fastställt i enlighet med det tillämpliga EU-typgodkännandeförfarandet.

o) *fordonsmärkning*: ett schema med grafiska symboler i tryckt eller elektronisk form som uppfyller kraven i denna förordning.

p) *försäljningsställe*: en plats där fordon ställs ut eller erbjuds för försäljning eller leasing till potentiella kunder, inbegripet mässor där fordon presenteras för allmänheten.

q) *reklammaterial*: varje form av information i tryckt eller elektronisk form, offline eller online, som används för försäljning eller leasing av fordon eller i marknadsföring, reklam eller säljfrämjande åtgärder för fordon som erbjuds för försäljning eller leasing till allmänheten eller till en potentiell kund.

r) *fordonsmodell*: grupp av fordon som tillhör samma typ, variant och version enligt vad som anges i del B i bilaga I till förordning (EU) 2018/858.”

(4) Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

a) i punkt 1 c ska följande text läggas till:

”Från och med 2035 ska tillverkaren även säkerställa att dess genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp inte överstiger summan av dess bränslekrediter enligt artikel 5a och krediter för koldioxidsnålt stål enligt artikel 5b.”

b) Punkt 1a ska ersättas med följande:

”1a. Genom undantag från punkt 1 ska tillverkare, för de perioder som omfattar kalenderåren 2025–2027 och kalenderåren 2030–2032, säkerställa att deras genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under dessa perioder inte överskrider deras specifika utsläppsmål under dessa perioder, även när de är medlemmar i en pool.

Dessa genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp ska beräknas som genomsnittet under den berörda perioden av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen per år, viktat efter antalet nyregistrerade fordon för tillverkaren varje kalenderår.

De specifika utsläppsmålen ska beräknas som genomsnittet under den berörda perioden av de årliga specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med del A punkt 6.3 eller del B i bilaga I eller, om en tillverkare beviljas ett undantag enligt artikel 10, i enlighet med det undantaget, viktade i förhållande till antalet nya fordon som registrerades för tillverkaren under varje kalenderår.

För varje kalenderår inom vilket en tillverkare ingick i en pool ska värdena för den poolen användas som de årliga genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen och det årliga specifika utsläppsmålet.”

(5) Artikel 5 ska ersättas med följande:

”*Artikel 5*

Superkrediter för små utsläppsfria fordon

1. Vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp ska fram till 2034 varje nytt utsläppsfritt fordon i kategori M1 som identifieras som ett litet elfordon i enlighet med del A punkt 2.4 i bilaga I till förordning (EU) 2018/858 och som tillverkats i EU, räknas som 1,3 fordon.

2. För varje kalenderår ska varje medlemsstat, som en del av sina skyldigheter i enlighet med artikel 7, för varje nytt utsläppsfritt fordon i kategori M1 fastställa huruvida det identifieras som ett litet elfordon i enlighet med del A punkt 2.4 i bilaga I till förordning (EU) 2018/858 och huruvida det har tillverkats i EU samt värdet på de parametrar som fastställer konformiteten, och meddela kommissionen denna information.

3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att komplettera denna förordning genom att upprätta en metod för att fastställa kriterierna för att en bil ska anses vara ”tillverkad i EU”.

3. Punkt 1 ska inte tillämpas om på tillverkare som har bildat en pool, om inte samtliga tillverkare i poolen ingår i samma grupp av anslutna tillverkare.”

(6) Följande artiklar ska införas som artiklarna 5 a och 5b:

”Artikel 5a
De hållbara förnybara bränslenas roll

1. Från och med 2035 ska kommissionen för varje tillverkare, på grundval av de minskningar av växthusgasutsläppen som uppnås genom användning av de bränslen som avses i punkt 2, beräkna bränslekrediter, som fastställs i enlighet med punkt 7 i delarna A och B i bilaga I, för att kompensera för utsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registreras under kalenderåret. Dessa bränslekrediter ska beräknas med beaktande av den mängd sådana bränslen som släpps ut på unionsmarknaden för vägtransporter och deras växthusgasutsläppsintensitet, som beräknas i enlighet med artikel 29a och 31 i direktiv (EU) 2018/2001 och som rapporteras i den unionsdatabas som inrättas i enlighet med artikel 31a i det direktivet, andelen vägtransportbränsle som används i personbilar och lätta nyttofordon, fordonens genomsnittliga körsträcka under deras livstid samt antalet registrerade fordon.

2. De stödberättigade bränslena ska vara förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung enligt definitionen i artikel 2.36 i direktiv (EU) 2018/2001 och uppfylla kriterierna i artikel 29a i det direktivet, biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2.33 i det direktivet och biogas enligt definitionen i artikel 2.28 i det direktivet, som båda produceras från bränsleråvaror som förtecknas i bilaga IX till det direktivet och som uppfyller kriterierna i artikel 29 i det direktivet.

3. Krediterna för alla de bränslen som avses i punkt 2 får inte minska en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp med mer än 3 % av målet för EU:s hela fordonspark$_{2021}$ i enlighet med punkt 6.0 i delarna A och B i bilaga I.

Krediterna för de mängder biodrivmedel och biogas som produceras från bränsleråvaror som förtecknas i del B i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001 får inte minska en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp med mer än 1 % av målet för EU:s hela fordonspark$_{2021}$ i enlighet med punkt 6.0 i delarna A och B i bilaga I.

4. Punkt 1 ska inte tillämpas på tillverkare som har bildat en pool, om inte samtliga tillverkare i poolen ingår i samma grupp av anslutna tillverkare.

Artikel 5b
Koldioxidsnålt ståls roll

1. Från och med 2035 ska en tillverkare erhålla krediter för koldioxidsnålt stål som har tillverkats i EU (nedan kallade *krediter för koldioxidsnålt stål*) för att kompensera för utsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registrerats under kalenderåret.

2. Punkt 1 ska inte tillämpas på de fordon vars bidrag till de genomsnittliga utsläppen omfattas av artikel 5a.

.

3. Krediterna för koldioxidsnålt stål ska beräknas med beaktande av mängden och koldioxidutsläppsintensiteten, som beräknas enligt den metod som anges i punkt 6, för det koldioxidsnåla stål som har tillverkats i EU och som används i tillverkarens nya personbilar eller nya lätta nyttofordon som registreras i unionen under kalenderåret, antalet fordon som registreras under kalenderåret och fordonens genomsnittliga körsträcka under deras livstid, i enlighet med punkt 7 i delarna A och B i bilaga I.

4. Krediterna för koldioxidsnålt stål får inte minska en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp med mer än 7 % av målet för EU:s hela fordonspark$_{2021}$ i enlighet med punkt 6.0 i delarna A och B i bilaga I.
5. Kommissionen ska genom genomförandeakter specificera närmare regler och förfaranden för tillverkarnas övervakning och rapportering av alla uppgifter som krävs för beräkningen av krediter för koldioxidsnålt stål. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

6. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att komplettera denna förordning genom att införa en metod för att fastställa egenskaperna hos det koldioxidsnåla stålet och koldioxidutsläppsintensiteten hos stålet och hos referensstålet som en referenspunkt för beräkningen av krediterna för koldioxidsnålt stål.

7. Punkt 1 ska inte tillämpas om på tillverkare som har bildat en pool, om inte samtliga tillverkare i poolen ingår i samma grupp av anslutna tillverkare.”

(7) I artikel 6.2 ska den sista meningen ersättas med följande:

”Genom undantag från första stycket får ett avtal om att bilda en pool som omfattar kalenderåret 2025 eller 2026 ingås till och med den 31 december 2027, och ett avtal om att bilda en pool som omfattar kalenderåret 2030 eller 2031 får ingås till och med den 31 december 2032.”

(8) Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 5 ska följande mening införas efter den första meningen:

”Tillverkare som ansvarar för färre än 1 000 nya personbilar, eller färre än 1 000 nya lätta nyttofordon, som registrerats i unionen under det föregående kalenderåret ska förse kommissionen med fullständig information om sina anslutna företag i den mening som avses i artikel 3.2, såvida de inte tidigare har anmält sådan information och inga förändringar har skett sedan dess.”

b) Följande punkt 6b ska införas:

”6b. Varje tillverkare ska utse en kontaktpunkt för korrespondens som avses i denna artikel.”

(9) Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska andra stycket ersättas med följande:

”Genom undantag från första stycket ska kommissionen med avseende på kalenderåren 2025–2027 och 2030–2032 ålägga varje tillverkare vars genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under perioden överskrider dess specifika utsläppsmål under den perioden avgifter för extra utsläpp.”

b) Följande ska läggas till som punkt 5:

”Genom undantag från punkterna 1 och 2 ska kommissionen för varje kalenderår från och med 2035 ålägga tillverkaren eller i förekommande fall den poolansvarige avgifter för extra utsläpp, om tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överstiger dess specifika utsläppsmål eller dess genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överstiger summan av dennes bränslekrediter enligt artikel 5a och dess krediter för koldioxidsnålt stål enligt artikel 5b.

Avgifterna för extra utsläpp enligt punkt 1 ska beräknas enligt följande formel:

(genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp – (bränslekrediter + krediter för koldioxidsnålt stål)) × EUR 95) × antalet nyregistrerade fordon.

I ovanstående beräkning får summan av bränslekrediterna och krediterna för koldioxidsnålt stål inte överstiga 10 % av målet för EU_{2021}.”

(10) I artikel 15 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. År 2035 och därefter vart femte år ska kommissionen bedöma förordningens ändamålsenlighet när det gäller att uppnå utsläppsfri rörlighet. Kommissionen ska också bedöma inverkan, genomförbarheten och lämpligheten av att inkludera krav på lokalt innehåll, särskilt på grundval av genomförandet av relevant EU-lagstiftning. Med beaktande av marknads- och teknikutvecklingen ska kommissionen vid behov se över och ändra denna förordning, särskilt när det gäller justeringar av målen för hela fordonsparken i syfte att upprätthålla anpassningen till det bindande klimatneutralitetsmål för 2050 som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119.”

(11) Följande artiklar ska införas som artiklarna 15 a och 15b:

”Artikel 15a

Tillverkarnas och distributörernas skyldigheter när det gäller märkning av fordon

1. Distributörerna ska säkerställa att en fordonsmärkning enligt del 2 i bilaga IIIa fästs på eller visas, på ett väl synligt sätt och fullt läsbar, nära varje fordon som erbjuds för försäljning eller leasing på deras försäljningsställen.

Fordonsmärkningen ska innehålla de uppgifter som anges i del 2 i bilaga IIIa för det fordon som den avser.

Utöver fordonsmärkningen ska distributören informera den potentiella köparen av ett begagnat utsläppsfritt fordon eller ett externt laddbart hybridelfordon om fordonets drivbatteris nuvarande status, på grundval av den information som finns tillgänglig på fordonets bildskärm i enlighet med bilaga VI till förordning (EU) 2025/1707.

2. Tillverkarna eller i förekommande fall distributörerna ska säkerställa att allt reklammaterial som rör försäljningen eller leasingen av enskilda fordon visar den fordonsmärkning som anges i del 2 i bilaga IIIa för varje fordon, inbegripet fordon som erbjuds för försäljning eller leasing på internet.

Om reklammaterialet avser en eller flera fordonsmodeller ska det innehålla värdena för alla fordon som det avser eller intervallet mellan det lägsta och det högsta värdet för alla fordon som det avser, för alla de tekniska parametrar som anges i del 2 i bilaga IIIa.

Om reklammaterial som distribueras på elektronisk väg gör det möjligt för konsumenterna att konfigurera ett visst fordon, till exempel online-verktyg för bilkonfigurering, ska det tydligt visa för konsumenterna hur olika typer av särskild utrustning och tillvalsutrustning påverkar värdena för alla de tekniska parametrar som anges i del 2 i bilaga IIIa.

3. Senast 12 månader efter denna förordnings ikraftträdande ska kommissionen inrätta en produktdatabas som ska vara tillgänglig för allmänheten och tillhandahålla information om fordonsmärkningen för fordonsmodeller som släpps ut på marknaden.

Kommissionen ges befogenhet att genom genomförandeakter fastställa de operativa detaljerna med avseende på produktdatabasen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.

4. Tillverkarna ska utan onödigt dröjsmål föra in den information som förtecknas i del 3 i bilaga IIIa i produktdatabasen för varje fordonsmodell för vilken nya enheter släpps ut på marknaden.

Tillverkarna ska säkerställa att den information som förs in i produktdatabasen är korrekt och exakt och vid behov uppdatera den.

5. Tillverkarna och distributörerna får inte tillhandahålla eller visa märkningar som efterliknar den fordonsmärkning som föreskrivs i denna förordning, och inte tillhandahålla eller visa sådana märkningar, märken, symboler eller påskrifter för fordon som inte uppfyller kraven i denna förordning och som sannolikt skulle vilseleda slutanvändarna med avseende på de uppgifter som anges i bilaga IIIa.

6. Om en tjänsteleverantör som avses i artikel 6 i förordning (EU) 2022/2065 tillåter försäljning av fordon via sin webbplats ska den tjänsteleverantören möjliggöra visning av fordonsmärkningen i enlighet med punkt 2.

7. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 i syfte att ändra de uppgiftskrav och uppgiftsparametrar som fastställs i delarna 2 och 3 i bilaga IIIa för att inkludera ytterligare information som är relevant för konsumenterna i produktdatabasen och för att precisera metoden för att fastställa parametern ”tillverkad i EU”.

Artikel 15b
Medlemsstaternas skyldigheter när det gäller märkning av fordon

1. Medlemsstaterna ska utse en marknadskontrollmyndighet i enlighet med förordning (EU) 2019/1020 som är ansvarig för att säkerställa efterlevnaden av de åtgärder som fastställs i artikel 15a. Marknadskontrollmyndigheterna får återkräva kostnaderna för dokumentkontrollen vid bristande efterlevnad av de relevanta artiklarna i denna förordning.

2. Medlemsstaterna ska fastställa regler om de sanktioner och mekanismer för kontroll av efterlevnaden som ska tillämpas vid överträdelse av bestämmelserna om märkning av fordon samt vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla dessa regler och åtgärder senast tolv månader från denna förordnings ikraftträdande samt utan dröjsmål eventuella ändringar som berör dem. “

(12) I artikel 17 ska punkt 6 ersättas med följande:

”En delegerad akt som antagits enligt artikel 5a.5, artikel 7.8, artikel 7a.2, artikel 10.8, artikel 11.1 fjärde stycket, artikel 13.4, artikel 14.2, artikel 15.8 och 15.9 samt artikel 15a.7 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.”

(13) Bilaga I ska ändras i enlighet med bilaga I till den här förordningen.

(14) Bilaga IIIa ska införas i enlighet med bilaga I till den här förordningen.

Artikel 2
Upphävande

Direktiv 1999/94/EG ska upphöra att gälla.

Artikel 3
Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 1.5 ska tillämpas från och med den 1 januari [*Publikationsbyrån: För in året efter den dag då omnibuspaketet om fordonsindustrin börjar tillämpas*].

Artiklarna 1.11 och 2 ska tillämpas från och med den ... [*12 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

FINANSIERINGS- OCH DIGITALISERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET 3
1.1. Förslagets eller initiativets titel 3
1.2. Berörda politikområden 3
1.3. Mål 3
1.3.1. Allmänt/allmänna mål 3
1.3.2. Specifikt/specifika mål 3
1.3.3. Verkan eller resultat som förväntas 3
1.3.4. Prestationsindikatorer 3
1.4. Förslaget eller initiativet avser 4
1.5. Grunder för förslaget eller initiativet 4
1.5.1. Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet 4
1.5.2. Mervärdet av en åtgärd på EU-nivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på EU-nivå” i detta avsnitt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna. 4
1.5.3. Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder 4
1.5.4. Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument 5
1.5.5. Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning 5
1.6. Förslagets eller initiativets varaktighet och budgetkonsekvenser 6
1.7. Planerad(e) genomförandemetod(er) 6
2. FÖRVALTNINGSÅTGÄRDER 8
2.1. Regler om uppföljning och rapportering 8
2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem 8
2.2.1. Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås 8
2.2.2. Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna 8
2.2.3. Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande) 8
2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter 9
3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER 10
3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten 10

3.2. Förslagets beräknade budgetkonsekvenser för anslagen 12
3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen 12
3.2.1.1. Anslag i den antagna budgeten 12
3.2.1.2. Anslag från externa inkomster avsatta för särskilda ändamål 17
3.2.2. Beräknad output som finansieras med driftsanslag 22
3.2.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen 24
3.2.3.1. Anslag i den antagna budgeten 24
3.2.3.2. Anslag från externa inkomster avsatta för särskilda ändamål 24
3.2.3.3. Totala anslag 24
3.2.4. Beräknat personalbehov 25
3.2.4.1. Finansierat med den antagna budgeten 25
3.2.4.2. Finansierat med externa inkomster avsatta för särskilda ändamål 26
3.2.4.3. Totalt personalbehov 26
3.2.5. Översikt över beräknad inverkan på it-relaterade investeringar 28
3.2.6. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen 28
3.2.7. Bidrag från tredje part 28
3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna 29
4. DIGITALA INSLAG 29
4.1. Krav med digital relevans 30
4.2. Data 30
4.3. Digitala lösningar 31
4.4. Interoperabilitetsbedömning 31
4.5. Åtgärder till stöd för digitalt genomförande 32

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets titel

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av direktiv 1999/94/EG

1.2. Berörda politikområden

Klimatpolitik

1.3. Mål

1.3.1. Allmänt/allmänna mål

Förslaget syftar till att tillhandahålla

1) ytterligare flexibilitet för tillverkare för att stödja omställningen till utsläppsfri mobilitet,

2) harmoniserade uppdaterade regler för koldioxidutsläppsmärkning.

1.3.2. Specifikt/specifika mål

Förslagets huvudsyften är att

1) införa ökad flexibilitet för tillverkarna att uppnå sina koldioxidmål,

2) öka teknikneutraliteten hos normerna för koldioxidutsläpp,

3) bibehålla koldioxidutsläppsnormernas bidrag till att uppnå de klimatmål som fastställs i EU:s klimatlag,

4) upprätthålla säkerhet och förutsägbarhet för tillverkarna och investerarna i värdekedjan för utsläppsfri mobilitet, och

5) införa harmoniserad konsumentinformation, även för utsläppsfria fordon.

1.3.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Det kombinerade alternativ som föredras rörande koldioxidmålen och flexibiliteterna gynnar tillverkarna under perioden 2030-2034. Samtidigt som målen för 2035 på 100 % bibehålls stärker det teknikneutraliteten genom att den roll som externt laddbara hybridelfordon, hållbara förnybara bränslen och koldioxidsnålt stål kan spela efter 2035 erkänns. Detta kommer att stimulera fortsatta investeringar i och utveckling av annan teknik än utsläppsfria framdrivningssystem, som kan vara användbar för särskilda användningsfall och/eller vid en övergångsfas, och eventuellt också stödja vissa europeiska tillverkares konkurrenskraft på andra marknader. Såsom framgår av bedömningen är energi- och klimateffekterna av det rekommenderade alternativet begränsade, särskilt på grund av de inbyggda skyddsåtgärderna. Mot bakgrund av detta är initiativet förenligt med EU:s klimatneutralitetsmål för 2050, klimatmålet för 2030 och framstegen med anpassningen.

1.3.4. Prestationsindikatorer

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

Följande indikatorer har identifierats: (Konsekvensbedömning)

– De genomsnittliga koldioxidutsläppen från EU:s fordonspark av nya personbilar och lätta lastbilar kommer att övervakas årligen per fordon, tillverkare och medlemsstat.

– Utsläpp av växthusgaser från personbilar och lätta lastbilar kommer att övervakas genom medlemsstaternas årliga inventeringar av växthusgasutsläpp.

– Antalet och andelen nyregistrerade utsläppsfria och utsläppssnåla fordon kommer att övervakas genom de årliga övervakningsuppgifter som medlemsstaterna lämnar in.

– Sysselsättningsnivån kommer att övervakas på grundval av offentligt tillgänglig statistik från Eurostat om EU:s sysselsättning inom sektorn.

1.4. Förslaget eller initiativet avser

☐ en ny åtgärd

☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd[12]

☒ en förlängning av en befintlig åtgärd

☐ en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.5. Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1. Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet

Ändringsförslaget syftar till att fastställa ytterligare villkor för tillverkarna när det gäller uppfyllandet av målen för minskade koldioxidutsläpp, och samtidigt bibehålla den övergripande ambitionsnivån för målen för minskade koldioxidutsläpp i enlighet med EU-lagstiftningen.

1.5.2. Mervärdet av en åtgärd på EU-nivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på EU-nivå” i detta avsnitt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.

Klimatförändringar är ett gränsöverskridande problem som inte kan lösas genom enbart nationella eller lokala åtgärder. Samordning av klimatåtgärder måste ske på EU-nivå, och EU-åtgärder är motiverade av subsidiaritetsskäl. Med hänsyn till behovet av att ändra förordning (EU) 2019/631 genom att ge ytterligare villkor när det gäller mål för minskade koldioxidutsläpp kan målen för detta initiativ inte uppnås av medlemsstaterna själva.

1.5.3. Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

Förslaget bygger på befintlig lagstiftning som har säkerställt kontinuerliga minskningar av koldioxidutsläpp från EU:s fordonspark av nya bilar och lätta nyttofordon under det senaste årtiondet.

[12] I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

1.5.4. Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument

Inga ytterligare resurser krävs.

1.5.5. Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning

Inga ytterligare resurser krävs.

1.6. Förslagets eller initiativets varaktighet och budgetkonsekvenser

☐ **begränsad varaktighet**

– ☐ verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ

– ☐ budgetkonsekvenser från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för åtagandebemyndiganden och från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för betalningsbemyndiganden.

☒ obegränsad varaktighet

– Efter en inledande period ÅÅÅÅ–ÅÅÅÅ,

– beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7. Planerad(e) genomförandemetod(er)

☒ **Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen

– ☒ via dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer;

– ☐ via genomförandeorgan

☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna

☐ **Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

– ☐ tredjeländer eller organ som de har utsett

– ☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)

– ☐ Europeiska investeringsbanken och Europeiska investeringsfonden

– ☐ organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen

– ☐ offentligrättsliga organ

– ☐ privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier

– ☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier

– ☐ organ eller personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den grundläggande akten

– ☐· organ som är etablerade i en medlemsstat och som omfattas av en medlemsstats privaträtt eller unionsrätten och som i enlighet med sektorsspecifika regler kan anförtros genomförandet av unionsmedel eller budgetgarantier, i den mån sådana organ kontrolleras av offentligrättsliga organ eller privaträttsliga organ som anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter och har tillräckliga finansiella garantier i form av gemensamt och solidariskt ansvar från kontrollorganens sida eller likvärdiga finansiella garantier, som för varje åtgärd kan vara begränsad till det högsta beloppet för unionens stöd.

Anmärkningar

2. FÖRVALTNINGSÅTGÄRDER

2.1. Regler om uppföljning och rapportering

Det görs inga ändringar av övervaknings- och rapporteringsreglerna, eftersom det nuvarande systemet också gör det möjligt att övervaka tillämpningen av de föreslagna ytterligare villkoren.

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås

Förslaget genomför inte något finansieringsprogram. Genomförandemetod, finansieringsmekanismer, betalningsvillkor och kontrollstrategi rörande felkvot är inte tillämpliga.

2.2.2. Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna

Detta förslag gäller inte ett utgiftsprogram. Effektiv övervakning av uppgifter ur fordonsregister är avgörande för att säkerställa rättslig säkerhet vid tillämpningen av lagstiftningen och för att säkerställa lika villkor mellan tillverkare.

2.2.3. Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)

Detta initiativ leder inte till några nya väsentliga kontroller eller risker som inte omfattas av en befintlig ram för intern kontroll. Inga särskilda åtgärder förutom tillämpning av budgetförordningen planeras.

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Utöver tillämpningen av budgetförordningen för att förebygga bedrägeri och oriktigheter kommer villkoren för efterlevnad av kraven på minskade koldioxidutsläpp som föreskrivs i detta förslag att åtföljas av övervakning och rapportering av olika dataset i enlighet med förordning (EU) 2019/631.

3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten

- Befintliga budgetposter

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff[13].	från Efta-länder[14]	från kandidatländer och potentiella kandidater[15]	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
	[XX.YY.YY.YY]	Diff./Icke-diff.	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ
	[XX.YY.YY.YY]	Diff./Icke-diff.	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ
	[XX.YY.YY.YY]	Diff./Icke-diff.	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

- Nya budgetposter som föreslås

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff.	från Efta-länder	från kandidatländer och potentiella kandidater	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
	[XX.YY.YY.YY]	Diff./Icke-diff.	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ
	[XX.YY.YY.YY]	Diff./Icke-diff.	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ
	[XX.YY.YY.YY]	Diff./Icke-diff.	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

[13] Differentierade respektive icke-differentierade anslag.
[14] Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.
[15] Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidater i västra Balkan.

3.2. Förslagets beräknade budgetkonsekvenser för anslagen

3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

– ☒ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk

– ☐ Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

3.2.1.1. Anslag i den antagna budgeten

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Nummer	

GD: <…….>			År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					**0.000**
	Betalningar	(2a)					**0.000**
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					**0.000**
	Betalningar	(2b)					**0.000**
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program							
Budgetpost		(3)					**0.000**
TOTALA anslag för GD <…….>	Åtaganden	=1a+1b+3	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
	Betalningar	=2a+2b+3	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

GD: <…….>			År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					**0.000**
	Betalningar	(2a)					**0.000**
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					**0.000**

	Betalningar	(2b)					**0.000**
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program							
Budgetpost		(3)					**0.000**
TOTALA anslag för GD <…….>	Åtaganden	=1a+1b+3	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
	Betalningar	=2a+2b+3	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

			År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
	Betalningar	(5)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
TOTALA anslag för RUBRIK <….> i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
	Betalningar	=5+6	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Nummer	

GD: <…….>			År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					**0.000**
	Betalningar	(2a)					**0.000**
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					**0.000**
	Betalningar	(2b)					**0.000**

Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program							
Budgetpost		(3)					**0.000**
TOTALA anslag för GD <…….>	Åtaganden	=1a+1b+3	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
	Betalningar	=2a+2b+3	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

GD: <…….>			År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					**0.000**
	Betalningar	(2a)					**0.000**
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					**0.000**
	Betalningar	(2b)					**0.000**
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program							
Budgetpost		(3)					**0.000**
TOTALA anslag för GD <…….>	Åtaganden	=1a+1b+3	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
	Betalningar	=2a+2b+3	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

			År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
	Betalningar	(5)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
TOTALA anslag för RUBRIK <….>	Åtaganden	=4+6	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

i den fleråriga budgetramen	Betalningar	=5+6	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

			År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
• TOTALA driftsanslag (alla driftsposter)	Åtaganden	(4)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
	Betalningar	(5)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
• TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program (alla driftsrelaterade rubriker)		(6)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
TOTALA anslag för rubrikerna 1–6	Åtaganden	=4+6	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Betalningar	=5+6	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

Rubrik i den fleråriga budgetramen	**7**	!””Administrativa utgifter”

GD: <…….>		År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
• Personalresurser		0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
• Övriga administrativa utgifter		0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
TOTALT GD <…….>	Anslag	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

GD: <…….>		År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
• Personalresurser		0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
• Övriga administrativa utgifter		0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
TOTALT GD <…….>	Anslag	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

TOTALA anslag för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

		År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
TOTALA anslag för RUBRIKERNA 1–7	Åtaganden	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
i den fleråriga budgetramen	Betalningar	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

3.2.1.2. Anslag från externa inkomster avsatta för särskilda ändamål

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Nummer	

GD: <…….>			År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					**0.000**
	Betalningar	(2a)					**0.000**
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					**0.000**
	Betalningar	(2b)					**0.000**
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program							
Budgetpost		(3)					**0.000**
TOTALA anslag för GD <…….>	Åtaganden	=1a+1b+3	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
	Betalningar	=2a+2b+3	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
GD: <…….>			År	År	År	År	**TOTALT**

			2024	2025	2026	2027	Budgetram 2021–2027
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					**0.000**
	Betalningar	(2a)					**0.000**
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					**0.000**
	Betalningar	(2b)					**0.000**
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program							
Budgetpost		(3)					**0.000**
TOTALA anslag för GD <…….>	Åtaganden	=1a+1b+3	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
	Betalningar	=2a+2b+3	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027
TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
	Betalningar	(5)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
TOTALA anslag för RUBRIK <….> i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
	Betalningar	=5+6	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Nummer	

GD: <…….>	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027
Driftsanslag					

Budgetpost	Åtaganden	(1a)					**0.000**
	Betalningar	(2a)					**0.000**
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					**0.000**
	Betalningar	(2b)					**0.000**
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program							
Budgetpost		(3)					**0.000**
TOTALA anslag för GD <…….>	Åtaganden	=1a+1b+3	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
	Betalningar	=2a+2b+3	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

GD: <…….>			År	År	År	År	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					**0.000**
	Betalningar	(2a)					**0.000**
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					**0.000**
	Betalningar	(2b)					**0.000**
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program							
Budgetpost		(3)					**0.000**
TOTALA anslag för GD <…….>	Åtaganden	=1a+1b+3	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
	Betalningar	=2a+2b+3	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

			År	År	År	År	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
	Betalningar	(5)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**

TOTALA anslag för RUBRIK <….>	Åtaganden	=4+6	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
i den fleråriga budgetramen	Betalningar	=5+6	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

			År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
• TOTALA driftsanslag (alla driftsposter)	Åtaganden	(4)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
	Betalningar	(5)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
• TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program (alla driftsrelaterade rubriker)		(6)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
TOTALA anslag under rubrikerna 1-till 6	Åtaganden	=4+6	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Betalningar	=5+6	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

Rubrik i den fleråriga budgetramen	**7**	!””Administrativa utgifter”

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

GD: <…….>		År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
• Personalresurser		0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
• Övriga administrativa utgifter		0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
TOTALT GD <…….>	Anslag	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

GD: <…….>	År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
• Personalresurser	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**

• Övriga administrativa utgifter		0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
TOTALT GD <…….>	Anslag	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

TOTALA anslag för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

		År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
TOTALA anslag för RUBRIKERNA 1–7	Åtaganden	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
i den fleråriga budgetramen	Betalningar	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

3.2.2. Beräknad output som finansierats med driftsanslag (ska inte fyllas i för decentraliserade byråer)

Åtagandebemyndiganden i miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och output ⇩			År **2024**		År **2025**		År **2026**		År **2027**		För in så många år som behövs för att redovisa hur länge resursanvändningen påverkas (jfr avsnitt 1.6)						**TOTALT**	
	OUTPUT																	
	Typ[16]	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
SPECIFIKT MÅL nr 1[17]…																		

16 Output som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

17 Mål som redovisats under avsnitt 1.3.2: ”Specifikt/specifika mål”

- Output																		
- Output																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 1																		
SPECIFIKT MÅL nr 2…																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 2																		
TOTALT																		

3.2.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

– ☒ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk

– ☐ Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

3.2.3.1. Anslag i den antagna budgeten

ANTAGNA ANSLAG	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	SUMMA 2021–2027
RUBRIK 7					
Personalresurser	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
Övriga administrativa utgifter	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
Delsumma för RUBRIK 7	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
Utanför RUBRIK 7					
Personalresurser	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
Andra utgifter av administrativ natur	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
Delsumma utanför RUBRIK 7	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
TOTALT	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

3.2.3.2. Anslag från externa inkomster avsatta för särskilda ändamål

EXTERNA INKOMSTER AVSATTA FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	SUMMA 2021–2027
RUBRIK 7					
Personalresurser	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
Övriga administrativa utgifter	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
Delsumma för RUBRIK 7	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
Utanför RUBRIK 7					
Personalresurser	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
Andra utgifter av administrativ natur	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
Delsumma utanför RUBRIK 7	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
TOTALT	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

3.2.3.3. Totala anslag

TOTALT ANTAGNA ANSLAG EXTERNA INKOMSTER AVSATTA FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	SUMMA 2021–2027
RUBRIK 7					
Personalresurser	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
Övriga administrativa utgifter	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
Delsumma för RUBRIK 7	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
Utanför RUBRIK 7					
Personalresurser	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
Andra utgifter av administrativ natur	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**

Delsumma utanför RUBRIK 7	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
TOTALT	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

Personalbehov och andra utgifter av administrativ natur ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, samt vid behov kompletterat med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

3.2.4. Beräknat personalbehov

– ☒ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk

– ☐ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

3.2.4.1. Finansierat med den antagna budgeten

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

ANTAGNA ANSLAG		År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)					
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)		0	0	0	0
20 01 02 03 (EU:s delegationer)		0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)		0	0	0	0
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)		0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka)		0	0	0	0
• Extern personal (heltidsekvivalenter)					
20 02 01 (kontraktsanställda och nationella experter finansierade genom ramanslaget)		0	0	0	0
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)		0	0	0	0
Post för admin. stöd [XX.01.YY.YY]	- vid huvudkontoret	0	0	0	0
	- vid EU:s delegationer	0	0	0	0
01 01 01 02 (kontraktsanställda och nationella experter – indirekta forskningsåtgärder)		0	0	0	0
01 01 01 12 (Kontraktsanställda och nationella experter – direkta forskningsåtgärder)		0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – rubrik 7		0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – utanför rubrik 7		0	0	0	0
TOTALT		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.2. Finansierat med externa inkomster avsatta för särskilda ändamål

EXTERNA INKOMSTER AVSATTA FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)				
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	0	0	0	0
20 01 02 03 (EU:s delegationer)	0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
20 01 02 03 (EU:s delegationer) 01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka)	0	0	0	0

• Extern personal (heltidsekvivalenter)					
20 02 01 (kontraktsanställda och nationella experter finansierade genom ramanslaget)		0	0	0	0
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)		0	0	0	0
Post för admin. stöd [XX.01.YY.YY]	- vid huvudkontoret	0	0	0	0
	- vid EU:s delegationer	0	0	0	0
01 01 01 02 (kontraktsanställda och nationella experter – indirekta forskningsåtgärder)		0	0	0	0
01 01 01 12 (Kontraktsanställda och nationella experter – direkta forskningsåtgärder)		0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – rubrik 7		0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – utanför rubrik 7		0	0	0	0
TOTALT		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.3. Totalt personalbehov

TOTALA ANTAGNA ANSLAG + EXTERNA INKOMSTER AVSATTA FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL		År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)					
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)		0	0	0	0
20 01 02 03 (EU:s delegationer)		0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)		0	0	0	0
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)		0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka)		0	0	0	0
• Extern personal (heltidsekvivalenter)					
20 02 01 (kontraktsanställda och nationella experter finansierade genom ramanslaget)		0	0	0	0
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)		0	0	0	0
Post för admin. stöd [XX.01.YY.YY]	- vid huvudkontoret	0	0	0	0
	- vid EU:s delegationer	0	0	0	0
01 01 01 02 (kontraktsanställda och nationella experter – indirekta forskningsåtgärder)		0	0	0	0
01 01 01 12 (Kontraktsanställda och nationella experter – direkta forskningsåtgärder)		0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – rubrik 7		0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – utanför rubrik 7		0	0	0	0
TOTALT		**0**	**0**	**0**	**0**

Personal som behövs för att genomföra förslaget (heltidsekvivalenter):

	Täcks av befintlig personal vid kommissionens avdelningar	**Särskild ytterligare personal***		
		Finansieras genom rubrik 7 eller forskning	**Finansieras genom BA-post**	**Finansieras genom avgifter**

Tjänster i tjänsteförteckningen			Ej tillämpligt	
Extern personal (kontraktsanställda, nationella experter, vikarier)				

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	
Extern personal	

3.2.5. Översikt över beräknad inverkan på it-relaterade investeringar

Obligatoriskt: bästa tillgängliga skattning av de it-relaterade investeringar som förslaget/initiativet medför ska anges i tabellen nedan.

När så krävs för genomförandet av förslaget/initiativet ska i undantagsfall anslag under rubrik 7 anges på därför avsedd rad.

Anslagen under rubrikerna 1–6 ska redovisas som ”It-utgifter inom operativa program som inte omfattas av kommissionens administrativa självständighet och institutionella befogenheter”. Dessa utgifter avser den driftsbudget som tas i anspråk för att återanvända/köpa in/utveckla it-plattformar och it-verktyg med direkt koppling till initiativets genomförande med tillhörande investeringar (t.ex. licenser, undersökningar och datalagring). Uppgifterna i den här tabellen bör vara förenliga med uppgifterna i avsnitt 4, ”Digitala inslag”.

TOTALT Anslag för digital teknik och it	År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	**TOTALT Budgetram 2021–2027**
RUBRIK 7					
It-utgifter (centralt)	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
Delsumma för RUBRIK 7	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
Utanför RUBRIK 7					
It-utgifter inom operativa program som inte omfattas av kommissionens administrativa självständighet och institutionella befogenheter	0.000	0.000	0.000	0.000	**0.000**
Delsumma utanför RUBRIK 7	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
TOTALT	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

3.2.6. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Förslaget/initiativet

– ☒ kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen

Inga ytterligare resurser krävs. Den nuvarande arbetsgruppen kommer att fortsätta att förvalta initiativet.

– ☐ kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen

Ej tillämpligt

– ☐ kräver en översyn av den fleråriga budgetramen

Ej tillämpligt

3.2.7. Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet

– ☒ innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter

– ☐ innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

	År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**	Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen					
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering					

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

– ☒ Förslaget/initiativet påverkar inte inkomsterna.

– ☐ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:

– ☐ Påverkan på egna medel

– ☐ Påverkan på andra inkomster

– ☐ Ange om inkomsterna är avsatta för särskilda utgiftsposter

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Inkomstposter i den årliga budgeten:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets/initiativets inverkan på inkomsterna[18]			
		År **2024**	År **2025**	År **2026**	År **2027**
Artikel …….					

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka utgiftsposter i budgeten som berörs.

Ej tillämpligt

[18] Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.

Övriga anmärkningar (t.ex. vilken metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

Ej tillämpligt

4. DIGITALA INSLAG

Förslaget innehåller ingen digital dimension, utom när det gäller produktdatabasen i samband med fordonsmärkning.

4.1. Krav med digital relevans

Denna förordning innehåller inte ytterligare krav med digital relevans vad gäller övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp. Bestämmelserna i förordning (EU) 2019/631 ska tillämpas. Genom förslaget införs ett antal flexibiliteter för att göra det möjligt för tillverkare att uppfylla målen för koldioxidutsläpp, utan digitala konsekvenser eller förbättringar av genomförandet via digitala verktyg.

När det gäller fordonsmärkning införs genom artikel 15a.3 ett krav av digital relevans i och med inrättandet av en produktdatabas för fordonsmärkning för att ge allmänheten information om fordonsmärkning för fordonsmodeller som släpps ut på marknaden. Denna databas förväntas inrättas av kommissionen, omfatta uppgifter som görs tillgängliga av fordonstillverkare om de fordonsmodeller som de släpper ut på marknaden och vara tillgänglig för allmänheten, och ersätta det nuvarande kravet på att varje medlemsstat ska införa pappersguider. Denna utveckling omfattar hantering av register, insamling av uppgifter, anmälningar och databasens tillgänglighet för allmänheten.

4.2. Data

När det gäller produktdatabasen för fordonsmärkning förväntas de uppgifter som ska föras in i databasen ge information om klimat- och energiprestanda för fordonsmodeller som släpps ut på marknaden. Tillverkarna förväntas tillhandahålla uppgifter baserade på den officiella dokumentationen av de fordon som de släpper ut på marknaden, på ett aggregerat sätt (vilket minskar bördan genom att aggregera individuell fordonsinformation till nivån för fordonsmodeller) och endast en gång för varje fordonsmodell som släpps ut på marknaden. Denna aggregerade information ger ytterligare information som är relevant för potentiella fordonsköpare, om det prestandaintervall som kan förväntas inom en viss fordonsmodell och för att jämföra information mellan olika modeller.

4.3. Digitala lösningar

Produktdatabasen för fordonsmärkning förväntas ta emot och lagra information och göra den tillgänglig för allmänheten, med funktioner som gör det möjligt att söka och jämföra fordonsmodeller, för att stödja välgrundade köpbeslut. För att upprätta databasen skulle det vara möjligt att återanvända vissa funktioner från den europeiska databasen för energimärkta produkter (Eprel). Det finns för närvarande ingen avsikt att använda AI.

4.4. Interoperabilitetsbedömning

Ej tillämpligt

4.5. Åtgärder till stöd för digitalt genomförande

Genom förslaget införs ett antal flexibiliteter för att göra det möjligt för tillverkare att uppfylla målen för koldioxidutsläpp. Dessa medför inga digitala konsekvenser eller förbättringar av genomförandet via digitala verktyg.

Produktdatabasen för fordonsmärkning kommer att behöva utvecklas av kommissionen, vid behov med utgångspunkt i intern it-kapacitet eller uppdragstagare, och i så stor utsträckning som möjligt återanvända befintlig erfarenhet, bland annat från utvecklingen av Eprel-databasen. Enligt förslaget ska databasen göras tillgänglig senast 12 månader efter förordningens ikraftträdande, vilket bör inbegripa en provningsfas med deltagande av berörda parter (fordonstillverkare). När databasen har gjorts tillgänglig förväntas tillverkarna föra in den information som krävs i databasen. Förslaget ger också möjlighet att fastställa genomförandeakter för att specificera de operativa detaljerna i produktdatabasen, om detta förefaller nödvändigt.