

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2023/851****af 19. april 2023****om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår styrkelse af præstationsnormerne for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner i overensstemmelse med Unionens øgede klimaambitioner****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget <sup>(2)</sup>,efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Parisaftalen <sup>(4)</sup>, der blev vedtaget den 12. december 2015 inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC) (»Parisaf-talen«), trådte i kraft den 4. november 2016. Parterne i Parisaf-talen er blevet enige om at holde stigningen i den gennemsnitlige globale temperatur et godt stykke under 2 °C over de førindustrielle niveauer og om at fortsætte indsatsen for at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C over de førindustrielle niveauer. Denne forpligtelse er blevet styrket med vedtagelsen inden for rammerne af UNFCCC af Glasgowklimaaf-talen den 13. november 2021, hvor UNFCCC-partskonferencen, der tjener som møde for parterne i Parisaf-talen, anerkender, at virkningerne af klimaændringerne vil være langt mindre ved en temperaturstigning på 1,5 °C sammenlignet med en på 2 °C, og er fast besluttet på at fortsætte bestræbelserne på at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C.
- (2) Håndtering af klima- og miljørelaterede udfordringer og opnåelse af målene i Parisaf-talen er centrale elementer i Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 om »den europæiske grønne pagt« (»den europæiske grønne pagt«). Europa-Parlamentet opfordrede i sin beslutning af 15. januar 2020 om den europæiske grønne pagt <sup>(5)</sup> til, at den nødvendige overgang til et klimaneutralt samfund sker senest i 2050, og erklærede i sin beslutning af 28. november 2019 om klima- og miljøkrisen, at der er tale om en klima- og miljøkrise <sup>(6)</sup>. Den europæiske grønne pagts nødvendighed og værdi er kun blevet større i lyset af covid-19-pandemiens meget alvorlige indvirkning på EU-borgernes sundhed og økonomiske velfærd.
- (3) Den europæiske grønne pagt kombinerer et omfattende sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i Unionen senest i 2050, og indeholder en ny vækststrategi med fokus på at omstille Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig

<sup>(1)</sup> EUT C 194 af 12.5.2022, s. 81.<sup>(2)</sup> EUT C 270 af 13.7.2022, s. 38.<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 14.2.2023 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 28.3.2023.<sup>(4)</sup> EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4.<sup>(5)</sup> EUT C 270 af 7.7.2021, s. 2.<sup>(6)</sup> EUT C 232 af 16.6.2021, s. 28.

økonomi og dynamiske industrier, der fortsat er verdensledende på deres respektive felter og skaber global innovation, samtidig med at de sikrer højt lønnede kvalitetsjob i Unionen. Den har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede risici og konsekvenser. I den forbindelse styrker det 8. miljøhandlingsprogram, der løber frem til 2030, og som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2022/591 <sup>(7)</sup>, målsætningen om at fremskynde den grønne omstilling til en klimaneutral, bæredygtig, giftfri, ressourceeffektiv, modstands- og konkurrencedygtig cirkulær økonomi baseret på vedvarende energikilder på en retfærdig, rimelig og inkluderende måde og om at beskytte, genoprette og forbedre miljøets tilstand og støtte og bygge videre på det sæt af foranstaltninger og initiativer, der blev annonceret i forbindelse med den europæiske grønne pagt. Samtidig påvirker omstillingen kvinder og mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på visse ugunstigt stillede grupper såsom ældre, personer med handicap og personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund. Desuden vil omstillingen påvirke Unionens regioner forskelligt, navnlig strukturelt dårligt stillede regioner, randområder og regioner i den yderste periferi. Det er derfor nødvendigt at sikre, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.

- (4) Unionen forpligtede sig til at reducere Unionens nettodrivhusgasemissioner for hele økonomien med mindst 55 % sammenlignet med 1990-niveauerne senest i 2030 i det ajourførte nationalt bestemte bidrag, der blev forelagt UNFCCC's sekretariat den 17. december 2020.
- (5) Gennem vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 <sup>(8)</sup> har Unionen i lovgivningen fastsat målet om at reducere nettoemissionerne til nul senest i 2050 og målet om at opnå negative emissioner derefter. Ved nævnte forordning fastsættes der også et bindende EU-mål om en intern reduktion af nettodrivhusgasemissioner (emissioner efter fratækning af optag) med mindst 55 % sammenlignet med 1990-niveauerne senest i 2030.
- (6) Alle økonomiske sektorer forventes at bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner, herunder vejtransportsektoren. Transportsektoren er den eneste sektor, hvor emissionerne har været stigende siden 1990. Dette omfatter vejtransport med lette og tunge køretøjer, som tilsammen tegner sig for over 70 % af de samlede transportemissioner. For at opnå klimaneutralitet er det nødvendigt at reducere transportemissionerne med 90 % senest i 2050.
- (7) Den digitale og den grønne omstilling bør også tage højde for betydningen af den sociale dimension for at sikre, at mobilitet er økonomisk overkommelig og tilgængelig for alle, navnlig for pendlere uden adgang til offentlig transport af høj kvalitet eller andre mobilitetsløsninger. Mere ambitiøse CO<sub>2</sub>-normer for personbiler og lette erhvervskøretøjer forventes at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer, øge deres økonomiske overkommelighed og også fremskynde dekarboniseringen af brugtmarkedet i alle segmenter med større fordele for lav- og mellemindkomstforbrugere. Når disse normer vedtages, er det også vigtigt at tage højde for de betydelige økonomiske og sociale konsekvenser af den digitale og den grønne omstilling og behovet for at sikre beskæftigelsen og bevare en konkurrencedygtig EU-industri.
- (8) De foranstaltninger, der er fastsat i denne forordning, er nødvendige som en del af en sammenhængende og konsistent ramme, der er yderst vigtig for at nå Unionens overordnede mål om at reducere nettodrivhusgasemissioner såvel som for at mindske Unionens afhængighed af importerede fossile brændstoffer. Det er afgørende, at Kommissionen samarbejder med medlemsstaterne og industrielle interessenter om at sikre forsyningskæden for de kritiske råstoffer, der er nødvendige for nul- og lavemissionskøretøjer. Dette vil også støtte EU-industriens konkurrenceevne og styrke Unionens strategiske autonomi.

<sup>(7)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2022/591 af 6. april 2022 om et generelt EU-miljøhandlingsprogram frem til 2030 (EUT L 114 af 12.4.2022, s. 22).

<sup>(8)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 («den europæiske klimalov») (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

- (9) For at opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % sammenlignet med 1990-niveauerne senest i 2030 er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 <sup>(9)</sup> for både personbiler og lette erhvervskøretøjer. Det er også nødvendigt at fastlægge en klar kurs for yderligere reduktioner efter 2030 for at bidrage til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050. Uden en ambitiøs indsats for reduktion af drivhusgasemissioner inden for vejtransport vil der være behov for større emissionsreduktioner i andre sektorer, herunder sektorer, hvor dekarbonisering er en større udfordring.
- (10) De skærpede krav om reduktion af CO<sub>2</sub>-emissioner bør tilskynde til, at der bringes en stadig større andel af nulemissionskøretøjer på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet, forbedret energisikkerhed og -effektivitet og tilhørende energibesparelser og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. I den globale kontekst er det nødvendigt, at bilindustriens værdikæde i Unionen er en førende aktør i den igangværende omstilling til nulemissionsmobilitet. De styrkede normer for CO<sub>2</sub>-emissionsreduktion er teknologineutrale med hensyn til at nå deres EU-flådedækkende mål. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til rådighed for at nå det flådedækkende mål om nulemission. Nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, og den teknologiske innovation fortsætter. Nul- og lavemissionskøretøjer, som også omfatter velfungerende pluginhybridbiler, kan fortsat spille en rolle i omstillingsprocessen. I denne forbindelse er det vigtigt at sikre nøjagtige og fuldstændige data om disse pluginhybridbilers emissionspræstationer.
- (11) Efter en høring af interessenter vil Kommissionen fremsætte et forslag om registrering efter 2035 af køretøjer, der udelukkende kører på CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer i overensstemmelse med EU-retten, uden for flådestandardernes anvendelsesområde og i overensstemmelse med Unionens mål om klimaneutralitet.
- (12) På den baggrund bør der fastsættes nye, skærpede reduktionsmål for CO<sub>2</sub>-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer fra 2030. Disse mål bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og stimulere innovation inden for nulemissions-teknologier på en omkostningseffektiv måde.
- (13) Teknologisk innovation er en forudsætning for dekarbonisering af mobiliteten i Unionen og bør derfor støttes. Der er allerede vigtig finansiering til rådighed til innovation i mobilitetsøkosystemet gennem forskellige EU-finansieringsinstrumenter, navnlig Horisont Europa – rammeprogrammet for forskning og innovation oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/695 <sup>(10)</sup>, InvestEU oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/523 <sup>(11)</sup>, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Samhørighedsfonden, Innovationsfonden oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF <sup>(12)</sup> og genopretnings- og resiliensfaciliteten oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/241 <sup>(13)</sup>. Unionen og medlemsstaterne bør fortsætte deres bestræbelser på at støtte offentlige og private investeringer i europæisk forskning og innovation inden for bilindustrien, herunder gennem initiativer, der fremmer synergier i bilsektoren, såsom den europæiske batterialliance. Sammen med klare reguleringsmæssige signaler vil disse bestræbelser støtte og tilskynde fabrikanten til at træffe investeringsbeslutninger, bevare Europas teknologiske førerposition i denne sektor, bidrage til at udvikle industriel ekspertise inden for fremtidens teknologier i Unionen og sikre dens industrielle grundlags bæredygtighed og konkurrenceevne på lang sigt.

<sup>(9)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

<sup>(10)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/695 af 28. april 2021 om oprettelse af Horisont Europa — rammeprogrammet for forskning og innovation — og om reglerne for deltagelse og formidling og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1290/2013 og (EU) nr. 1291/2013 (EUT L 170 af 12.5.2021, s. 1).

<sup>(11)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/523 af 24. marts 2021 om oprettelse af InvestEU-programmet og om ændring af forordning (EU) 2015/1017 (EUT L 107 af 26.3.2021, s. 30).

<sup>(12)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

<sup>(13)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/241 af 12. februar 2021 om oprettelse af genopretnings- og resiliensfaciliteten (EUT L 57 af 18.2.2021, s. 17).

- (14) Målene i de reviderede præstationsnormer for CO<sub>2</sub>-emissioner bør ledsages af en EU-strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af nulemissionskøretøjer og de dertil knyttede teknologier, samtidig med at der tages hensyn til hver medlemsstats særlige forhold, samt behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne, samtidig med at beskæftigelsesniveauet i Unionens bilindustri opretholdes. Der bør lægges særlig vægt på den indvirkning, som denne omstilling vil få på mikro-, små og mellemstore virksomheder (SMV'er) i hele bilindustriens forsyningskæde og på berørte regioner og lokalsamfund, som kan være mere sårbare på grund af tilstedeværelsen af en intensiv bilindustri. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der overvejes finansiel støtte på EU- og medlemsstatsplan for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1057 <sup>(14)</sup>, Fonden for Retfærdig Omstilling oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1056 <sup>(15)</sup>, Innovationsfonden, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Samhørighedsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme, der er fastsat i Rådets forordning (EU, Euratom) 2020/2093 <sup>(16)</sup>, og EU-genopretningsinstrumentet, som blev oprettet ved Rådets forordning (EU) 2020/2094 <sup>(17)</sup>, i overensstemmelse med statsstøttere reglerne, og andre tilgængelige finansieringsinstrumenter, f.eks. fra Den Europæiske Investeringsbank.

Kommissionens meddelelse af 18. februar 2022 om retningslinjer for statsstøtte til klima, miljøbeskyttelse og energi 2022 sætter medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med Kommissionens meddelelse af 5. maj 2021 med titlen »Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning« (den »ajourførte nye industristrategi«). Rådets henstilling af 16. juni 2022 <sup>(18)</sup> er et vigtigt redskab med henblik på medlemsstaternes håndtering af beskæftigelsesmæssige og sociale aspekter af en retfærdig omstilling til en klimaneutral økonomi. Kommissionen bør undersøge andre muligheder for at støtte denne omstilling og navnlig afbøde eventuelle negative virkninger, som denne omstilling i bilsektoren kan have på beskæftigelsen.

- (15) For at identificere eventuelle finansieringsmangler med henblik på at sikre en retfærdig omstilling i bilindustriens forsyningskæde og med særligt fokus på SMV'er og de regioner, der er mest berørt af omstillingen til en klimaneutral økonomi, bør Kommissionen senest den 31. december 2025 på datoen for forelæggelsen af den første fremskridtsrapport og på grundlag af igangværende initiativer såsom processen for omstillingen af mobilitetsøkosystemet og Regionsudvalgets alliance af bilproducerende regioner i samarbejde med medlemsstater, regioner og lokale myndigheder og alle relevante interessenter fremlægge en rapport med en analyse, der identificerer sådanne finansieringsmangler. Rapporten bør, hvis det er relevant, ledsages af forslag til passende finansielle foranstaltninger, der imødekommer de identificerede behov.
- (16) I den ajourførte nye industristrategi forudsættes det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde, herunder ved at sikre kontinuitet i den sociale dialog, der inddrager sektoren og dens interessenter i fuld gennemsigtighed. I denne proces bør der især tages hensyn til SMV'erne i bilindustriens forsyningskæde og til høringen af arbejdsmarkedets parter, herunder fra medlemsstaternes side. Den bør også bygge på Kommissionens meddelelse af 1. juli 2020 med titlen »Den europæiske dagsorden for færdigheder med henblik på bæredygtig konkurrenceevne, social retfærdighed og modstandsdygtighed«, der omfatter initiativer, såsom »pagten for færdigheder«, for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte passende foranstaltninger og incitamenter på EU- og medlemsstatsplan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en fremskridtsrapport, som Kommissionen

<sup>(14)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1057 af 24. juni 2021 om oprettelse af Den Europæiske Socialfond Plus (ESF+) og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1296/2013 (EUT L 231 af 30.6.2021, s. 21).

<sup>(15)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1056 af 24. juni 2021 om oprettelse af Fonden for Retfærdig Omstilling (EUT L 231 af 30.6.2021, s. 1).

<sup>(16)</sup> Rådets forordning (EU, Euratom) 2020/2093 af 17. december 2020 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2021-2027 (EUT L 433 I af 22.12.2020, s. 11).

<sup>(17)</sup> Rådets forordning (EU) 2020/2094 af 14. december 2020 om oprettelse af et EU-genopretningsinstrument til støtte for genopretningen efter covid-19-krisen (EUT L 433 I af 22.12.2020, s. 23).

<sup>(18)</sup> Rådets henstilling 2022/C 243/04 af 16. juni 2022 om sikring af en retfærdig omstilling til klimaneutralitet (EUT C 243 af 27.6.2022, s. 35).

forelægger. Denne fremskridtsrapport bør bl.a. tage hensyn til fremskridtene med udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer, navnlig i segmentet for lette erhvervskøretøjer, samt foranstaltningerne på EU-plan, medlemsstatsplan og lokalt plan for at lette medlemsstaternes omstilling til lette nulemissionskøretøjer, udviklingen i deres pris og energieffektivitet, udviklingen inden for alternative brændstoffer og fremskridtene med udbygningen af offentligt tilgængelig og privat opladnings- og optankningsinfrastruktur, der skal fastsættes i en forordning vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU («forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer») og i en omarbejdning af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/31/EU <sup>(19)</sup>, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter, navnlig i SMV'er. Fremskridtsrapporten bør også bygge videre på den fremskridtsrapport, som medlemsstaterne skal forelægge hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af fremskridtsrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin fremskridtsrapport.

- (17) For at beskytte miljøet og sundheden for borgerne i alle medlemsstater er det vigtigt også at dekarbonisere den eksisterende flåde. Markedet for brugte køretøjer skaber risiko for at flytte CO<sub>2</sub>-emissioner og luftforurening til mindre økonomisk udviklede regioner i Unionen. For at fremskynde reduktionen af emissioner fra den eksisterende flåde og øge tempoet i omstillingen til nulemissionstransport er det yderst vigtigt at tilskynde til, at køretøjer med forbrændingsmotor ombygges til batteri- eller brændselscelledrevne køretøjer, herunder ved at vurdere, hvordan anvendelsen af sådanne løsninger kan lettes i medlemsstaterne.
- (18) Som anført i Kommissionens meddelelse af 18. maj 2022 med titlen »REPowerEU-planen« er det med henblik på at øge energibesparelser og energieffektivitet i transportsektoren og at fremskynde omstillingen til nulemissionskøretøjer vigtigt at øge andelen af nulemissionskøretøjer i offentlige bilparker og erhvervsbilparker over en vis størrelse. Med henblik herpå indeholder Kommissionens meddelelse af 18. oktober 2022 med titlen »Kommissionens arbejdsprogram for 2023« et initiativ til at gøre virksomhedernes flåder grønnere. Når Kommissionen foreslår dette initiativ, bør den sikre lige konkurrencevilkår og undgå fragmentering af det indre marked.
- (19) For at fremme udbredelsen af køretøjer, der forbruger mindre energi, bør Kommissionen undersøge virkningerne af at fastsætte minimumstærskler for energieffektivitet for nye nulemissionspersonbiler og lette nulemissionserhvervs-køretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet.
- (20) De EU-flådedækkende mål skal suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur, der skal fastsættes i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer og i en omarbejdning af direktiv 2010/31/EU. I den forbindelse er det afgørende at fortsætte og øge investeringerne i anlæggelse af den nødvendige infrastruktur. Sideløbende hermed er det yderst vigtigt at sikre en hurtig udbredelse af vedvarende energi som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 <sup>(20)</sup>.
- (21) Fabrikkerne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvist at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på omkostningseffektiv vis, på en måde der støtter deres konkurrenceevne og gøder jorden for yderligere innovationer. Det er derfor hensigtsmæssigt at opretholde tilgangen med skærpede målniveauer hvert femte år.

<sup>(19)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/31/EU af 19. maj 2010 om bygningers energimæssige ydeevne (EUT L 153 af 18.6.2010, s. 13).

<sup>(20)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

- (22) Med de strengere EU-flådedækkende mål fra 2030 og fremefter vil fabrikanterne skulle bringe betydeligt flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet. I den forbindelse vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer ikke længere tjene sit oprindelige formål og risikere at underminere effektiviteten af forordning (EU) 2019/631. Incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer bør derfor afskaffes fra den 1. januar 2030. Inden da, dvs. i hele dette årti, vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer fortsat støtte udbredelsen af køretøjer med emissioner fra nul til 50 g CO<sub>2</sub>/km, herunder batteridrevne el-køretøjer, brændselscellekøretøjer, der anvender brint, og velpræsterende pluginhybridkøretøjer. Benchmarkene for nul- og lavemissionskøretøjer bør dog revideres for at tage hensyn til den hurtigere udbredelse af nulemissionskøretøjer på EU-markedet. Efter den 1. januar 2030 vil pluginhybridkøretøjer fortsat blive modregnet de EU-flådedækkende mål, som fabrikanterne er forpligtede til at opfylde.
- (23) De miljøinnovationskreditter, som en fabrikant kan gøre krav på, er i øjeblikket begrænset til 7 g CO<sub>2</sub>/km. Dette loft bør nedjusteres i overensstemmelse med målniveauerne for at sikre en afbalanceret andel af dette loft i forhold til fabrikanternes gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner.
- (24) Gennemførelsen af præstationsnormer for CO<sub>2</sub>-emissioner hænger nøje sammen med gennemførelsen af typegodkendelseslovgivningen. Efter at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF <sup>(21)</sup> den 1. september 2020 blev ophævet og erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 <sup>(22)</sup>, er det for at sikre fortsat overensstemmelse mellem de to sæt instrumenter hensigtsmæssigt yderligere at tilpasse definitionerne og ajourføre henvisningerne i forordning (EU) 2019/631 til rammelovgivningen om typegodkendelse.
- (25) Den emissionsreduktionsindsats, der er nødvendig for at nå de EU-flådedækkende mål, fordeles mellem fabrikanterne ved hjælp af en grænseværdikurve baseret på den gennemsnitlige masse af nye køretøjer i EU's og fabrikanternes flåder af nye køretøjer. Selv om det er hensigtsmæssigt at opretholde denne mekanisme, er det nødvendigt at forhindre en situation, hvor det specifikke emissionsmål for en fabrikant bliver negativt som følge af de skærpede EU-flådedækkende mål. Det er derfor nødvendigt at præcisere, at hvor en sådan situation forekommer, bør det specifikke emissionsmål sættes til 0 g CO<sub>2</sub>/km.
- (26) De værdier, der anvendes til beregning af de specifikke emissionsmål og de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for en fabrikant, er baseret på data, der er registreret i typegodkendelsesdokumentationen og typeattesterne for de pågældende køretøjer. For at sikre, at præstationsnormerne for CO<sub>2</sub>-emissioner er effektive, er det afgørende, at de data, der anvendes til disse formål, er korrekte. Hvis der alligevel konstateres fejl i dataene, kan det på grundlag af typegodkendelseslovgivningen måske ikke være muligt at korrigere den typegodkendelsesdokumentation eller de typeattester, der allerede er udstedt, hvis dataene henviser til typegodkendelser, der er ophørt med at være gyldige. I sådanne situationer bør Kommissionen have beføjelse til at anmode de relevante typegodkendelsesmyndigheder eller, hvor det er relevant, fabrikanterne om at udfærdige en korrektionserklæring, på grundlag af hvilken de værdier, der anvendes til at fastlægge fabrikanternes resultater med hensyn til at opfylde deres mål, kan korrigeres.
- (27) Indberetning af data for køretøjer i klasse M<sub>2</sub> (busser) og N<sub>2</sub> (mellemstore lastbiler) falder ind under anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 <sup>(23)</sup>, og dette indberetningskrav bør derfor udgå af forordning (EU) 2019/631.

<sup>(21)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv) (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

<sup>(22)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

<sup>(23)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 af 28. juni 2018 om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug (EUT L 173 af 9.7.2018, s. 1).

- (28) I betragtning af det øgede overordnede mål for reduktion af drivhusgasemissioner og for at undgå potentielle markedsforvridende virkninger bør reduktionskravene for alle fabrikanter på EU-markedet harmoniseres, undtagen for dem, der er ansvarlige for mindre end 1 000 nye køretøjer, der er registreret i et kalenderår. Derfor bør muligheden for, at fabrikanter, der er ansvarlige for mellem 1 000 og 10 000 personbiler eller mellem 1 000 og 22 000 lette erhvervskøretøjer, der er nyregistreret i et kalenderår, kan ansøge om en undtagelse fra deres specifikke emissionsmål, ophøre fra den 1. januar 2036.
- (29) For at sikre juridisk klarhed og konsekvens med gældende praksis er det hensigtsmæssigt at præcisere, at justeringerne af  $M_0$ - og  $TM_0$ -værdierne bør foretages gennem delegerede retsakter, der ændrer bilag I til forordning (EU) 2019/631, og ikke ved hjælp af delegerede retsakter, der supplerer nævnte forordning.
- (30) De fremskridt, der er gjort i henhold til forordning (EU) 2019/631 med hensyn til at nå reduktionsmålene for 2030 og tiden derefter, bør gennemgås i 2026. I forbindelse med denne gennemgang bør alle aspekter, der indgår i rapporteringen hvert andet år, tages i betragtning.
- (31) Flere medlemsstater har meddelt planer om at fremskynde indførelsen af nulemissionskøretøjer ved at fastsætte en dato for udfasning af CO<sub>2</sub>-udledende nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer inden 2035. Kommissionen bør identificere muligheder for at facilitere denne omstilling og overveje behovet for yderligere foranstaltninger i overensstemmelse med sådanne planer.
- (32) Muligheden for at hensætte indtægterne fra afgifterne for emissionsoverskridelser til en bestemt fond eller et relevant program er blevet vurderet i overensstemmelse med artikel 15, stk. 5, i forordning (EU) 2019/631 med den konklusion, at dette ville øge den administrative byrde betydeligt uden at gavne bilindustrien direkte i omstillingsprocessen. Indtægter fra afgifter for emissionsoverskridelser bør derfor fortsat betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget, jf. artikel 8, stk. 4, i forordning (EU) 2019/631.
- (33) Det er vigtigt at vurdere hele livscyklussen for CO<sub>2</sub>-emissioner fra lette køretøjer på EU-plan. Med henblik herpå bør Kommissionen udvikle en metode til vurdering og konsistent datarapportering af hele livscyklussen for CO<sub>2</sub>-emissioner fra lette erhvervskøretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet.
- (34) For at fastlægge en fælles EU-metode til brug for vurdering og konsistent datarapportering af hele livscyklussen for CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og for at sikre, at beregningen af de specifikke emissionsmål for fabrikanter, der er ansvarlige for CO<sub>2</sub>-emissionerne fra etapevise lette erhvervskøretøjer, kan tilpasses for at tage hensyn til ændringer i proceduren for fastlæggelse af sådanne køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og masse, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår henholdsvis supplerende af forordning (EU) 2019/631 ved at fastlægge en fælles EU-metode og ændring, om nødvendigt, af beregningsformlerne i nævnte forordnings bilag I, del B. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning<sup>(24)</sup>. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (35) Målet for denne forordning, nemlig at skærpe reduktionskravene for både nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af deres omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (36) Forordning (EU) 2019/631 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

(<sup>24</sup>) EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

### Artikel 1

I forordning (EU) 2019/631 foretages følgende ændringer:

- 1) I artikel 1 foretages følgende ændringer:
  - a) I stk. 5 foretages følgende ændringer:
    - i) I litra a) ændres tallet »37,5 %« til »55 %«
    - ii) I litra b) ændres tallet »31 %« til »50 %«.
  - b) Følgende stykkes indsættes:
    - »5a. Fra den 1. januar 2035 gælder følgende EU-flådedækkende mål:
      - a) for de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.3
      - b) for de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.3.«
  - c) Stk. 6 affattes således:

»6. Fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029 anvendes der et benchmark for nul- og lavemissionskøretøjer, som svarer til en andel på 25 % af flåden af nye personbiler og svarer til en andel på 17 % af flåden af nye lette erhvervskøretøjer, i overensstemmelse med punkt 6.3 i henholdsvis del A og del B i bilag I.«
  - d) Stk. 7 udgår.
- 2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:
  - a) I stk. 1 foretages følgende ændringer:
    - i) I litra a) ændres henvisningen til »bilag II til direktiv 2007/46/EF« til »artikel 4, stk. 1, litra a), nr. i), i forordning (EU) 2018/858«.
    - ii) Litra b) affattes således:
      - »b) klasse N<sub>1</sub>, jf. artikel 4, stk. 1, litra b), punkt i), i forordning (EU) 2018/858 og som omfattet af forordning (EF) nr. 715/2007 (»lette erhvervskøretøjer«), der er registreret i Unionen for første gang, og som ikke tidligere har været registreret uden for Unionen (»nye lette erhvervskøretøjer«). For nulemissionskøretøjer i klasse N med en referencemasse på over 2 610 kg eller 2 840 kg skal de, alt efter omstændighederne, fra den 1. januar 2025 i forbindelse med denne forordning og med forbehold af forordning (EU) 2018/858 og forordning (EF) nr. 715/2007 betragtes som lette erhvervskøretøjer, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, hvis den overskydende referencemasse alene skyldes massen af energilagringssystemet.«
  - b) I stk. 3 ændres henvisningen til »del A, punkt 5, i bilag II til direktiv 2007/46/EF« til »del A, punkt 5, i bilag I til forordning (EU) 2018/858«.
- 3) I artikel 3, stk. 1, foretages følgende ændringer:
  - a) Indledningen affattes således:

»1. I denne forordning finder definitionerne i forordning (EU) 2018/858 anvendelse. Desuden forstås ved:«.
  - b) Litra b)-g) og i) og n) udgår.
- 4) I artikel 4, stk. 1, tilføjes følgende afsnit:

»Hvis det specifikke emissionsmål, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, punkt 6.3 i del A eller B er negativt, sættes det specifikke emissionsmål med henblik på første afsnit, litra c), til 0 g/km.«



5) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

a) Følgende stykke indsættes:

»6a. Hvis Kommissionen finder, at de foreløbige data, som medlemsstaterne har forelagt i henhold til stk. 2, eller de data, som fabrikanterne har underrettet om i henhold til stk. 5, er baseret på ukorrekte data i typegodkendelsesdokumentationen eller i typeattesterne, underretter Kommissionen den typegodkendende myndighed eller i givet fald fabrikanten og anmoder den typegodkendende myndighed eller i givet fald fabrikanten om at udfærdige en korrektionserklæring med angivelse af de korrigerede data. Korrektionserklæringen fremsendes til Kommissionen, og de korrigerede data anvendes til at ændre de foreløbige beregninger i henhold til stk. 4.«

b) Stk. 10 og 11 udgår.

6) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 7a

### Livscyklussen for CO<sub>2</sub>-emissioner

1. Kommissionen offentliggør senest den 31. december 2025 en rapport, der fastlægger en metode til brug for vurdering og konsistent datarapportering af hele livscyklussen for CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, der bringes i omsætning i Unionen. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet denne rapport.

2. Senest den 31. december 2025 vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en fælles EU-metode til brug for vurdering og konsistent datarapportering af hele livscyklussen for CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer.

3. Fra den 1. juni 2026 kan fabrikanterne på frivillig basis forelægge Kommissionen CO<sub>2</sub>-emissionsdata for hele livscyklussen for nye personbiler og lette erhvervskøretøjer ved hjælp af metoden i stk. 2.«

7) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2, første punktum, affattes således:

»Der kan indrømmes en undtagelse, som der er ansøgt om i henhold til stk. 1, fra de specifikke emissionsmål, og som gælder til og med kalenderåret 2035.«

b) Stk. 4, første afsnit, affattes således:

»4. En ansøgning om undtagelse fra det specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 1-4 og punkt 6.3, kan indgives for årene til og med kalenderåret 2028 af en fabrikant, som med alle sine forbundne virksomheder er ansvarlig for mellem 10 000 og 300 000 nye personbiler, der registreres i Unionen hvert kalenderår.«

8) Artikel 11, stk. 1, affattes således:

»1. Efter anmodning fra en leverandør eller en fabrikant tages der hensyn til CO<sub>2</sub>-besparelser opnået ved anvendelse af innovative teknologier eller en kombination af innovative teknologier (»innovative teknologipakker«).

Der tages kun hensyn til disse teknologier, hvis den metodologi, der bruges til at vurdere dem, er i stand til at tilvejebringe resultater, som kan verificeres, gentages og sammenlignes.

Det samlede bidrag fra disse teknologier til reduktion af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner kan være op til:

— 7 g CO<sub>2</sub>/km indtil 2024

— 6 g CO<sub>2</sub>/km fra 2025 indtil 2029

— 4 g CO<sub>2</sub>/km fra 2030 til og med 2034.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at ændre denne forordning ved at nedjustere værdierne af det loft, der er omhandlet i dette stykkes tredje afsnit, med virkning fra 2025 for at tage hensyn til den teknologiske udvikling, samtidig med at der sikres en afbalanceret andel af dette loft i forhold til fabrikanternes gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner.«

## 9) Artikel 12, stk. 3, affattes således:

»3. Med henblik på at forhindre, at forskellen i forhold til faktiske emissioner vokser, vurderer Kommissionen senest den 1. juni 2023, hvordan faktiske brændstof- og energiforbrugsdata indsamlet i henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/392 (\*) kan anvendes til at sikre, at værdier for køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstof- eller energiforbrug, der er fastsat i medfør af forordning (EF) nr. 715/2007, med tiden forbliver repræsentative for faktiske emissioner for hver fabrikant.

Kommissionen overvåger og aflægger årligt rapport om, hvordan den i første afsnit omhandlede forskel udvikler sig fra 2021 og fremefter, og offentliggør, så snart der foreligger tilstrækkelige data, og senest den 31. december 2026 en rapport med en metode til justering af fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra 2030 ved hjælp af data under faktiske forhold indsamlet i henhold til gennemførelsesforordning (EU) 2021/392 og vurdering af gennemførligheden af en sådan mekanisme.

Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet denne rapport, herunder, hvis det er relevant, forslag til opfølgende foranstaltninger, såsom lovgivningsforslag om indførelse af en sådan mekanisme.

(\*) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/392 af 4. marts 2021 om overvågning og rapportering af data om CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 1014/2010 samt gennemførelsesforordning (EU) nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 og (EU) 2017/1153 (EUT L 77 af 5.3.2021, s. 8).«

## 10) I artikel 13, stk. 3, tilføjes følgende punktum:

»Hvis dataene i typegodkendelsesdokumentationen ikke kan korrigeres i henhold til forordning (EU) 2018/858, udfærdiger den ansvarlige typegodkendende myndighed en korrektionserklæring med angivelse af de korrigerede data og fremsender denne erklæring til Kommissionen og de berørte parter.«

## 11) Artikel 14, stk. 2, affattes således:

»2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at ændre bilag I som fastsat i nærværende artikels stk. 1.«

## 12) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 14a

**Fremskridtsrapport**

1. Senest den 31. december 2025 og derefter hvert andet år forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om fremskridtene hen imod nulemissionsvejmobilitet. Rapporten skal navnlig indeholde en overvågning og en vurdering af behovet for eventuelle yderligere foranstaltninger for at lette en retfærdig omstilling, herunder ved hjælp af finansielle midler.

2. Kommissionen tager i rapporten hensyn til alle faktorer, der bidrager til omkostningseffektive fremskridt hen imod klimaneutralitet senest i 2050, herunder:

- a) fremskridt med udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer, navnlig i segmentet for lette erhvervskøretøjer, samt foranstaltningerne på EU-plan, medlemsstatsplan og lokalt plan for at lette medlemsstaternes overgang til lette nulemissionskøretøjer
- b) fremskridt med hensyn til energieffektive og økonomisk overkommelige nul- og lavemissionskøretøjer
- c) indvirkningen på forbrugerne, navnlig på lav- og mellemindkomsthusholdninger, herunder på elpriserne
- d) analyse af brugtvoغنsmarkedet
- e) det potentielle bidrag i form af CO<sub>2</sub>-besparelser fra yderligere foranstaltninger, der har til formål at sænke gennemsnitsalderen og dermed emissionerne fra flåden af lette køretøjer, f.eks. foranstaltninger til støtte for udfasningen af ældre køretøjer på en socialt retfærdig og miljømæssigt forsvarlig måde

- f) indvirkning på beskæftigelsen i bilsektoren, navnlig på mikrovirksomheder og små og mellemstore virksomheder (SMV'er), og effektiviteten af foranstaltninger til støtte for omskoling og opkvalificering af arbejdsstyrken
- g) effektiviteten af de eksisterende finansielle foranstaltninger og behovet for yderligere tiltag, herunder passende finansielle foranstaltninger, på EU-plan, medlemsstatsplan eller lokalt plan for at sikre en retfærdig omstilling og afbøde eventuelle negative socioøkonomiske virkninger, navnlig i de mest berørte regioner og lokalsamfund
- h) fremskridt i den sociale dialog samt aspekter med henblik på yderligere at fremme en økonomisk bæredygtig og socialt retfærdig omstilling til nulemissionsvejmobilitet
- i) fremskridt med udrulningen af offentligt tilgængelig og privat opladnings- og optankningsinfrastruktur, herunder fremskridt i henhold til en forordning vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU og en omarbejdning af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/31/EU (\*)
- j) innovative teknologiers og bæredygtige alternative brændstoffers, herunder syntetiske brændstoffers, potentielle bidrag til at opnå klimaneutral mobilitet
- k) livscyklusemissioner fra nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, der bringes i omsætning, som indberettet i overensstemmelse med artikel 7a
- l) nærværende forordnings indvirkning på opfyldelsen af medlemsstaternes mål i henhold til forordning (EU) 2018/842 og en omarbejdning af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF (\*\*).

3. På datoen for forelæggelsen af den første fremskridtsrapport omhandlet i stk. 1 forelægger Kommissionen også i samarbejde med medlemsstaterne og alle relevante interessenter en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet, der indeholder en analyse, der identificerer eventuelle finansieringsmangler med henblik på at sikre en retfærdig omstilling i bilindustriens forsyningskæde med særlig vægt på SMV'er og de regioner, der er mest berørt af omstillingen. Rapporten skal, hvor det er relevant, ledsages af forslag til passende finansielle foranstaltninger, der imødekommer de identificerede behov.

(\*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/31/EU af 19. maj 2010 om bygningers energimæssige ydeevne (EUT L 153 af 18.6.2010, s. 13).

(\*\*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1).«

13) I artikel 15 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Kommissionen foretager i 2026 en revision af effektiviteten og virkningen af denne forordning på grundlag af rapporteringen hvert andet år og forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med resultatet af revisionen. Kommissionen vurderer navnlig de fremskridt, der er gjort inden for rammerne af denne forordning med hensyn til at nå de i artikel 1, stk. 5a, fastsatte reduktionsmål, under hensyntagen til den teknologiske udvikling, herunder hvad angår pluginhybridteknologier, og betydningen af en økonomisk levedygtig og socialt retfærdig omstilling til nulemissionsmobilitet. På grundlag af denne vurdering vurderer Kommissionen behovet for at revidere de i artikel 1, stk. 5a, fastsatte mål. Kommissionen vurderer også virkningerne af at fastsætte minimumstærskler for energieffektivitet for nye nulemissionspersonbiler og lette nulemissionserhvervskøretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet.

Rapporten ledsages, hvis det er relevant, af et forslag om at ændre denne forordning.«

b) Stk. 2-5 udgår.

c) Stk. 6 affattes således:

»6. Senest den 31. december 2024 reviderer Kommissionen direktiv 1999/94/EF og tager hensyn til behovet for at give forbrugerne præcise, pålidelige og sammenlignelige oplysninger om brændstof- og energiforbrug, CO<sub>2</sub>-emissioner og luftforurenende emissioner fra nye personbiler, der bringes i omsætning, herunder under faktiske forhold, og vurderer mulighederne for at indføre en mærkning for brændstoføkonomi og CO<sub>2</sub>-emissioner til nye lette erhvervskøretøjer.

Revisionen ledsages, hvis det er relevant, af et lovgivningsforslag.»

d) Følgende stykke tilføjes:

»9. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at ændre formlerne i bilag I, del B, hvis sådanne ændringer er nødvendige for at tage hensyn til proceduren for etapevise køretøjer i klasse N<sub>1</sub> i bilag III, del A.»

14) I artikel 17 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 2 ændres henvisningen til »artikel 7, stk. 8, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 4, artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 8« til »artikel 7, stk. 8, artikel 7a, stk. 2, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 4, artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 8 og 9«.

b) I stk. 3 ændres henvisningen til »artikel 7, stk. 8, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 4, artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 8« til »artikel 7, stk. 8, artikel 7a, stk. 2, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 4, artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 8 og 9«.

c) I stk. 6 ændres henvisningen til »artikel 7, stk. 8, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 4, artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 8« til »artikel 7, stk. 8, artikel 7a, stk. 2, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 4, artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 8 og 9«.

15) Bilag I ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

#### Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 19. april 2023.

På Europa-Parlamentets vegne

R. METSOLA

Formand

På Rådets vegne

J. ROSWALL

Formand

---

## BILAG

Bilag I til forordning (EU) 2019/631 ændres således:

1) I del A foretages følgende ændringer:

a) I punkt 6.1 affattes overskriften således:

»EU-flådedækkende mål fra 2025«.

b) I punkt 6.1.2 affattes overskriften således:

»EU-flådedækkende mål fra 2030 til 2034«.

c) Følgende punkt tilføjes:

»6.1.3. EU-flådedækkende mål fra 2035

$\text{EU-flådedækkende mål}_{2035} = \text{EU-flådedækkende mål}_{2021} \cdot (1 - \text{reduktionsfaktor}_{2035})$

hvor:

EU-flådedækkende mål<sub>2021</sub> er som defineret i punkt 6.0

reduktionsfaktor<sub>2035</sub> er som defineret i artikel 1, stk. 5a, litra a).«

d) I punkt 6.2 affattes overskriften således:

»Specifikke emissionsreferencemål«.

e) Punkt 6.2.2 udgår.

f) Punkt 6.3 affattes således:

»6.3. Specifikke emissionsmål fra 2025

6.3.1. Specifikke emissionsmål fra 2025 til 2029:

Specifikt emissionsmål = specifikt emissionsreferencemål · ZLEV-faktor

hvor:

specifikt emissionsreferencemål er det specifikke emissionsreferencemål for CO<sub>2</sub> fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.1

ZLEV-faktor er  $(1 + y - x)$ , medmindre denne sum er større end 1,05 eller mindre end 1,0, i hvilket tilfælde ZLEV-faktoren fastsættes til henholdsvis 1,05 eller 1,0

hvor:

y er andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens flåde af nye personbiler beregnet som det samlede antal nye nul- og lavemissionskøretøjer, hvor de hver især tælles som ZLEV<sub>specifik</sub> i overensstemmelse med følgende formel, divideret med det samlede antal nye personbiler, som er registreret i det relevante kalenderår:

$$\text{ZLEV}_{\text{specifik}} = 1 - \left( \frac{\text{specifikke CO}_2\text{-emissioner} \cdot 0,7}{50} \right)$$

For nye personbiler, der registreres i medlemsstater, der har en andel af nul- og lavemissionskøretøjer i deres flåde på under 60 % af EU-gennemsnittet i 2017 og mindre end 1 000 nye nul- og lavemissionskøretøjer, der er registreret i 2017 (\*), beregnes ZLEV<sub>specifik</sub> til og med 2029 i overensstemmelse med følgende formel:

$$\text{ZLEV}_{\text{specifik}} = \left( 1 - \left( \frac{\text{specifikke CO}_2\text{-emissioner} \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Hvis andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i en medlemsstats flåde af nye personbiler, der registreres i et år mellem 2025 og 2028, overstiger 5 %, er denne medlemsstat ikke berettiget til at anvende multiplikatoren på 1,85 i de efterfølgende år

x er 25 % i årene 2025 til 2029.

## 6.3.2. Specifikke emissionsmål fra 2030 til 2034

Specifikt emissionsmål = EU-flådedækkende mål<sub>2030</sub> + a<sub>2030</sub> · (TM-TM<sub>0</sub>)

hvor:

EU-flådedækkende mål<sub>2030</sub> er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.2

a<sub>2030</sub> er  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-flådedækkende mål}_{2030}}{\text{gennemsnitlige emissioner}_{2021}}$

hvor:

a<sub>2021</sub> er som defineret i punkt 6.2.1

gennemsnitlige emissioner<sub>2021</sub> som defineret i punkt 6.2.1

TM er som defineret i punkt 6.2.1

TM<sub>0</sub> er som defineret i punkt 6.2.1

## 6.3.3. Specifikke emissionsmål fra 2035

Specifikt emissionsmål = EU-flådedækkende mål<sub>2035</sub> + a<sub>2035</sub> · (TM-TM<sub>0</sub>)

hvor:

EU-flådedækkende mål<sub>2035</sub> er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.3

a<sub>2035</sub> er  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-flådedækkende mål}_{2035}}{\text{gennemsnitlige emissioner}_{2021}}$

hvor:

a<sub>2021</sub> er som defineret i punkt 6.2.1

gennemsnitlige emissioner<sub>2021</sub> som defineret i punkt 6.2.1

TM er som defineret i punkt 6.2.1

TM<sub>0</sub> er som defineret i punkt 6.2.1

(\*) Andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i en medlemsstats flåde af nye personbiler i 2017 beregnes som det samlede antal af nye nul- og lavemissionskøretøjer, der er registreret i 2017, divideret med det samlede antal af nye personbiler, der er registreret i samme år.«

## 2) I del B foretages følgende ændringer:

## a) I punkt 6.1 affattes overskriften således:

»EU-flådedækkende mål fra 2025«.

## b) I punkt 6.1.2 affattes overskriften således:

»EU-flådedækkende mål fra 2030 til 2034«.

## c) Følgende punkt tilføjes:

## »6.1.3. EU-flådedækkende mål fra 2035

EU-flådedækkende mål<sub>2035</sub> = EU-flådedækkende mål<sub>2021</sub> · (1 – reduktionsfaktor<sub>2035</sub>)

hvor:

EU-flådedækkende mål<sub>2021</sub> er som defineret i punkt 6.0

reduktionsfaktor<sub>2035</sub> er som defineret i artikel 1, stk. 5a, litra b).«

d) Punkt 6.2.2 affattes således:

»6.2.2. Specifikke emissionsreferencemål fra 2030 til 2034

$$\text{Specifikke emissionsreferencemål} = \text{EU-flådedækkende mål}_{2030} + \alpha \cdot (\text{TM} - \text{TM}_0)$$

hvor:

EU-flådedækkende mål<sub>2030</sub> er som fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.2

$\alpha$  er  $a_{2030}$  hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er lig med eller mindre end  $\text{TM}_0$ , og  $a_{2021}$  hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er større end  $\text{TM}_0$

hvor:

$$a_{2030} \text{ er } \frac{a_{2021} \cdot \text{EU-flådedækkende mål}_{2030}}{\text{gennemsnitlige emissioner}_{2021}}$$

$a_{2021}$  er som defineret i punkt 6.2.1

gennemsnitlige emissioner<sub>2021</sub> som defineret i punkt 6.2.1

TM er som defineret i punkt 6.2.1

$\text{TM}_0$  er som defineret i punkt 6.2.1.«

e) Følgende punkt tilføjes:

»6.2.3. Specifikke emissionsreferencemål fra 2035

$$\text{Specifikke emissionsreferencemål} = \text{EU-flådedækkende mål}_{2035} + \alpha \cdot (\text{TM} - \text{TM}_0)$$

hvor:

EU-flådedækkende mål<sub>2035</sub> er som fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.3

$\alpha$  er  $a_{2035,L}$ , hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er lig med eller mindre end  $\text{TM}_0$ , og  $a_{2035,H}$ , hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er større end  $\text{TM}_0$

hvor:

$$a_{2035,L} \text{ er } \frac{a_{2021} \cdot \text{EU-flådedækkende mål}_{2035}}{\text{gennemsnitlige emissioner}_{2021}}$$

$$a_{2035,H} \text{ er } \frac{a_{2021} \cdot \text{EU-flådedækkende mål}_{2035}}{\text{EU-flådedækkende mål}_{2025}}$$

gennemsnitlige emissioner<sub>2021</sub> som defineret i punkt 6.2.1

TM er som defineret i punkt 6.2.1

$\text{TM}_0$  er som defineret i punkt 6.2.1.«

f) Punkt 6.3 affattes således:

»6.3. Specifikke emissionsmål fra 2025

6.3.1. Specifikke emissionsmål fra 2025 til 2029

$$\text{Specifikt emissionsmål} = (\text{specifikt emissionsreferencemål} - (\emptyset_{\text{mål}} - \text{EU-flådedækkende mål}_{2025})) \cdot \text{ZLEV-faktor}$$

hvor:

specifikt emissionsreferencemål	er det specifikke emissionsreferencemål for CO <sub>2</sub> fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.1
ø <sub>mål</sub>	er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nye lette erhvervskøretøjer for hver enkelt fabrikant) af alle de specifikke emissionsreferencemål, som er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.1
ZLEV-faktor	er (1 + y - x), medmindre denne sum er større end 1,05 eller mindre end 1,0, i hvilket tilfælde ZLEV-faktoren fastsættes til henholdsvis 1,05 eller 1,0

hvor:

y er andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens flåde af nye lette erhvervskøretøjer beregnet som det samlede antal nye nul- og lavemissionskøretøjer, hvor de hver især tælles som ZLEV<sub>specifik</sub> i overensstemmelse med følgende formel, divideret med det samlede antal nye lette erhvervskøretøjer, som er registreret i det relevante kalenderår:

$$ZLEV_{\text{specifik}} = 1 - \left( \frac{\text{specifikke CO}_2\text{-emissioner}}{50} \right)$$

x er 17 % i årene 2025 til 2029.

### 6.3.2. Specifikke emissionsmål fra 2030 til 2034

Specifikt emissionsmål = specifikt emissionsreferencemål - (ø<sub>mål</sub> - EU-flådedækkende mål<sub>2030</sub>)

hvor:

specifikt emissionsreference-mål	er det specifikke emissionsreferencemål for fabrikanten fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.2
ø <sub>mål</sub>	er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nye lette erhvervskøretøjer for hver enkelt fabrikant) af alle de specifikke emissionsreferencemål, som er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.2
EU-flådedækkende mål <sub>2030</sub>	er som defineret i punkt 6.1.2.

### 6.3.3. Specifikke emissionsreferencemål fra 2035

Specifikt emissionsmål = specifikt emissionsreferencemål - (ø<sub>mål</sub> - EU-flådedækkende mål<sub>2035</sub>)

hvor:

specifikt emissionsreference-mål	er det specifikke emissionsreferencemål for fabrikanten fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.3
ø <sub>mål</sub>	er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nye lette erhvervskøretøjer for hver enkelt fabrikant) af alle de specifikke emissionsreferencemål, som er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.3
EU-flådedækkende mål <sub>2035</sub>	er som defineret i punkt 6.1.3.«