



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Strasbourg den 16.12.2025
COM(2025) 994 final

2025/0421 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om rena företagsfordon

{SEC(2025) 994 final} - {SWD(2025) 1060 final} - {SWD(2025) 1061 final}

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Företagsfordon har en betydande potential att påskynda en ökning av andelen utsläppsfria fordon eftersom de utgör en stor andel av nyregistreringarna av fordon (omkring 60 % för nybilsregistreringar och omkring 90 % för nyregistrering av lätta lastbilar) och deras särskilda användningsmönster. En högre andel utsläppsfria företagsfordon kan i sin tur förbättra konkurrenskraften hos EU:s fordonsindustri, bidra till att påskynda minskningarna av utsläppen från transporter och underlätta en rättvis omställning genom att tillgången till utsläppsfria fordon på andrahandsmarknaden ökar. Dessa möjligheter utnyttjas för närvarande inte fullt ut. Kommissionen har redan, i meddelandet om minskade koldioxidutsläpp från företagens fordonsparker¹, noterat den viktiga roll som företagens fordonsparker spelar. I meddelandet drog kommissionen slutsatsen att ytterligare åtgärder på området skulle beslutas efter en konsekvensbedömning. Under den tredje strategiska dialogen om fordonsindustrin den 12 september 2025² bekräftade kommissionen vidare behovet av att påskynda införandet av utsläppsfria fordon i företagens fordonsparker.

Förslaget kommer att åtgärda den låga andelen i och den otillräckliga tillgången till utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i företagens fordonsparker genom att säkerställa ett snarare införande av utsläppsfria och utsläppssnåla företagsbilar och lätta lastbilar. Detta kommer i sin tur att bidra till att öka utbudet av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på andrahandsmarknaden, eftersom företagsfordon når andrahandsmarknaden snabbt, vilket kan driva på en snarare övergång från äldre fordon med förbränningsmotorer. Detta kommer att leda till minskad förbrukning av fossila bränslen och lägre kostnader inom vägtransportsektorn och därmed bidra till unionens mål för energitrygghet.

Om man inför krav på att de fordon som omfattas av denna förordning ska uppfylla riktade krav för att bidra till att stärka de inhemska värdekedjorna för företagsfordon inom ramen för den kommande rättsakten om stimulanser i industrin, kan man minska det strategiska beroendet, stärka EU-baserade leverantörer av komponenter, bidra till att locka till sig nya investeringar i EU:s produktionskapacitet inom dessa sektorer och mer allmänt främja konkurrenskraften hos EU:s fordons ekosystem.

• Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området

Förslaget ger förenlighet med andra aspekter av EU-lagstiftning som påverkar företags fordonsparker, i första hand normerna för koldioxidutsläpp från vägtransportfordon som anges i förordning 2023/851³, förordning (EU) 2024/1610⁴ och direktiv 2009/33/EG⁵, (direktivet om rena fordon).

¹ [Meddelande: minskade koldioxidutsläpp från företagens fordonsparker](#)

² [Kommissionens ordförande Ursula von der Leyen leder den tredje strategiska dialogen med den europeiska bilindustrin](#)

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/851 av den 19 april 2023 om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner (EUT L 110, 25.4.2023, s. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/851/oj>)

Förslaget samordnas framförallt med den föreslagna översynen av normerna för koldioxidutsläpp från lätta fordon, i syfte att uppnå en konsekvent ram för att stödja utfasningen av fossila bränslen och vägtransporternas konkurrenskraft genom en kombination av flexibilitet på utbudssidan och stimulans av efterfrågan från företag. Förslaget kompletterar därmed åtgärderna på efterfrågesidan för offentlig upphandling i direktivet om rena fordon, som riktar sig till upphandlande myndigheter och enheter och har störst inverkan på marknaden för stadsbussar, där den offentliga upphandlingen utgör över 70 %.

Förslaget samverkar med befintlig EU-lagstiftning som bidrar till att förbättra lönsamheten hos och konkurrenskraften för lösningar för minskade koldioxidutsläpp från vägtransporter, särskilt EU:s utsläppshandelssystem för vägtransporter (EU ETS2) som inrättats genom direktiv 2003/87/EG⁶, direktiv 2003/87/EG om energibeskattnings⁷ och direktiv 1999/62/EG om avgifter på vägfordon för användningen av väginfrastruktur⁸. Fler utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i företagens fordonsparker stöds genom bestämmelserna om utbyggnad av laddnings- och tankningsinfrastruktur i förordning (EU) 2023/1804⁹ om infrastruktur för alternativa bränslen, som säkerställer de nödvändiga förutsättningarna för övergången till utsläppsfria fordon. Om en sådan övergång ska bli verklighet krävs tillgång till laddningsinfrastruktur. Hittills har fler än 1 000 000 laddningspunkter installerats i EU och fler kommer att installeras. De flesta medlemsstater är på god väg att uppfylla de laddningskrav som fastställs i förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen, som kommer att ses över i slutet av 2026 för att ta hänsyn till hur marknadsvillkoren utvecklas. Inom vissa segment av marknaden för företags fordonsparker (t.ex. uthyrningsföretag) kan driftsvillkoren dessutom kräva ytterligare stödåtgärder. Under de kommande månaderna kommer kommissionen också att överväga om det finns ett behov av att främja särskilda åtgärder för att underlätta tillgången till (snabba) laddningspunkter på viktiga platser (t.ex. järnvägsstationer och flygplatser). Utbyggnaden av laddningsinfrastruktur har fått ytterligare

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1610 av den 14 maj 2024 om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter och om ändring av förordning (EU) 2018/858 samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956 (EUT L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>)

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (EUT L 120, 15.5.2009, s. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj>)

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>)

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42 ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>)

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (EUT L 234, 22.9.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>)

stöd genom faciliteten för infrastruktur för alternativa bränslen och av medlemsstaterna, men mer infrastruktur behövs fortfarande, och vissa skillnader mellan medlemsstaterna kvarstår.

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

Förslaget bidrar till de mål för minskade koldioxidutsläpp från vägtransporter och industriell konkurrenskraft som fastställs i handlingsplanen för Europas fordonsindustri¹⁰, given för en ren industri¹¹, strategin för hållbar och smart mobilitet¹² i enlighet med meddelandet om den europeiska gröna given¹³ och förordning (EU) 2021/1119 (den europeiska klimatlagen)¹⁴. I strategin för hållbar och smart mobilitet betonas särskilt att det för att uppnå EU:s mål för minskade koldioxidutsläpp krävs att i princip alla vägtransportfordon i EU är utsläppsfria senast 2050, och riktade åtgärder införs för att öka andelen utsläppsfria fordon i fordonsparker för företag och fordonsparker för städer.

Förslaget bidrar ytterligare till den industripolitiska ram som fastställs i given för en ren industri, och inte minst i handlingsplanen för fordonsindustrin¹⁵, för att hjälpa fordonsindustrin att hantera den kommande omställningen till hållbar och smart mobilitet genom att stimulera efterfrågan på utsläppsfria och utsläppssnåla fordon.

Genom att öka tillgången till överkomliga utsläppsfria och utsläppssnåla fordon kommer detta initiativ att bidra till att uppnå FN:s mål 7 för hållbar utveckling ("Hållbar energi för alla"). Genom sin potential att minska utsläppen kommer initiativet också att bidra till att uppnå mål 13 för hållbar utveckling ("Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser"). Vidare kommer det att indirekt stödja insatser för att uppnå mål 3 för hållbar utveckling ("Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar") och särskilt mål 3.9 för hållbar utveckling ("Väsentligt minska antalet döds- och sjukdomsfall till följd av skadliga kemikalier samt föroreningar och kontaminering av luft, vatten och mark") genom att minska utsläppen av luftföroreningar från vägtransporter genom att minska andelen nyregistrerade fossildrivna företagsbilar och lätta lastbilar. Eftersom det innehåller krav på att bidra till att stärka de inhemska värdekedjorna för företagens fordonsparker kommer detta initiativ också indirekt att bidra till att uppnå mål 8 för hållbar utveckling ("Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt").

¹⁰ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Handlingsplan för Europas fordonsindustri, COM(2025) 95 final 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095

¹¹ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Given för en ren industri: en gemensam färdplan för konkurrenskraft och fossilfrihet (COM(2025) 85 final, 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085)

¹² Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden, COM(2020) 789 final, 9.12.2020.

¹³ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: Den europeiska gröna given, COM(2019) 640 final, 11.12.2019.

¹⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>)

¹⁵ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Handlingsplan för Europas fordonsindustri, COM(2025) 95 final.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Den rättsliga grunden för detta initiativ är artikel 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*), som gör det möjligt för EU att fastställa regler för att bidra till unionens miljömål. Företags fordonsparker består av fordon med hög körsträcka, som står för en oproportionerlig andel av bränsleförbrukningen och utsläppen, och kan därför bidra till en tidigare utfasning av fossila bränslen i vägtransportsektorn än privata fordon kan, om företagsfordonen övergår till utsläppsfria och utsläppssnåla alternativ. Genom att påskynda införandet av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i detta viktiga segment kommer detta initiativ att bidra till målen att bevara, skydda och förbättra miljöns kvalitet och att utnyttja naturresurserna varsamt och rationellt.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Det räcker inte med enbart de nuvarande nationella åtgärderna för att i tillräcklig utsträckning främja den nödvändiga ökningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i EU på ett sådant sätt att det även stödjer fordonsindustrin i dess dubbla omställning. Därför behövs en samstämmig lagstiftningssatsning med bindande mål för medlemsstaterna.

De nationella målen för medlemsstaterna kommer att stimulera ökad användning av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i företags fordonsparker, vilket skapar efterfrågan för fordonstillverkare och leverantörer av laddningsinfrastruktur, samtidigt som det skapar säkerhet och därmed främjar konkurrenskraften hos EU:s fordonsindustri. Denna efterfrågan på hela den inre marknaden kommer också att stödja målen i handlingsplanen för fordonsindustrin genom att stärka investeringssäkerheten, främja innovation och utöka värdekedjorna för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon.

Dessutom kommer befintliga EU-åtgärder på utbudssidan (utsläppsnormerna för koldioxid för bilar och lätta lastbilar) att kompletteras på ett effektivare sätt med åtgärder på efterfrågesidan än vad enbart dagens nationella åtgärder gör. Åtgärder på EU-nivå kan också främja en tidigare inverkan på marknaden. Detta är viktigt eftersom det finns ett akut behov av att bibehålla konkurrenskraften hos EU:s fordonsindustri och ett behov av att öka andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på begagnatmarknaderna i hela EU.

• Proportionalitetsprincipen

Enligt förslaget ska stora företag i EU från och med 2030 uppnå en viss andel nyregistreringar av utsläppsfria och utsläppssnåla bilar och lätta lastbilar bland sina företagsbilar. Företagsfordon som är registrerade på små och medelstora företag omfattas inte av förslaget.

Nationella mål för medlemsstaterna kommer att uppmuntra dem att införa åtgärder för att förmå stora företag att använda utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. Varje medlemsstat bestämmer själv hur åtgärderna ska utformas. Den resulterande ökningen av andelen nya utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i företagens fordonsparker kan bidra till att tidigare minska utsläppen från vägtransporter, samtidigt som tillgången till utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ökar för medborgare och företag som använder begagnade fordon.

Dessa nationella mål fastställs på olika nivåer för personbilar och lätta lastbilar för att återspegla att tekniken och marknaden utvecklats olika långt, samt att det finns skillnader i mål för respektive fordonskategori inom ramen för normerna för koldioxidutsläpp. De skiljer sig också åt mellan medlemsstaterna för att ta hänsyn till de olika medlemsstaternas särskilda

situation och särdrag, i förhållande till deras förmåga att hantera de högre initiala kapitalkostnaderna för utsläppsfria fordon. För att respektera principen om teknikneutralitet, och för att ge medlemsstaterna tillräcklig flexibilitet, bör förslaget fastställa nationella mål som kan uppnås genom den sammanlagda andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. Samtidigt bör ett särskilt delmål för andelen utsläppsfria fordon också fastställas. Detta för att ge en tillräckligt tydlig marknadssignal och på lämpligt sätt bidra till uppnåendet av målet att fasa ut fossila bränslen från vägtransporter, och mot bakgrund av de utsläppsminskningsmål som fastställs i förordning (EU) 2019/631.

Genom detta tillvägagångssätt uppnås full proportionalitet eftersom åtgärder på EU-nivå är begränsade till vad som är nödvändigt för att stödja utfasningen av fossila bränslen i EU:s vägtransportsektor. Det skyddar också konkurrenskraften hos EU:s fordonsindustri och säkerställer en rättvis omställning. Förslaget gör att myndigheter får full flexibilitet i fråga om beslut på nationell nivå när det gäller åtgärder för att uppmuntra användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, samtidigt som förslagets mål uppnås.

- **Val av instrument**

För att öka andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i företagens fordonsparker krävs en gemensam strategi för att ändra beteendet på marknaden i hela EU (särskilt i syfte att stödja efterlevnaden av målen för 2030 och 2035 och stödja målet att minska utsläppen av växthusgaser från transporter med 90 % fram till 2050, jämfört med 1990). Detta ska ske genom att man ser till att utsläppsfria och utsläppssnåla fordon når andrahandsmarknaderna till överkomliga priser. En förordning är bästa instrumentet för att åstadkomma en sådan inriktning från medlemsstaterna och marknaderna när det gäller användningen av fordon i företagens fordonsparker. Detta är viktigt för att ge nödvändiga signaler till fordonsindustrin samt till laddningsinfrastruktur- och elleverantörer i en tid som kräver strategiska beslut om investeringar i nya produktionskedjor och energinfrastruktur samtidigt som man måste skapa förutsägbarhet om enhetliga marknadsregler i EU för operatörer av stora fordonsparker.

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

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

Ej tillämpligt

- **Samråd med berörda parter**

Ett öppet offentligt samråd¹⁶ genomfördes mellan den 6 februari 2024 och den 8 juli 2024 på kommissionens centraliserade plattform ”Kom med synpunkter”. Tack vare samrådet kunde kommissionen samla in information och synpunkter om läget på marknaden för företagens fordonsparker och om huruvida den nuvarande takten i ökningen av andelen utsläppsfria fordon i dessa fordonsparker är tillräcklig för att uppnå omställningen till utsläppsfri mobilitet, samt aspekter som rör den övergripande överkomligheten i fråga om utsläppsfria fordon och konkurrenskraften hos EU:s marknadsaktörer. 268 deltagare svarade på samrådet och 111 lämnade skriftliga bidrag och ståndpunktsdokument.

¹⁶ [Miljövänligare fordonsparker hos företagen](#)

En strategisk dialog ägde rum den 17 juli 2025 med 15 deltagande berörda parter. I dialogen kunde företrädare för fordonsindustrins organisationer, fordonsparksoperatörer, taxitjänster, komponentleverantörer, leasingföretag och andra berörda parter utbyta åsikter med företrädare för kommissionen och lägga fram bevis för vissa aspekter av elektrifieringen av företagens fordonsparker och den bredare satsningen på minskade koldioxidutsläpp från vägtransporter. I dialogen betonades behovet av en blandning av väl genomtänkta politiska åtgärder, skatteincitament, infrastrukturinvesteringar och andra möjliggörande åtgärder, samtidigt som man allmänt var emot bindande lagstiftningsmandat för lätta fordon på fordonsparks- eller företagsnivå.

En efterföljande inbjudan att lämna synpunkter¹⁷ var öppen mellan den 25 juli och den 8 september 2025 på kommissionens centraliserade plattform ”Kom med synpunkter”. Syftet här var att samla in information och synpunkter som stöd för utarbetandet av den konsekvensbedömning som åtföljer detta förslag. Kommissionen mottog 483 svar från 25¹⁸ EU-medlemsstater samt Förenade kungariket, Förenta staterna, Norge, Schweiz och Brasilien. Detta kompletterades med riktade intervjuer med berörda parter, som genomfördes mellan juli och oktober 2025. Under intervjuerna samlade man in faktauppgifter och uppgifter om nuvarande affärspraxis och operativa användningsfall samt uppgifter om fordon och verksamhet från de berörda parter som berörs mest. Under de olika samråden var de berörda parterna i stort sett eniga om att andelen utsläppsfria fordon i företagens fordonsparker fortfarande är alltför låg för att man ska kunna uppnå EU:s nuvarande krav på hållbara transporter. De bekräftade också att den begränsade överkomligheten, tillgängligheten samt mångsidigheten hos utsläppsfria fordon ligger i vägen för en rättvis och inkluderande omställning från fossila bränslen. Många deltagare betonade att det högre inköpspriset för utsläppsfria fordon, i kombination med osäkra restvärden och andrahandsmarknader som ännu inte är redo, gör att de totala ägandekostnaderna blir höga, särskilt för små och medelstora företag.

De berörda parterna betonade i allmänhet att tydliga signaler från EU skulle stärka EU:s tillverknings- och leveranskedjor, stödja skapandet av arbetstillfällen och upprätthålla branschens ledande position inom utsläppsfri teknik. I avsaknad av effektiva EU-åtgärder på efterfrågesidan och tydliga marknadssignaler, anser många berörda parter att dessa problem sannolikt kommer att kvarstå och fortsätta att undergräva och försena både utfasningen av fossila bränslen i fordonsparkerna och uppnåendet av EU:s bredare klimat- och industripolitiska mål.

Flera berörda parter (exempelvis fordonstillverkare och operatörer av fordonsparker) uppmärksammade den fragmenterade och inkonsekventa stödramen i medlemsstaterna och noterade att nationella politiska verktyg (såsom skattemässiga och icke-skattemässiga incitament till stöd för beslut om inköp till fordonsparker) tillämpas ojämnt och ofta underutnyttjas i många medlemsstater. De anser att detta leder till inkonsekventa efterfrågesignaler när det gäller utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, trots att situationen förbättrats i större fordonsparker och bland ledande företag. Flera berörda parter uttryckte också tvivel i fråga om rättsliga mandat och betonade behovet av att beakta teknikneutralitet i alla initiativ för att främja utfasningen av fossila bränslen inom vägtransporter.

¹⁷ [Rena företagsbilar](#). Inbjudan att lämna synpunkter offentliggjordes ursprungligen på engelska och samtliga övriga översättningar offentliggjordes den 11 augusti 2025.

¹⁸ Malta och Luxemburg lämnade inga bidrag.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Konsekvensbedömningen som medföljer detta förslag bygger på en extern studie som genomförts av en konsult. Dessutom fick kommissionen tillgång till detaljerade uppgifter om registreringar av nya fordon per kategori, vilket låg till grund för dess analys av marknaden och bilden av effekterna av olika politiska alternativ (bland annat i samband med den externa studien).

Berörda parter lämnade en stor mängd ytterligare information i samband med samråden. Bland annat i form av detaljerad information om marknadsstrukturen och affärsmetoderna i de olika segmenten av företagens fordonsparker, vilket bidrog till att bekräfta tillgänglig information från tidigare studier och låg till grund för modelleringsantaganden och analyser. Informationen omfattade aspekter som hur en typisk fordonspark ser ut, körsträckor och omsättningsgrad för olika typer av företagsfordonsparker, exempel på användning och operativa krav för olika fordonsparker, användning av olika fordonstyper, samverkan mellan den egna fordonsparken och underleverantörer samt typiska kontraktsarrangemang och typer av underentreprenad, samt de små och medelstora företagens andel av och roll i olika typer av fordonsparker och kontraktsarrangemang. Många olika källor har alltså använts för utarbetandet av konsekvensbedömningen och de är i princip uttömmande och representativa för olika grupper av berörda parter.

- **Konsekvensbedömning**

I konsekvensbedömningen granskades en omfattande förteckning över möjliga politiska åtgärder och alternativ, på grundval av de föreslagna åtgärdernas sannolika ändamålsenlighet, effektivitet och proportionalitet i förhållande till de angivna målen samt om förslagen är rättsligt och tekniskt genomförbara.

Alternativet att fastställa obligatoriska mål för minimiandelen utsläppsfria fordon i alla företags fordonsparker över en viss storlek förkastades, eftersom det inte ansågs proportionellt på grund av de mycket höga administrativa kostnaderna och risken för att införa stränga mål för fordonsparker för specifika användningsfall där tillgången till utsläppsfria fordon fortfarande är begränsad. Fastställandet av obligatoriska mål för minimiandelen utsläppsfria fordon i specifika typer av företags fordonsparker (såsom leasingbilar eller taxibilar) förkastades också på grund av otillräcklig intern samsyn, på grund av den mycket höga risken för oavsiktliga konsekvenser och för försök att komma undan reglerna (t.ex. en övergång från fordonsleasing till andra finansiella lösningar) och förväntad låg effektivitet till följd av den begränsade omfattningen.

Två huvudgrupper av alternativ har behållits för ytterligare analys. Bägge innehåller tre olika ambitionsnivåer för ökad användning av utsläppsfria personbilar, lätta lastbilar och lastbilar.

I den första gruppen alternativ (alternativ 1) fastställs mål för medlemsstaterna, vilket möjliggör en tydlig marknadsriktning som kommer att kräva att medlemsstaterna aktiverar viktiga nationella politiska verktyg (såsom incitament för ökad andel utsläppsfria fordon i företagens fordonsparker genom differentierad fordons- och inkomstbeskattning eller t.ex. gynnsamma vägavgiftssystem) om sådana åtgärder inte redan har införts. I den gruppen behåller medlemsstaterna full flexibilitet för hur genomförandet ska se ut inom ramen för det bindande övergripande målet. På så vis uppnås större flexibilitet och man minimerar också risken för att alltför strikta mål införs för specifika fordonsparker vars operativa krav ännu inte kan uppfyllas med utsläppsfria fordon, samtidigt som man behåller en tydlig övergripande ambitionsnivå i hela unionen.

Den andra gruppen alternativ (alternativ 2) följer samma strategi för nyregistreringar av utsläppsfria personbilar och lätta lastbilar, men innehåller krav på att man uppnår en minimiandel utsläppsfria lastbilar som används i stora företags totala transportverksamhet. Detta skulle således rikta sig direkt till vissa stora företag, vilket ökar sannolikheten för att genomförandet verkligen sker enligt plan, men skulle fortfarande inte direkt fastställa obligatoriska mål för den bredare gruppen enskilda transportföretag. Denna strategi syftar till att skapa förutsägbarhet om att stora avsändare kommer att utföra delar av sina godstransporttjänster med utsläppsfria lastbilar. Denna efterfrågan från avsändarna kommer att uppmuntra transportföretagen att öka andelen utsläppsfria lastbilar i sina fordonsparker.

Alternativ 1 kommer att innehålla krav på att varje medlemsstat från och med 2029 säkerställer att en viss andel av de personbilar, lätta lastbilar och lastbilar som registreras på stora företag på medlemsstatens territorium under det året är utsläppsfria. Företagsfordon som är registrerade på små och medelstora företag omfattas därför inte av tillämpningsområdet. Medlemsstaterna kommer att behöva vidta åtgärder för att öka efterfrågan på utsläppsfria företagsfordon från stora företag. Hur åtgärderna ska utformas bestämmer varje medlemsstat själv.

Enligt alternativ 2 fastställs nationella minimimål på olika ambitionsnivåer för personbilar, lätta lastbilar och lastbilar för att återspegla att tekniken och marknaden utvecklats olika långt, samt skillnaderna i mål för respektive fordonskategori inom ramen för normerna för koldioxidutsläpp. Den ambitionsnivå som fastställts för EU har anpassats mellan medlemsstaterna. Som underlag för anpassningen används BNP per capita 2024, med samma viktning. Att fastställa differentierade nationella mål för lastbilar – som i stor utsträckning används i internationella transporter – skulle dock medföra en betydande risk för snedvridning av marknaden genom att det skulle uppmuntra registrering av nya fordon, som används för sådana transporter, i medlemsstater med lägre ambitionsnivå. Det här alternativet ger därför samma ambitionsnivå i alla medlemsstater för sådana fordon.

För lastbilar är det också nödvändigt att hänvisa till viktningsfaktorerna för nyttolast enligt normerna för koldioxidutsläpp, så att olika undergrupper räknas på ett korrekt sätt så att målen kan uppnås. Detta är nödvändigt för att säkerställa att förslaget på ett effektivt sätt bidrar till minskade utsläpp från hela fordonsparken. Övervakning och rapportering kommer att säkerställas direkt av medlemsstaterna genom att relevanta uppgifter hämtas från ländernas fordonsregister, med minimal administrativ börda.

De tre delalternativen i alternativ 1 (alternativen 1A, 1B och 1C) skiljer sig åt bara i fråga om ambitionsnivån för målen för personbilar, lätta lastbilar och lastbilar. Övriga delar är identiska.

När det gäller personbilar och lätta lastbilar följer alternativ 2 samma strategi som alternativ 1, med nationella mål för medlemsstaterna för andelen utsläppsfria personbilar och lätta lastbilar i stora företags årliga nyregistreringar av företagsfordon på deras territorier. För lastbilar gäller dock målen i alternativ 2 direkt för alla stora företag (företag med minst 250 anställda och en omsättning på minst 50 miljoner euro), oavsett deras ekonomiska verksamhetsområde (dvs. 54 219 stora företag). Enligt detta alternativ skulle dessa stora företag vara skyldiga att årligen rapportera den totala godstransportverksamhet på väg som utförs för deras räkning – både av deras egna lastbilar och av direkta och indirekta underleverantörer – i tonkilometer och att säkerställa att en minimiandel av denna verksamhet har utförts med utsläppsfria lastbilar.

De flesta stora företag utför en relativt liten andel av sin godstransportverksamhet på väg med sina egna fordonsparker, och förlitar sig i allmänhet på underleverantörer för den allra största delen av sina godstransportbehov. För att uppnå sitt mål skulle stora företag därför behöva säkerställa en viss andel utsläppsfria lastbilar som används i deras egna fordonsparker och att en viss andel av den transportverksamhet som de upphandlar – direkt eller indirekt – utförs av utsläppsfria lastbilar. För att uppnå det målet skulle de i praktiken behöva säkerställa att deras direkta och indirekta underleverantörer (varav de allra flesta är små och medelstora företag eller mikroföretag) har fordonsparker med det antal utsläppsfria lastbilar som krävs för att uppfylla målen för deras transportverksamhet. Även om det här alternativet därför påverkar hela sektorn för godstransporter på väg, fastställer det endast den rättsliga skyldigheten för stora företag.

De tre delalternativen i alternativ 2 (alternativen 2A, 2B och 2C) skiljer sig endast åt när det gäller ambitionsnivån för målen för personbilar, lätta lastbilar och lastbilar (se beskrivningen nedan). Övriga delar är identiska.

Konsekvensbedömningen visar att alla alternativ uppnår sina mål utan att i någon större utsträckning påverka den övergripande ambitionsnivån för de normer för koldioxidutsläpp för fordon som fastställts för fordonstillverkare, samtidigt som de leder till minskade utsläpp genom ökad registrering och användning av utsläppsfria fordon. Både alternativ 1 och alternativ 2, med delalternativ med jämförbara ambitionsnivåer, ger för personbilar och lätta lastbilar samma resultat i form av andel utsläppsfria fordon och utsläppsminskningar. I fråga om lastbilar är ökningen av andelen utsläppsfria fordon högre i alternativ 2 än i alternativ 1 för alla delalternativ, på grund av målens bredare tillämpningsområde, som inte bara omfattar lastbilar som är registrerade på stora företag utan även alla lastbilar som används av deras underleverantörer (inklusive små och medelstora företag). Alternativ 1 leder inte till någon administrativ börda för företagen, eftersom det är medlemsstaterna som ska ansvara för rapporteringen med befintliga nationella fordonsregister som underlag. Alternativ 2 kommer däremot att medföra betydande administrativa kostnader för företagen, både engångskostnader och återkommande kostnader, eftersom det alternativet innebär nya rapporteringskrav för lastbilar, utöver rapporteringskraven för medlemsstaterna när det gäller personbilar och lätta lastbilar. Det är viktigt att notera att målen för avsändare i alternativ 2 indirekt kommer att påverka betydligt fler företag (särskilt små och medelstora företag och mikroföretag, som utgör majoriteten av de operatörer som tillhandahåller godstransporttjänster till stora företag). För att uppnå målen måste avsändarna kräva att deras underleverantörer tillhandahåller en del av sina tjänster med hjälp av utsläppsfria fordon. Små och medelstora företag som tillhandahåller godstransporttjänster till stora företag kommer därför att drabbas av högre kapitalkostnader, vilket kan utgöra ett allvarligt hinder när det gäller tillgång till finansiering, tillsammans med minskade bränsle- och driftskostnader. Dessutom kan behovet av att övervaka och rapportera verksamhet i tonkilometer för enskilda fordon med underleverantörsavtal medföra betydande administrativa kostnader för berörda små och medelstora företag och mikroföretag.

I konsekvensbedömningen drogs slutsatsen att alternativen 1A, 1B och 1C alla skulle leda till nettofördelar jämfört med referensscenariot, medan alternativen 2A, 2B och 2C skulle leda till nettokostnader. Det rekommenderade alternativet är därför alternativ 1, och därefter ska val ske mellan alternativen 1A, 1B och 1C, som endast skiljer sig åt när det gäller ambitionsnivån för de nationella målen. Analysen visar att alternativ 1C är det mest effektiva när det gäller att uppnå målen, har de största nettofördelarna, uppvisar det bästa kostnads-nyttoförhållandet och leder till de lägsta indirekta nettokostnaderna för medborgarna bland alternativen 1A, 1B och 1C. Det leder dock också till de högsta indirekta nettokostnaderna för små och medelstora

företag och de största förlusterna av skatteintäkter för nationella myndigheter. Alternativ 1B uppvisar också relativt hög effektivitet och liknande fördelar i fråga om kostnads-nyttoförhållandet som alternativ 1C, leder till något lägre indirekta nettokostnader för små och medelstora företag och lägre förluster av skatteintäkter för nationella myndigheter och endast något högre indirekta nettokostnader för medborgarna. Slutligen har alternativ 1A det sämsta kostnads-nyttoförhållandet netto av alternativen 1A, 1B och 1C, men det är fortfarande effektivt när det gäller att uppnå målen och har de lägsta nettokostnaderna för små och medelstora företag och de lägsta förlusterna av skatteintäkter för nationella myndigheter, medan nettokostnaderna för medborgarna är relativt lika dem i alternativ 1B. Förutom kostnader och administrativ börda medför dock alla scenarier risker för att företag kan ställas inför svårigheter när det gäller driften. Detta kan vara fallet om den andel nyregistrerade utsläppsfria fordon som fastställts för en medlemsstat leder till nationella åtgärder som på ett otillbörligt sätt begränsar lämpligheten och mångsidigheten hos de stora företagens fordonsparker i förhållande till deras specifika driftsmässiga behov, samtidigt som tillgången till lämplig laddningsinfrastruktur och låga elpriser fortfarande är begränsad inom deras verksamhetsområden.

En klimatkonsekvenskontroll har utförts. Som framgår av konsekvensbedömningen är det rekommenderade alternativet förenligt med miljömålen i den europeiska gröna given och den europeiska klimatlagen.

På grundval av denna analys och med beaktande av behovet av att säkerställa full överensstämmelse med förslaget till översyn av normerna för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar, och av de risker som nämns ovan, har kommissionen beslutat att fastställa ambitionsnivån för målen för personbilar och lätta lastbilar till den nivå som anges i bilagan. Samtidigt har kommissionen, som beaktar behovet av att minska den administrativa bördan, den nuvarande situationen när det gäller laddningsinfrastruktur för tunga fordon och behovet av att upprätthålla långsiktig enhetlighet inför den kommande översynen av normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon, beslutat att inte ta med lastbilar i tillämpningsområdet för detta förslag. När normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon ses över, kommer eventuella åtgärder för att öka andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon bland företags tunga fordon att övervägas. Sådana åtgärder bör ta hänsyn till de specifika förhållandena på marknaden för godstransporttjänster, som i stor utsträckning är gränsöverskridande, behovet av att bredda tillgången till laddningsinfrastruktur längs EU:s transportkorridorer samt till den ökade efterfrågan på transporttjänster med låga utsläpp. Därför kan den kommande översynen av förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen och av normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon utgöra en lämpligare ram för att vidta åtgärder.

För att stödja utfasningen av fossila bränslen i viktiga industrisektorer som försörjer fordonsindustrin och även för att främja produkter för ren teknik, och inhemsk produktion av teknik såsom batterier för elfordon, har kommissionen i given för en ren industri tillkännagett ett förslag till rättsakt om stimulanser i industrin. Eftersom omställningen till utsläppsfri mobilitet i företagens fordonsparker kan bli föremål för offentligt ekonomiskt stöd i medlemsstaterna, finns det utsikter att använda sådant stöd för att bidra till att stärka de inhemska värdekedjorna i fordonssektorn. Kraven på att en vara ska vara tillverkad i Europeiska unionen (*Made in the European Union*) kan bidra till att skapa stabila pionjärmarknader för europeiska leverantörer, vilket stärker EU-industrins konkurrenskraft, gör att dess arbetskraft kan behållas och bidrar till att locka nya investeringar i EU:s produktionskapacitet inom dessa sektorer. För att kunna anpassa kraven på att stärka de inhemska värdekedjorna inom fordonssektorn till den kommande rättsakten om stimulanser i

industrin kommer kommissionen att använda sig av delegerade akter för att inrätta en metod för att fastställa kriterierna för att en bil eller lätt lastbil ska anses vara ”Tillverkad i EU”. De finansiella och skattemässiga villkoren för företagsfordon spelar en viktig roll för att styra aktörernas val och fastställa hur snabbt omställningen till utsläppsfria mobilitetsalternativ går. De senaste exemplen från Belgien, Frankrike och Tyskland har visat att sådana åtgärder är effektiva. Det finns också ett mycket starkt stöd bland berörda parter för finanspolitiska och ekonomiska åtgärder som förbättrar konkurrenskraften hos och tillgången till utsläppsfria företagsfordon. Medlemsstaterna bör utnyttja detta instrument genom att fasa ut de ekonomiska incitament som ges till företagsfordon som inte är utsläppsfria eller utsläppssnåla. En bestämmelse om detta har införts i förslaget.

Med tanke på behovet av att stimulera marknaden för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, och samtidigt stödja ytterligare användning av alternativa bränslen och ge medlemsstaterna och marknadsaktörerna lämplig flexibilitet, har kommissionen beslutat att fastställa nationella mål. Den ökning av andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i företagens fordonsparker som detta leder till kommer att stimulera begagnatmarknaden för privatpersoner och företag avsevärt, samt förbättra tillgången till utsläppsfria och utsläppssnåla fordon till överkomliga priser.

Detta förslag åtföljs av en konsekvensbedömningsrapport, av vilken ett utkast överlämnades till nämnden för lagstiftningskontroll den 3 december 2025. Den 10 december 2025 avgav nämnden ett positivt yttrande med reservationer¹⁹. Konsekvensbedömningsrapporten justerades i enlighet med detta för att ta hänsyn till nämndens synpunkter.

- **Lagstiftnings ändamålsenlighet och förenkling**

Genom initiativet införs mål för medlemsstaterna för andelen nya utsläppsfria och utsläppssnåla fordon för stora företag, men den extra administrativa bördan för myndigheter begränsas till ett minimum. Förslaget bygger på befintliga dataset om fordon och villkor som medlemsstaterna redan tillämpar för fordonsregistrering och fordonsstatistik, inbegripet företags- och skattestatistik. Alla medlemsstater har redan infört de system som krävs för att identifiera nyregistreringar av företagsfordon, men för att särskilja fordon som registrerats på små och medelstora företag eller stora företag förväntas administrativa engångskostnader uppstå.

Små och medelstora företag undantas från förslagets tillämpningsområde, som endast är inriktat på nya företagsfordon som registreras på stora företag.

Förslaget förväntas gynna tillämpningen av principen ”digitalt som standard”, eftersom medlemsstaternas rapportering kommer att underlättas genom att det centrala registret över normer för koldioxidutsläpp för fordon, som underhålls av Europeiska miljöbyrån, utvidgas.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget har ingen inverkan på de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte Europeiska unionens budget.

¹⁹ Ares(2025)10947680.

5. ÖVRIGA INSLAG

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

Kommissionens avdelningar kommer att övervaka initiativets genomförande och genomslag på flera sätt med hjälp av en uppsättning centrala indikatorer som mäter framstegen mot målen. Kommissionens avdelningar bör göra en utvärdering fem år efter att lagstiftningen har genomförts för att kontrollera i vilken utsträckning initiativets mål har uppnåtts.

Övervakningen av efterlevnaden av de nationella målen och ökningen av andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i nyregistreringar av företagsfordon på stora företag kommer att baseras på medlemsstaternas rapportering av antalet registreringar inom ramen för detta initiativ, på grundval av deras fordonsregister. Ytterligare övervakning av minskningen av utgifterna för fossila bränslen inom vägtransportsektorn kommer att ske på grundval av väletablerad och regelbunden statistik från Eurostat om den slutliga energianvändningen inom vägtransportsektorn.

Efter antagandet av det rättsliga instrumentet kommer kommissionen också att inleda en särskild studie för att analysera framstegen per medlemsstat när det gäller tillgången till begagnade utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. Resultaten av denna analys kommer att göras tillgängliga genom kommissionens europeiska observatorium för alternativa bränslen och därmed möjliggöra fullständig tillgång till och jämförbarhet mellan resultaten av analysen.

Kommissionen kommer att använda forumet för hållbara transporter för att hjälpa berörda parter och medlemsstaterna att vidta åtgärder för att uppnå målen och diskutera uppföljningsinitiativ.

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

Genom förslaget inrättas en ny förordning med följande struktur:

I artikel 1 förklaras förordningens syfte.

I artikel 2 fastställs flera definitioner med hänvisning till relevanta rättsliga instrument för att säkerställa konsekvens.

I artikel 3 fastställs nationella mål för minimiandelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i nyregistreringen av företagsfordon i stora företag i varje medlemsstat, och metoden för att beräkna dessa andelar i syfte att visa att målen uppfylls.

Artikel 4 innehåller en bestämmelse om ekonomiskt stöd till utsläppsfria och utsläppssnåla företagsfordon och ger kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att fastställa en metod för att fastställa de kriterier enligt vilka ett fordon ska betraktas som tillverkat i Europeiska unionen (*Made in the European Union*).

I artikel 5 fastställs villkoren för utövande av delegeringen.

I artikel 6 fastställs övervaknings- och rapporteringsskyldigheter.

I artikel 7 fastställs en översynsklausul.

I artikel 8 anges vilket datum direktivet träder i kraft.

I bilagan fastställs nationella mål för varje medlemsstat.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om rena företagsfordon

(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⁽²⁰⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁽²¹⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Vägtransporter är det dominerande transportsättet i unionen och stod 2023 för 52,6 % av den totala godstransportverksamheten och 81,2 % av persontransportverksamheten, samtidigt som de stod för 22,6 % av unionens växthusgasutsläpp och 35 % av dess kväveoxidutsläpp.
- (2) I kommissionens meddelande *Den europeiska gröna given*²² och i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119²³ fastställs stegen mot klimatneutralitet som ska uppnås senast 2050 och behovet av att minska utsläppen av växthusgaser från transporter med 90 % fram till 2050 jämfört med 1990 års nivåer. I handlingsplanen för Europas fordonsindustri²⁴ och given för en ren industri²⁵ beskrivs både

²⁰ EUT C , , s. .

²¹ EUT C , , s. .

²² Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Den europeiska gröna given, COM(2019) 640 final av den 11 december 2019.

²³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

²⁴ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Handlingsplan för Europas fordonsindustri, COM(2025) 95 final 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

²⁵ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Given för en ren industri: en gemensam färdplan för konkurrenskraft och fossilfrihet, (COM(2025) 85 final, 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085).

fordonssektorns betydelse för EU:s industriella konkurrenskraft och behovet av åtgärder i fråga om företagsfordon.

- (3) I Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) 2019/631⁽²⁶⁾ och (EU) 2019/1242⁽²⁷⁾ fastställs krav avseende koldioxidutsläpp för nya vägtransportfordon i syfte att uppnå unionens mål att minska sina växthusgasutsläpp. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG⁽²⁸⁾ fastställs nationella mål för andelen rena fordon i offentlig upphandling på varje medlemsstats territorium under två femårsperioder. Direktivet är tillämpligt på all upphandling av fordon som görs av en upphandlande myndighet eller upphandlande enhet.
- (4) Varje år registreras omkring 10 miljoner nya personbilar och 1,5 miljoner nya lätta lastbilar i unionen. Omkring 60 % av bilarna och omkring 90 % av de lätta lastbilarna är företagsfordon som är registrerade på juridiska personer. Det rör sig om olika typer av fordon och användningar, bland andra följande: fordon som är registrerade på leasing- och uthyrningsföretag, tjänstebilar som tillhandahålls som naturaförmåner för företagets anställda, fordon som används av transportföretag, taxi-, taxitjänst- och bildelningsföretag för att tillhandahålla mobilitets- och logistiktjänster, fordon som används för företagets egna räkning, direktionsbilar som används för att köra ett företags ledning till möten, eller distributionsfordon, utställningsfordon och testfordon som finns tillgängliga hos fordonsåterförsäljare.
- (5) Eftersom företagsfordon utgör en stor andel av nyregistreringar av fordon och eftersom dessa har specifika användningsområden, har åtgärder som är inriktade på dem betydande potential att påskynda ökningen av andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon och minska utsläppen från vägtransporter i unionen. Dessa möjligheter utnyttjas dock för närvarande inte fullt ut. Företagsfordon står för en jämförelsevis högre andel utsläpp än med privata fordon, på grund av att de i allmänhet har längre årlig körsträcka, vilket till exempel är fallet för vissa företagsfordonsparker som taxi och taxitjänster. En högre andel utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i den typen av fordonsparker med höga körsträckor skulle leda till stora bränslebesparingar och utsläppsminskningar vid verklig körning jämfört med nuvarande trend.
- (6) Företagsfordon kommer också ut på begagnatmarknaden mycket tidigare än privata fordon. Det gäller i synnerhet hyrfordon som ofta säljs vidare inom ett år och leasingfordon som ofta säljs vidare efter tre till fem år. Om andelen utsläppsfria och utsläppssnåla företagsfordon ökade skulle de därför komma ut på andrahandsmarknaden tidigare, vilket skulle göra det mer ekonomiskt överkomligt för privatpersoner att ersätta smutsigare fordon, som släpper ut mer koldioxid, med utsläppsfria och utsläppssnåla fordon.

²⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

²⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

²⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena vägtransportfordon till stöd för utsläppssnål mobilitet (EUT L 120, 15.5.2009, s. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj>).

- (7) Flera medlemsstater har infört stimulanser och stödsystem för att påskynda omställningen till utsläppsfria fordon i företags fordonsparker. Sådana berömvärda initiativ, i synnerhet riktade reformer av beskattningen av företagsbilar, system för snabbare avskrivning av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon och lokala krav på mobilitetstjänster i städer, kan tjäna som förebild för hur medlemsstaternas åtgärder kan utformas och genomföras. Vidtagna åtgärder är dock inte tillräckliga och skiljer sig åt mellan medlemsstaterna, samtidigt som stöd till fordon med höga utsläpp i många fall fortfarande ges i unionen. Dagens situation ger varken lika villkor eller stöder den nivå av nyregistreringar av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som krävs i hela unionen, vilket hindrar integrationen av den inre marknaden både när det gäller utbud och användning av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. Dessutom finns risken att otillräckligt samordnade nationella åtgärder hindrar fordonsparker med gränsöverskridande verksamhet och begränsar en effektiv fördelning av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på den inre marknaden, ökar informationskostnaderna för större transportaktörer och hindrar ett kostnadseffektivt genomförande av fordonsparker omställning till nollutsläpp. Det är därför nödvändigt med en enhetlig åtgärd för att stimulera användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på unionsnivå.
- (8) Ett rättsligt instrument på unionsnivå för att stimulera efterfrågan på utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på företagsmarknaderna bör ge den säkerhet som krävs för investeringar i ökad produktionskapacitet för denna teknik, vilket bidrar till att stärka konkurrenskraften för unionens fordonssektor på den globala marknaden som förändras snabbt.
- (9) Till skillnad från personbilar och lätta lastbilar är tunga fordon nästan uteslutande registrerade på juridiska personer, vilket innebär att företagsregistreringar utgör nästan hela marknaden för det segmentet. I fråga om bussar spelar offentlig upphandling en viktig roll på marknaden. Direktiv 2009/33/EG innehåller redan obligatoriska mål för utsläppsfria bussar, vilket stimulerar marknaden. För att upprätthålla fullständig långsiktig överensstämmelse med de relevanta rättsliga instrumenten, och särskilt med tanke på den kommande översynen av normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon, bör den här förordningen omfatta endast nyregistreringar av lätta fordon. När normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon ses över, kommer eventuella åtgärder för att öka andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon bland företags tunga fordon att övervägas. Detta skulle göra det möjligt att på ett mer ändamålsenligt sätt beakta både de olika driftsprofilerna för detta marknadssegment och insatserna för att avsevärt öka tillgången till laddningspunkter längs EU:s transportkorridorer.
- (10) Med tanke på att olika typer av företagsfordon används på olika sätt, att deras driftskrav skiljer sig åt och att deras ekonomi ser olika ut, skulle ett fastställande av obligatoriska andelar utsläppsfria fordon för enskilda företag riskera att få oproportionerliga negativa konsekvenser för vissa av dessa företag och skapa en betydande administrativ börda för operatörer och myndigheter. Sådana krav skulle också skapa betydande risker för försök att komma undan reglerna och andra oavsiktliga konsekvenser, t.ex. att man växlar mellan att leasa ett fordon och äga det, eller förändringar i konkurrenskraften hos olika typer av logistik- och mobilitetstjänster. Bindande mål bör därför fastställas för medlemsstater snarare än för enskilda företag.
- (11) Små och medelstora företag påverkas i allmänhet oproportionerligt av högre inköpskostnader på utsläppsfria fordon, eftersom den typen av företag ofta har svårare att få tillgång till finansiering. De nationella målen bör därför baseras på hur stor

andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon är av det totala antalet företagsregistreringar enbart bland stora företag, och för enhetlighetens skull bör begreppet stora företag vara samma som i Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU ⁽²⁹⁾.

- (12) Förordningen bör fastställa mål per medlemsstat för andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som nyregistreras på stora företag. För att uppnå de utsläppsminskningmål som fastställs i förordning (EU) 2019/631 bör dessa mål säkerställa att en minimiandel nya företagsbilar och lätta lastbilar som registreras på stora företag är utsläppsfri. Tillsammans skulle de nationella målen leda till en minimiandel för unionen på 69 % utsläppsfria och utsläppssnåla bilar, varav minst 45 % med nollutsläpp, senast 2030, och vara förenliga med förordning (EU) 2019/631 för 2035, och på 40 % utsläppsfria och utsläppssnåla lätta lastbilar, varav minst 36 % utsläppsfria, senast 2030, och vara förenliga med förordning (EU) 2019/631 för 2035.
- (13) Personbilar och lätta lastbilar används främst i den medlemsstat där de är registrerade, och marknaderna för fordon och tjänster är till största delen uppdelade per medlemsstat. De nationella målen för den sammanlagda andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i nyregistreringar på stora företag bör fastställas på olika nivåer för personbilar och lätta lastbilar; detta för att återspegla olika nivåer av teknik- och marknadsutveckling. För dessa fordon bör skillnaderna mellan medlemsstaterna återspeglas i nivån på de mål som gäller för dem. Dessa nationella mål bör beräknas med utgångspunkt i en ambitionsnivå som fastställts för hela unionen med beaktande av de utsläppskrav som fastställs för respektive fordonskategori i förordning (EU) 2019/631, och anpassas mellan medlemsstaterna. Anpassningen bör ske med hänsyn tagen till varje medlemsstats ekonomiska kapacitet, med bruttonationalprodukten per capita som proxyvariabel.
- (14) Laddhybridfordon och elfordon med räckviddsförlängare kan spela en roll i övergången till utsläppsfri mobilitet och kan vara användbara för särskilda användningar samt på andra globala marknader efter 2035. Erkännandet av deras bidrag kan stödja fortsatta investeringar i och innovation av sådan teknik.
- (15) Medlemsstaterna bör tillåtas att tillämpa alla åtgärder som de anser nödvändiga för att uppnå de mål som fastställs i denna förordning, även att införa förmånligare vägtullar, beskattning som främjar användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon eller andra statliga stödåtgärder som omfattas av tillämpliga regler för statligt stöd, införande av tillståndskrav för specifika persontransporttjänster (t.ex. taxibilar och taxitjänster), förbättring av de nödvändiga villkoren för användning av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, såsom tillgång till särskilda laddningspunkter på särskilda platser eller förmånstillträde till parkering. Medlemsstaterna bör också tillåtas att fastställa mål för specifika kategorier av företag eller operatörer av fordonsparker. Tillgång till laddningsinfrastruktur som gör det möjligt att ladda på ett enkelt sätt och till överkomliga priser är en viktig möjliggörande faktor som kan säkerställas av medlemsstaterna med beaktande av de särskilda driftskraven för företagens fordonsparker, vilket också bidrar till uppnåendet av de mål som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804³⁰. Meddelandet

²⁹

³⁰ Förordning (EU) 2023/1804.

*Miljövänligare fordonsparker hos företagen*³¹ innehåller flera exempel på god praxis och effektiva åtgärder som kan införas på nationell nivå för att öka andelen utsläppsfria fordon i företagens fordonsparker.

- (16) Ett ökat antal delvis eldrivna utsläppssnåla fordon kommer också att öka efterfrågan på laddningsinfrastruktur, vilket kommer att ge fler laddningspunkter, vilket även gynnar utsläppsfria fordon.
- (17) Det sätt på vilket ekonomiska stödåtgärder utformas är ofta avgörande vid inköp av företagsfordon. Utan att det påverkar nationella befogenheter bör medlemsstaterna fullt ut utnyttja detta instrument genom att, när det gäller företagsfordon, tillhandahålla ekonomiskt stöd uteslutande för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. I rådets slutsatser har man upprepade gånger betonat behovet av att så snart som möjligt fasa ut subventionerna till fossila bränslen³². Ekonomiskt stöd som endast gynnar utsläppsfria och utsläppssnåla fordon kan stödja unionens insatser för att i snabbare takt öka sin energitrygghet och minska importen av fossila bränslen. För att stödja utfasningen av fossila bränslen i viktiga industrisektorer som försörjer fordonsindustrin och även för att främja produkter för ren teknik, och inhemsk produktion av teknik såsom batterier för elfordon, har kommissionen i given för en ren industri tillkännagett ett förslag till rättsakt om stimulanser i industrin. Eftersom omställningen till utsläppsfria fordon i företagens fordonsparker kan bli föremål för offentligt ekonomiskt stöd i medlemsstaterna finns det utsikter att använda sådant stöd för att bidra till att stärka de inhemska värdekedjorna i fordonssektorn. Bilar och lätta lastbilar som är tillverkade i Europeiska unionen (*Made in the European Union*) kan bidra till att skapa en stabil pionjärmarknad för europeiska leverantörer, vilket stärker EU-industrins konkurrenskraft, gör att dess arbetskraft kan behållas och bidrar till att locka nya investeringar i unionens produktionskapacitet inom dessa sektorer.
- (18) För att kommissionen ska kunna anpassa kraven på att stärka de inhemska värdekedjorna inom fordonssektorn till den kommande rättsakten om stimulanser i industrin, i enlighet med given för en ren industri, bör den ges befogenhet att anta delegerade akter i syfte att utforma en metod för att fastställa de kriterier enligt vilka en bil eller lätt lastbil ska anses vara tillverkad i Europeiska unionen (*Made in the European Union*).
- (19) För att kommissionen på lämpligt sätt ska kunna övervaka och följa genomförandet av denna förordning, bör varje medlemsstat lämna in en nationell plan till kommissionen med en beskrivning av vidtagna åtgärder och planerade åtgärder för att uppnå de nationella mål som anges i bilagan. För att visa att de nya registreringsmålen uppfylls bör varje medlemsstat årligen rapportera till kommissionen om antalet nya fordon som registrerats på stora företag på dess territorium, samt andelen ingående utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, per fordonskategori, på grundval av data från deras fordonsregister eller andra relevanta informationskällor såsom skattedatabaser och -register. Kommissionen bör se över denna förordning under 2032 och vid behov anta förslag till översyn av den, bland annat genom att fastställa mål för efterföljande perioder, med beaktande av relevant marknads- och teknikutveckling. När kommissionen utvärderar hur denna förordning har fungerat, bör den bedöma i vilken utsträckning dess mål har uppnåtts och i vilken utsträckning den har påverkat de

³¹ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén - Miljövänligare fordonsparker hos företagen (COM(2025) 96 final).

³² Till exempel rådets slutsatser om grön diplomati av den 18 mars 2024, [st07865-en24.pdf](#).

berörda sektorernas konkurrenskraft. Översynen bör också omfatta samspelet mellan denna förordning och andra relevanta unionsrättsakter. Kommissionen bör använda forumet för hållbara transporter för att samla in information inför översynen och för att hjälpa berörda parter och medlemsstaterna att vidta åtgärder för att uppnå målen och diskutera uppföljningsinitiativ.

- (20) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att öka andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i företags fordonsparker och samtidigt främja konkurrenskraften hos unionens fordonssektor, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på egen hand på ett sätt som säkerställer tillräckliga och tydliga marknadssignaler för fordonsparksoperatörer i hela EU, utan snarare, på grund av behovet av att följa rättsliga instrument på EU-nivå som riktar sig till fordonstillverkare, 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.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Innehåll

Genom denna förordning inrättas en ram för att öka användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon inom unionen. Den innehåller mål för andelen utsläppsfria respektive utsläppssnåla personbilar och lätta lastbilar som nyregistreras på stora företag i varje medlemsstat. Förordningen hindrar inte någon medlemsstat från att fastställa mer ambitiösa mål.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (1) *fordon*: ett fordon i kategori M eller N enligt artikel 4.1 a och b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858⁽³³⁾.
- (2) *nytt fordon*: ett fordon som registreras i unionen för första gången.
- (3) *bil*: ett fordon i kategori M₁ enligt artikel 4.1 a i i förordning (EU) 2018/858.
- (4) *lätt lastbil*: ett fordon i kategori N₁ enligt artikel 4.1 b i i förordning (EU) 2018/858.
- (5) *företagsfordon*: ett fordon som är registrerat på en juridisk person.
- (6) *utsläppsfritt fordon*: ett utsläppsfritt fordon enligt definitionen i artikel 3.1 n i [förslag till översyn av förordning 2019/631].

³³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

- (7) *utsläppsfritt och utsläppssnålt fordon*: ett utsläppsfritt och utsläppssnålt fordon enligt definitionen i artikel 3.1 m i förordning (EU) 2019/631.
- (8) *stort företag*: ett stort företag enligt definitionen i artikel 3.4 i direktiv 2013/34/EU.

Artikel 3

Mål för andelen utsläppsfria och utsläppssnåla företagsfordon

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att från och med den 1 januari 2030 ska
 - a) den sammanlagda andelen utsläppsfria och utsläppssnåla personbilar och lätta lastbilar av det totala antalet nya företagsfordon som registreras på stora företag på medlemsstatens territorium varje kalenderår minst motsvara de sammanlagda mål för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som anges i tabellerna 1 och 2 i bilagan,
 - b) andelen utsläppsfria personbilar och lätta lastbilar av det totala antalet nya företagsfordon som registreras på stora företag på medlemsstatens territorium varje kalenderår minst motsvara de minimimål för utsläppsfria fordon som anges i tabellerna 1 och 2 i bilagan.
2. Vid övervakning av andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon inom unionen och beräkning av efterlevnaden av de nationella mål för bilar som anges i tabell 1 i bilagan, och för lätta lastbilar som anges i tabell 2 i bilagan, ska följande gälla:
 - a) Täljaren för målen för de sammanlagda andelarna utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ska vara det totala sammanlagda antalet nya utsläppsfria och utsläppssnåla företagsfordon, bilar respektive lätta lastbilar, som registreras på stora företag i medlemsstaten under varje kalenderår.
 - b) Täljaren för minimimålen för utsläppsfria fordon ska vara det totala antalet nya utsläppsfria företagsfordon, bilar respektive lätta lastbilar, som registreras på stora företag i medlemsstaten under varje kalenderår.
 - c) Nämnaren för båda målen ska vara det totala antalet nya företagsfordon, bilar respektive lätta lastbilar, som registreras på stora företag i medlemsstaten under samma kalenderår.

Artikel 4

Ekonomiskt stöd till företagsfordon

Från och med två år före den dag som avses i artikel 3.1 får medlemsstaterna inte tillhandahålla något ekonomiskt stöd för inköp, leasing, hyra, hyrköp eller drift av andra företagsbilar och lätta lastbilar än utsläppsfria eller utsläppssnåla fordon.

Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget ska medlemsstaterna från och med två år före den dag som avses i artikel 3.1 ge ekonomiskt stöd till införandet av företagsbilar och lätta lastbilar på villkor att de är tillverkade i Europeiska unionen (*Made in the European union*).

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 5 för att komplettera denna förordning genom att fastställa en metod för att fastställa de kriterier enligt vilka en personbil eller en lätt lastbil ska anses vara tillverkad i Europeiska unionen (*Made in the European union*).

Artikel 5

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 5.3 ges till kommissionen tills vidare från och med [*Publikationsbyrå: för in datum = den dag då denna förordning träder i kraft*].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 5.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som avses i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2026.
5. Så snart kommissionen antagit en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas i enlighet med artikel 5.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade 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.

Artikel 6

Övervakning och rapportering

Senast den 28 februari 2028, och därefter vartannat år, ska varje medlemsstat till kommissionen lämna in en nationell plan som beskriver de åtgärder som medlemsstaten har infört och de åtgärder som den planerar att genomföra för att uppnå de nationella mål som anges i bilagan till denna förordning.

Senast den 28 februari 2031, och därefter varje år, ska varje medlemsstat fastställa och till kommissionen översända uppgifter om det totala antalet nya företagsfordon som registrerats på stora företag på medlemsstatens territorium under det föregående kalenderåret, uppdelat på personbilar och lätta lastbilar, samt om andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i var och en av dessa kategorier.

Artikel 7

Översyn

Senast den 31 december 2032 ska kommissionen se över denna förordning och vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av den, inklusive för fastställande av mål för andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon för perioden efter 2035.

Artikel 8

Ikraftträdande

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

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

Utfärdad i Strasbourg den

På Europaparlaments vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
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.	Motivering till 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.	FÖRVALTNING	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 oegentligheter/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 rena företagsfordon

1.2. Berörda politikområden

Transport och rörlighet

Inre marknaden, industri samt små och medelstora företag

Klimatåtgärder och utfasning av fossila bränslen från vägtransporter

1.3. Mål

1.3.1. Allmänt/allmänna mål:

[Det allmänna målet är att stödja utfasningen av fossila bränslen från EU:s vägtransportsektor, samtidigt som man skyddar den europeiska fordonsindustrins konkurrenskraft och säkerställer en rättvis omställning, i linje med handlingsplanen för industrifordonsindustrin, given för en ren industri, den europeiska gröna given och den europeiska klimatlagen.]

1.3.2. Specifikt/specifika mål:

Specifikt mål nr 1: **Stimulera efterfrågan på utsläppsfria fordon i företagssegmentet**

[Syftet är att säkerställa en enhetlig ram i hela EU för företagens användning av utsläppsfria fordon, minska den nuvarande fragmenteringen och samtidigt skapa säkerhet och därmed främja konkurrenskraften hos EU:s fordonsindustri. Målet kompletterar instrumenten på utbudssidan i koldioxidnormerna för lätta fordon och förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen, som behandlar utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastruktur i EU.]

Specifikt mål nr 2: **Minska utgifterna för fossila bränslen inom vägtransporter**

[Målet syftar till att säkerställa en större minskning av förbrukningen av fossila bränslen genom åtgärder för att så snart som möjligt öka andelen utsläppsfria fordon i företagens fordonsparker. På grund av deras högre årliga körsträcka jämfört med privata fordon förväntas de utsläppsfria företagsfordonen leda till större besparingar av fossila bränslen, vilket bidrar till utfasningen av fossila bränslen inom vägtransporter och bättre konkurrenskraft tack vare den lägre totala ägandekostnaden för utsläppsfria företagsfordon jämfört med konventionella företagsfordon.]

Specifikt mål nr 3: **Påskynda tillgången till utsläppsfria fordon på andrahandsmarknaden**

[Målet syftar till att göra utsläppsfria fordon mer överkomliga, särskilt för privatpersoner och små och medelstora företag. Det lägre inköpspriset för begagnade utsläppsfria fordon kan göra det möjligt för ett betydligt högre antal privatpersoner och transportföretag att byta till ett sådant fordon, så att de kan gynnas av lägre totala kostnader jämfört med konventionella fordon. Genom att öka tillgången till begagnade utsläppsfria fordon i hela EU bidrar detta särskilda mål till att göra dem mer överkomliga genom handel inom EU, även i de medlemsstater där marknaden för begagnade fordon dominerar och nationella incitament inte är tillräckliga för att

göra nya utsläppsfria fordon konkurrenskraftiga, vilket bidrar till mer balanserade framsteg mot minskade koldioxidutsläpp från vägtransporter i hela EU.]

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.

Ökning av andelen utsläppsfria fordon vid nyregistreringar på företag och i den företagspark som är i bruk för personbilar, lätta lastbilar och lastbilar.

Ytterligare minskningar av koldioxidutsläppen (upp till 10–43,4 miljoner ton under perioden 2030–2050 beroende på hur stränga målen är) samt lägre utsläpp av kväveoxid och PM2.5 samt mindre buller.

Minskad användning av fossila bränslen och minskade utgifter för bränsleskatter för stora företag, små och medelstora företag och privatpersoner genom en större andel utsläppsfria fordon, särskilt i fordonsparker med långa körsträckor.

Förbättrad tillgång till och bättre överkomlighet i fråga om begagnade utsläppsfria fordon för hushåll och små och medelstora företag genom att man ökar flödet av utsläppsfria företagsfordon till begagnatmarknaden.

Förstärkning av industrins konkurrenskraft och investeringssäkerheten för EU:s fordonstillverkare och leveranskedjor genom att man tillhandahåller en förutsägbar efterfrågesignal utöver dagens koldioxidnormer.

1.3.4. Prestationsindikatorer

Angi indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

[Framstegen kommer att övervakas med hjälp av en begränsad uppsättning indikatorer som är anpassade till konsekvensbedömningen och befintliga rapporteringsramar:

Andel och antal utsläppsfria fordon i nyregistreringar av personbilar och lätta lastbilar på stora företag, per medlemsstat.

Andel utsläppsfria fordon i registreringar av begagnade fordon och den genomsnittliga åldern för utsläppsfria företagsfordon som kommer in på andrahandsmarknaden.

Utveckling av utsläppen av koldioxid, kväveoxid och PM2.5 från vägtransporter.

Slutlig energianvändning för vägtransporter per bränsletyp, på EU-nivå och på medlemsstatsnivå.

1.4. Förslaget eller initiativet avser

☒ en ny åtgärd

☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd³⁴

☐ en förlängning av en befintlig åtgärd

³⁴

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

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

1.5. Motivering till förslaget eller initiativet

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

[Detta initiativ tar itu med två huvudproblem:

Låg andel utsläppsfria fordon i företagens fordonsparker (omkring 17 % av nyregistreringarna av företagsbilar, 8 % för lätta lastbilar och 3,7 % för lastbilar under första halvåret 2025).

Otillräcklig tillgång till utsläppsfria, begagnade fordon till överkomliga priser, vilket hindrar en rättvis och inkluderande omställning för medborgare och små och medelstora företag.

Med tanke på den höga andelen företagsfordon i nyregistreringar och deras snabbare omsättning behövs initiativet för att

anpassa företagens elektrifiering av fordonsparken till klimatprognoserna för 2030 och 2035 och det långsiktiga målet att senast 2050 ska nästan alla vägfordon vara utsläppsfria,

tillhandahålla en tidsmässigt anpassad och trovärdig motsvarighet på efterfrågesidan till koldioxidnormerna för personbilar och lätta lastbilar samt förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen.]

[ikraftträdande: 2027

medlemsstaternas skyldigheter börjar gälla: 2030

mellanliggande milstolpar anpassade till normerna för koldioxidutsläpp för 2030 och 2035]

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.*

Skäl till åtgärder på EU-nivå (ex ante) [Företags fordonsparker används ofta över gränser. Enbart nationella åtgärder har lett till

- fragmenterade och inkonsekventa stödramar för utsläppsfria företagsfordon (beskattning, incitament, icke-skattemässiga åtgärder),

- ojämlika konkurrensvillkor och ökade planeringskostnader för fordonsparker som används gränsöverskridande,

svagare och ojämna efterfrågesignaler för tillverkare och infrastrukturleverantörer.

Åtgärder på EU-nivå ger

- en enhetlig och förutsägbar efterfrågesignal på hela den inre marknaden, som på ett bättre sätt kompletterar EU-omfattande koldioxidnormer och förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen,
- minskad fragmentering och lägre administrativa kostnader och efterlevnadskostnader för gränsöverskridande aktörer,
- rättvisare tillgång till utsläppsfria fordon, även begagnade fordon, i alla medlemsstater,
- tidigare och effektivare utsläppsminskningar från fordonsparker med långa körsträckor än vad fallet skulle vara med icke samordnade nationella system.

1.5.3. Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

[- direktivet om rena fordon, som visade att tydliga mål för offentlig upphandling kan öka andelen utsläppsfria fordon, men det omfattar endast en begränsad andel av fordonsparken (främst stadsbussar),

normerna för koldioxidutsläpp från lätta och tunga fordon, som varit lyckat i fråga om att öka utbudet men där det krävs att efterfrågan kommer igång, särskilt inom företagssegment med långa körsträckor,

nationella skattereformer och incitament för företagsfordon, som visar att väl utformade skattesignaler snabbt kan ändra sammansättningen på företags fordonsparker, men reformerna och incitamenten är för närvarande fragmenterade och gynnar fortfarande ofta konventionella fordon.]

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

[Initiativet är av lagstiftningskaraktär och innehåller ingen särskild komponent för operativa utgifter på EU-nivå. Det är förenligt med den nuvarande fleråriga budgetramen och

förlitar sig på befintlig administrativ och analytisk kapacitet inom de ansvariga avdelningarna för utarbetande, förhandling, övervakning och utvärdering,

kan, i förekommande fall, utnyttja befintliga program (sammanhållningspolitiska fonder, faciliteten för återhämtning och resiliens, FSE, Life, InvestEU, Horisont Europa) som medlemsstaterna efter eget gottfinnande kan använda för att stödja investeringar i infrastruktur och fordonsparker,

bidrar till genomförandet av den europeiska gröna given, given för en ren industri och handlingsplanen för fordonsindustrin utan att deras respektive budgetar behöver ändras.]

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

[Eftersom förslaget inte medför några driftsutgifter på EU-nivå behövs inga nya budgetposter, instrument eller egna medel.

Begränsade administrativa behov och it-behov på kommissionens sida (datahantering, -analys och -utvärdering) kommer att täckas genom omfördelning inom ramen för det ansvariga generaldirektoratets befintliga administrativa anslag.]

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 från 2030
- 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.

Kommentarer

2. FÖRVALTNING

2.1. Regler om uppföljning och rapportering

[Övervakningen bygger på befintliga system för fordonsregistrering och koldioxidövervakning, vilket gör att överlappande datainsamling undviks:]

[- Medlemsstaterna kommer årligen att extrahera och lämna in data från nationella fordonsregister om sammansättningen av stora företags fordonsparker (antal fordon, kategorier, andelar utsläppsfria fordon).

- Data kommer att överföras via det centrala register som används för koldioxidnormer som förvaltas av Europeiska miljöbyrån (EEA), med hjälp av standardiserade digitala mallar.

- Fastställda förfaranden för hantering av data om koldioxidnormer kommer att återanvändas som data om företags fordonsparker.

- Ytterligare information om energianvändning, begagnatmarknader och externa kostnader kommer att hämtas från Eurostats energistatistik, Europeiska observatoriet för alternativa bränslen och särskilda studier.

]

Kommissionen kommer att använda dessa data för att

övervaka framstegen i fråga om de särskilda målen,

utarbета periodiska genomföranderapporter,

göra en utvärdering fem år efter tillämpningen och därefter vart femte år.]

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

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

[Eftersom inget nytt EU-utgiftsprogram inrättas är kommissionens befintliga interna kontrollsystem tillräckliga för de begränsade administrativa utgifter som uppstår.

Allt stöd som medlemsstaterna ger till företags fordonsparker i form av EU-medel (i de fall det sker) kommer även fortsättningsvis att omfattas av kontrollramarna för respektive finansieringsprogram.]

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

[De största riskerna rör

datakvalitet och -fullständighet i medlemsstaternas rapportering,

olikartat genomförande som kan påverka jämförbarheten.]

[Riskerna minskas genom

harmoniserade rättsliga definitioner (tillämpningsområde och fordonskategorier) och tydliga rapporteringsskyldigheter,

konsekvenskontroller och, vid behov, uppföljande begäranden om förtydligande.

Riskerna för den finansiella förvaltningen av EU:s budget är minimala, eftersom förslaget inte medför några driftsutgifter.]

- 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)*

[Kontrollerna är inriktade på verifiering av administrativa och statistiska data, inte på finansiella transaktioner.

Kostnaderna för kontroller förväntas vara mycket begränsade, eftersom kontrollerna bygger på befintliga verktyg och processer som används för koldioxidövervakning och rapportering enligt förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen.

Den förväntade risken för fel som påverkar EU:s budget är försumbar.]

2.3. **Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/oriktigheter**

[Budgetförordningen och den befintliga ramen för intern kontroll gäller. Särskilda åtgärder är till exempel

systematiska kvalitetskontroller av data från medlemsstaterna (inbördes enhetlighet, jämförelser över tid och mellan källor),

möjligheten att begära korrigeringar eller förtydliganden om avvikelser eller misstänkt felrapportering upptäcks,

användning, vid behov, av etablerade verktyg för kontroll av efterlevnaden inom ramen för sektorsspecifik lagstiftning.

Eftersom det inte finns något EU-system för finansiellt stöd kopplat till denna förordning är risken för bedrägerier som påverkar EU-medel mycket låg.]

3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER

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

- Befintliga budgetposter
- Förslaget påverkar inte driftsutgifter under någon rubrik i den fleråriga budgetramen.
- De administrativa personalkostnaderna kommer att täckas av de ansvariga avdelningarnas befintliga anslag under rubrik 7 – Europeisk offentlig förvaltning. Studier, it-anpassningar och utvärdering kommer att omfattas av omfördelningen av de ansvariga avdelningarnas budget.

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Antal	Diff./Icke-diff. ³⁵	från Eftaländer ³⁶	från kandidatländer och potentiella kandidater ³⁷	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			
	Antal	Diff./Icke-diff.	från Eftaländer	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

³⁵ Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

³⁶ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

³⁷ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidater i västra Balkan.

	[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

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		Antal					
GD: <.....>			År	Budgetår	Budgetår	Budgetår	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	=2 a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD: <.....>			År	Budgetår	Budgetår	Budgetår	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	=2 a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Budgetår	Budgetår	Budgetår	Budgetår	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 <....> 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	Antal	
---	-------	--

GD: <.....>			År 2024	Budgetår 2025	Budgetår 2026	Budgetår 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	=2 a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD: <.....>			År 2024	Budgetår 2025	Budgetår 2026	Budgetår 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	=2 a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Budgetår 2024	Budgetår 2025	Budgetår 2026	Budgetår 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
			Budgetår 2024	Budgetår 2025	Budgetår 2026	Budgetår 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 i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	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		7	Administrativa utgifter				
GD: <.....>			År 2024	Budgetår 2025	Budgetår 2026	Budgetår 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	Budgetår 2025	Budgetår 2026	Budgetår 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)

		Budgetår 2024	Budgetår 2025	Budgetår 2026	Budgetår 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027
TOTALA anslag för RUBRIK 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	Antal	
---	--------------	--

GD: <.....>			År	Budgetår	Budgetår	Budgetår	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	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

för GD <.....>	Betalningar	=2 a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD: <.....>			År	Budgetår	Budgetår	Budgetår	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	=2 a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Budgetår	Budgetår	Budgetår	Budgetår	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 <....> 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		Antal					

GD: <.....>	År	Budgetår	Budgetår	Budgetår	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	=2 a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD: <.....>			År	Budgetår	Budgetår	Budgetår	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	=2 a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Budgetår	Budgetår	Budgetår	Budgetår	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 <....> 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
			Budgetår 2024	Budgetår 2025	Budgetår 2026	Budgetår 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 1–6 i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	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	7	Administrativa utgifter
------------------------------------	---	-------------------------

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

GD: <.....>		År 2024	Budgetår 2025	Budgetår 2026	Budgetår 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	Budgetår 2025	Budgetår 2026	Budgetår 2027	TOTALT Budgettram 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)

		Budgetår 2024	Budgetår 2025	Budgetår 2026	Budgetår 2027	TOTALT Budgettram 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 euro (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 ³⁸	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Totalt antal	Total kostnad
SPECIFIKT MÅL nr 1 ³⁹ ...																		
- Output																		
- Output																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 1																		
SPECIFIKT MÅL nr 2...																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 2																		
TOTALT																		

³⁸ 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).

³⁹ Mål som redovisats under avsnitt 1.3.2: "Specifikt/specifika mål"

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	Budgetår	Budgetår	Budgetår	Budgetår	TOTALT 2021–2027
	2024	2025	2026	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 AVSATT FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	Budgetår 2024	Budgetår 2025	Budgetår 2026	Budgetår 2027	TOTALT 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 AVSATT FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	Budgetår 2024	Budgetår 2025	Budgetår 2026	Budgetår 2027	TOTALT 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	Budgetår 2024	Budgetår 2025	Budgetår 2026	Budgetår 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
	- vid EU:s delegationer	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 AVSATT FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	Budgetår 2024	Budgetår 2025	Budgetår 2026	Budgetår 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
	- vid EU:s delegationer	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 AVSATT FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	Budgetår 2024	Budgetår 2025	Budgetår 2026	Budgetår 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
	- vid EU:s delegationer	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

För att uppskatta arbetsbördan och personalbehoven kan du använda den vägledning om bedömningen av arbetsbördan som utarbetats av GD Personal och säkerhet.

[Med tanke på den allmänt ansträngda situationen under rubrik 7, både när det gäller personal och anslagsnivå, ska personalbehoven täckas med personal inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, och/eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet eller andra av kommissionens avdelningar.]

Observera att ett sådant undantag måste godkännas av de centrala avdelningarna innan samrådet mellan kommissionens avdelningar kan inledas.

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	Budgetår 2024	Budgetår 2025	Budgetår 2026	Budgetår 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
- ☐ 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
- ☐ kräver en översyn av den fleråriga budgetramen

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 ⁴⁰			
		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
Artikel					

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

⁴⁰ 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).

4. DIGITALA INSLAG

4.1. Krav med digital relevans

Initiativet är digitalt som standard, eftersom det kräver fullständig digital rapportering från medlemsstaterna av data om företagens fordonsparker i maskinläsbara format, främjar vidareutnyttjande av befintliga data från den offentliga sektorn (nationella fordonregister, koldioxidövervakning, rapportering enligt förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen, energistatistik) och stöder interoperabelt datautbyte mellan nationella myndigheter, kommissionen, EEA och plattformar på EU-nivå (t.ex. Europeiska observatoriet för alternativa bränslen och särskilda studier).

-

4.2. Data

[Förordningen bygger främst på aggregerade icke-personuppgifter för fordonregistreringar på företag per kategori och framdrivningssystem. [Om medlemsstaterna förlitar sig på data på nationell nivå hanteras dessa i enlighet med EU:s dataskyddsregler och överförs inte i identifierbar form till kommissionen.](#)]

4.3. Digitala lösningar

[Förslaget bygger på och förbättrar befintliga digitala lösningar:

- återanvändning och stegvis anpassning av verktyg för koldioxidövervakning, genomförande av förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen och Europeiska observatoriet för alternativa bränslen och särskilda studier,
- anpassning av koncept och datamodeller till befintlig fordons- och utsläppslagstiftning,
- elektroniska gränssnitt för datautbyte i standardformat.]

4.4. Interoperabilitetsbedömning

4.5. Åtgärder till stöd för digitalt genomförande

[För att stödja ett effektivt och proportionerligt genomförande kommer kommissionen att

- utarbeta riktlinjer och standardmallar för medlemsstaternas digitala

rapportering,

- vid behov tillhandahålla tekniskt stöd med hjälp av befintliga stödinstrument,
- undersöka integreringen av information om företags fordonsparker till Europeiska observatoriet för alternativa bränslen och relaterade plattformar för att förbättra transparensen och den analytiska användningen av data,
- säkerställa att alla it-anpassningar uppfyller kraven på intern it-styrning, cybersäkerhet och dataskydd.]

•