

Onsdag den 14. november 2018

P8\_TA(2018)0455

## Præstationsnormer for nye tunge køretøjs CO<sub>2</sub>-emissioner \*\*\*I

Ændringer vedtaget af Europa-Parlamentet den 14. november 2018 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjs CO<sub>2</sub>-emissioner (COM(2018)0284 — C8-0197/2018 — 2018/0143(COD))<sup>(1)</sup>

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

(2020/C 363/35)

### Ændring 2

Forslag til forordning

Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

- (1a) *Udbredelse af tunge nulemissionskøretøjer bør bidrage til at løse store problemer med mobilitet i byerne. Selv om det er vigtigt for at reducere CO<sub>2</sub>-emissioner fra vejtransport, er det også vigtigt, at fabrikkerne fremmer sådanne køretøjer for effektivt at kunne reducere luftforurenende stoffer og for høje støjniveauer i byer og byområder.*

### Ændring 3

Forslag til forordning

Betragtning 2

Kommissionens forslag

Ændring

- (2) Efter vedtagelsen af den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet vedtog Kommissionen to mobilitetspakker i maj<sup>(19)</sup> og november 2017<sup>(20)</sup>. Disse to pakker opstiller en positiv dagsorden, der sigter mod at gennemføre strategien for lavemissionsmobilitet og sikre en problemfri omstilling til **ren**, konkurrencedygtig og sammenbundet **mobilitet** for alle.

- (2) Efter vedtagelsen af den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet vedtog Kommissionen to mobilitetspakker i maj<sup>(19)</sup> og november 2017<sup>(20)</sup>. Disse to pakker opstiller en positiv dagsorden, der sigter mod at gennemføre strategien for lavemissionsmobilitet og sikre en problemfri omstilling til konkurrencedygtig og sammenbundet **nulemissionsmobilitet** for alle.

<sup>(19)</sup> Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle, COM(2017) 283 final.

<sup>(20)</sup> Fremme af lavemissionsmobilitet En Europæisk Union, der beskytter planeten, styrker forbrugernes rettigheder og forsvare industrien og arbejdstagerne, COM(2017) 675 final.

<sup>(19)</sup> Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle, COM(2017) 0283 final.

<sup>(20)</sup> Fremme af lavemissionsmobilitet En Europæisk Union, der beskytter planeten, styrker forbrugernes rettigheder og forsvare industrien og arbejdstagerne, COM(2017) 0675 final.

<sup>(1)</sup> Sagen blev henvist til fornyet behandling i det kompetente udvalg med henblik på interinstitutionelle forhandlinger, jf. forretningsordenens artikel 59, stk. 4, fjerde afsnit (A8-0354/2018).

Onsdag den 14. november 2018

**Ændring 4**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 3**

## Kommissionens forslag

- (3) Denne forordning indgår som en del af den tredje pakke under »Et mobilt Europa«, som skal bidrage til at gennemføre den nye strategi for Unionens industripolitik fra september 2017 <sup>(21)</sup>, og den sigter mod at færdiggøre processen til at sikre, at Unionen høster det fulde udbytte ved modernisering og dekarbonisering af mobilitetssektorerne. Målet med pakken er at skabe mere sikker og tilgængelig mobilitet i Europa, gøre den europæiske industri mere konkurrencedygtig, gøre europæiske jobs mere sikre og skabe **mobilitetssystemer, der er renere og bedre tilpasset til kravene om bekæmpelse af klimaforandringerne. Det kræver et fuldt engagement fra både Unionen, medlemslandene og interessenterne, ikke mindst for at styrke indsatsen for at reducere CO<sub>2</sub>-emissionerne og luftforureningen.**

<sup>(21)</sup> Investering i en intelligent, innovativ og bæredygtig industri En ny strategi for Unionens industripolitik, COM(2017)0479 final.

## Ændring

- (3) Denne forordning indgår som en del af den tredje pakke under »Et mobilt Europa«, som skal bidrage til at gennemføre den nye strategi for Unionens industripolitik fra september 2017 <sup>(21)</sup>, og den sigter mod at færdiggøre processen til at sikre, at Unionen høster det fulde udbytte ved modernisering og dekarbonisering af mobilitetssektorerne. Målet med pakken er at skabe mere sikker og tilgængelig mobilitet i Europa, gøre den europæiske industri mere konkurrencedygtig, gøre europæiske jobs mere sikre og skabe **en sektor, der er godt på vej mod nulemission midt i århundredet og fuldt ud overholder Parisaftalen. Opnåelse af en god balance mellem styrkelse af bestræbelserne på at reducere CO<sub>2</sub>-emissioner og luftforurening, fremme af innovation i Unionens bilindustri og styrkelse af Unionens konkurrenceevne** kræver et fuldt engagement af både Unionen, medlemslandene og interessenterne.

<sup>(21)</sup> Investering i en intelligent, innovativ og bæredygtig industri En ny strategi for Unionens industripolitik, COM(2017)0479 final.

**Ændring 5**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 4**

## Kommissionens forslag

- (4) Denne forordning udgør sammen med **CO<sub>2</sub>-emissionsstandarderne for personbiler og lette erhvervskøretøjer** <sup>(22)</sup> en klar køreplan for CO<sub>2</sub>-emissionsreduktioner fra vejtransportsektoren og bidrager til at opnå det bindende mål om en nedbringelse af drivhusgasemissionerne fra EU's samlede økonomi med mindst **40 %** i 2030 i forhold til 1990-niveauerne, som **blev vedtaget i Rådets konklusioner af 23.-24. oktober 2014 og vedtaget som Unionens tilsigtede nationalt bestemte bidrag ved indgåelsen af Parisaftalen ved FN's Klimakonference den 6. marts 2015.**

<sup>(22)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../... om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007, (EUT L, ....., s.).

## Ændring

- (4) Denne forordning udgør sammen med **Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) .../...** <sup>(22)</sup> en klar køreplan for CO<sub>2</sub>-emissionsreduktioner fra vejtransportsektoren og bidrager til at opnå det bindende mål om en nedbringelse af drivhusgasemissionerne fra EU's samlede økonomi med mindst **55 %** i 2030 i forhold til 1990-niveauerne, som **skal være i overensstemmelse med Parisaftalen.**

<sup>(22)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../... om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007, (EUT L, ....., s.).

Onsdag den 14. november 2018

**Ændring 6**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 4 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (4a) *Der bør derfor fastsættes EU-flådedækkende CO<sub>2</sub>-reduktionsniveauer for nye tunge erhvervskøretøjer for 2025 og for 2030 under hensyntagen til den tid, det tager at forny køretøjsflåden, og til nødvendigheden af, at vejtransportsektoren bidrager til opfyldelsen af Unionens klima- og energimål for 2030 og fremefter. En sådan trinvis tilgang sender også industrien et klart og tidligt signal om ikke at forsinke indførelsen på markedet af energieffektive teknologier og nul- og lavemissionskøretøjer.*

**Ændring 7**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 5**

Kommissionens forslag

Ændring

- (5) I Rådets konklusioner af oktober 2014 blev en reduktion af drivhusgasemissionerne på 30 % frem til 2030 i forhold til 2005-niveauerne vedtaget for de sektorer, der ikke er omfattet af Unionens emissionshandelssystem. Vejtransport **står for en stor andel af udledningen fra disse sektorer**, og udledningen ligger fortsat markant højere end 1990-niveauerne. Hvis udledningen fra vejtransport stiger yderligere, modvirker det effekten af de reduktioner, der er opnået som følge af andre sektorerers klimaindsats.
- (5) I Rådets konklusioner af oktober 2014 blev en reduktion af drivhusgasemissionerne på 30 % frem til 2030 i forhold til 2005-niveauerne vedtaget for de sektorer, der ikke er omfattet af Unionens emissionshandelssystem. Vejtransport **var ansvarlig for 25 % af Unionens drivhusgasemissioner i 2016**, og udledningen **steg for tredje år i træk og** ligger fortsat markant højere end 1990-niveauerne. Hvis udledningen fra vejtransport stiger yderligere, modvirker det effekten af de reduktioner, der er opnået som følge af andre sektorerers klimaindsats.

**Ændring 8**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 8 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (8a) *I betragtning af den anslåede stigning til ca. 9 % i andelen af emissioner fra tunge erhvervskøretøjer og det forhold, at der på nuværende tidspunkt ikke er behov for at reducere CO<sub>2</sub>-emissionerne fra tunge køretøjer, er der behov for særlige foranstaltninger for denne kategori af køretøjer.*

Onsdag den 14. november 2018

**Ændring 9**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 9**

---

*Kommissionens forslag*

- (9) Med henblik på at udnytte mulighederne for energieffektiviseringer og sikre, at hele vejtransportsektoren bidrager til den aftalte nedbringelse af drivhusgasemissionerne, er det hensigtsmæssige at supplere de eksisterende CO<sub>2</sub>-emissionsstandarder for nye personbiler og lette erhvervs-køretøjer ved at fastsætte præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner. Standarderne skal fremme innovation inden for brændstofeffektive teknologier og bidrage til at styrke den position som teknologisk innovationsleder, som Unionens fabrikanter og leverandører hertil aktuelt har.

---

*Ændring*

- (9) Med henblik på at udnytte mulighederne for energieffektiviseringer og sikre, at hele vejtransportsektoren bidrager til den aftalte nedbringelse af drivhusgasemissionerne, er det hensigtsmæssige at supplere de eksisterende CO<sub>2</sub>-emissionsstandarder for nye personbiler og lette erhvervs-køretøjer ved at fastsætte præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner. Standarderne skal fremme innovation inden for brændstofeffektive teknologier og bidrage til at styrke den position som teknologisk innovationsleder, som Unionens fabrikanter og leverandører hertil aktuelt har, **og sikre højt kvalificerede job på lang sigt.**

**Ændring 10**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 10**

---

*Kommissionens forslag*

- (10) Det skal tages i betragtning, at klimaforandringerne er et grænseoverskridende problem, og at der er behov for at sikre et velfungerende indre marked både for vejtransporttjenester og for tunge køretøjer, og dermed er det hensigtsmæssigt at fastsætte CO<sub>2</sub>-emissionsstandarder for tunge køretøjer på EU-plan. Standarderne skal udformes, så de ikke berører konkurrencelovgivningen.

---

*Ændring*

- (10) Det skal tages i betragtning, at klimaforandringerne er et grænseoverskridende problem, og at der er behov for at sikre et velfungerende indre marked både for vejtransporttjenester og for tunge køretøjer **og undgå markedsopsplitning**, og dermed er det hensigtsmæssigt at fastsætte CO<sub>2</sub>-emissionsstandarder for tunge køretøjer på EU-plan. Standarderne skal udformes, så de ikke berører konkurrencelovgivningen.

Onsdag den 14. november 2018

### Ændring 12

Forslag til forordning

Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

- (12a) *En socialt acceptabel og retfærdig overgang til emissionsfri mobilitet inden midten af århundredet kræver ændringer i hele automobilværdikæden under hensyntagen til borgere og regioner i alle medlemsstater, som kunne blive negativt påvirket. Det er vigtigt at se på de sociale virkninger af overgangen og at være proaktiv i håndteringen af konsekvenserne for beskæftigelsen. Det er af afgørende betydning, at de nuværende foranstaltninger også ledsages af målrettede programmer på EU-plan og nationalt og regionalt plan med henblik på omskoling, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere samt uddannelse og jobsøgning i negativt påvirkede lokalsamfund og regioner i tæt dialog med arbejdsmarkedets parter og de kompetente myndigheder.*

### Ændring 13

Forslag til forordning

Betragtning 12 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

- (12b) *Der skal hurtigst muligt etableres infrastrukturer i form af ladestander og tankstationer for at sikre tillid hos forbrugere af nul- og lavemissionskøretøjer og samtidig sikre et effektivt samspil mellem forskellige støtteinstrumenter på EU- og medlemsstatsniveau for at mobilisere betydelige offentlige og private investeringer.*

Onsdag den 14. november 2018

**Ændring 14****Forslag til forordning****Betragtning 12 c (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (12c) *I strategien for lavemissionsmobilitet understreges vigtigheden af at sikre, at den elektricitet, der genereres til brug for elkøretøjer, kommer fra bæredygtige energikilder og nødvendigheden af, at der hurtigst muligt på EU-plan tages et langsigtet initiativ vedrørende den næste generation af batterier. For at nå disse mål er der behov for en øget finansiering af teknologisk forskning inden for produktion, styring og bortskaffelse af batterier til elmotorer, således at disse bliver stadig mere miljømæssigt bæredygtige.*

**Ændring 15****Forslag til forordning****Betragtning 12 d (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (12d) *De fleste EU-godstransportoperatører er små og mellemstore virksomheder med begrænset adgang til finansiering. Derfor skal de fremtidige løsninger være omkostningseffektive og afbalancerede. Det er afgørende, at der er en stærk tilskyndende struktur, der kan støtte udbredelsen af mere brændstofeffektive køretøjer, og at der stilles EU-finansieringsmekanismer til rådighed.*

Onsdag den 14. november 2018

**Ændring 16**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 13**

Kommissionens forslag

- (13) **VECTO-simuleringsværktøjet** samt forordning (EU) 2017/2400 vil løbende og rettidigt blive **opdateret på baggrund af innovation og for at tage højde for indførelsen af nye teknologier til forbedring af tunge køretøjers brændstofeffektivitet.**

Ændring

- (13) **I lyset af innovation og for at tage hensyn til gennemførelsen af nye teknologier til forbedring af tunge køretøjers brændstofeffektivitet samt udviklingen i den faktiske repræsentativitet af de CO<sub>2</sub>-emissionsværdier, der er fastlagt i henhold til forordning (EU) 2017/2400, vil VECTO-simuleringsværktøjet samt forordning (EU) 2017/2400 løbende og rettidigt blive ajourført, og der skal tildeles et tilstrækkeligt budget i overensstemmelse hermed. Under hensyntagen til den rolle, som disse nye teknologier kan have på CO<sub>2</sub>-emissionsreduktionspotentiallet i transportsektoren, bør ajourføringen i 2022 fuldt ud tage hensyn til VECTO-simuleringsværktøjets udvikling.**

**Ændring 17**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 14**

Kommissionens forslag

- (14) CO<sub>2</sub>-emissionsdata fastlagt i henhold til forordning (EU) 2017/2400 skal overvåges i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../2018<sup>(25)</sup>. Disse data danner grundlag for fastsættelse af reduktionsmålene for de fire grupper af tunge køretøjer, der står for den største udledning i EU, og til at fastsætte fabrikanternes gennemsnitlige, specifikke emissioner i et givet kalenderår.

Ændring

- (14) CO<sub>2</sub>-emissionsdata fastlagt i henhold til forordning (EU) 2017/2400 skal overvåges i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) **2018/956**<sup>(25)</sup>. Disse data danner grundlag for fastsættelse af reduktionsmålene for de fire grupper af tunge køretøjer, der står for den største udledning i EU, og til at fastsætte fabrikanternes gennemsnitlige, specifikke emissioner i et givet kalenderår.

*(Dette ændringsforslag gælder for hele teksten. Hvis det vedtages, skal ændringerne foretages alle relevante steder).*

<sup>(25)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. .../2018 om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug, EUT L ...,...

<sup>(25)</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**).

Onsdag den 14. november 2018

## Ændring 18

## Forslag til forordning

## Betragtning 15

## Kommissionens forslag

- (15) Et reduktionsmål skal fastsættes for 2025 som en relativ reduktion baseret på de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra disse tunge køretøjer i 2019, og dette skal afspejle udbredelsen af tilgængelige omkostningseffektive teknologier til konventionelle køretøjer. **2030-målet skal betragtes som tentativt, og det endelige mål fastsættes** på baggrund af en revision, der gennemføres i 2022, **da** usikkerheden er større med hensyn til udbredelsen af mere avancerede teknologier, der endnu ikke er tilgængelige.

## Ændring

- (15) Et reduktionsmål skal fastsættes for 2025 som en relativ reduktion baseret på de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra disse tunge køretøjer i 2019, og dette skal afspejle udbredelsen af tilgængelige omkostningseffektive teknologier til konventionelle køretøjer. **Et reduktionsmål bør også fastsættes for 2030** på baggrund af en revision, der gennemføres i 2022, **som ikke bør mindske denne forordnings ambitioner, samtidig med at der tages højde for, at** usikkerheden er større med hensyn til udbredelsen af mere avancerede teknologier, der endnu ikke er tilgængelige.

## Ændring 19

## Forslag til forordning

## Betragtning 16

## Kommissionens forslag

- (16) **Flydende naturgas (LNG) er et tilgængeligt brændstof som alternativ til diesel til tunge køretøjer. Udbredelsen af eksisterende og fremtidige, mere innovative teknologier baseret på LNG kan bidrage til at opfylde CO<sub>2</sub>-emissionsmålene på kort og mellemlang sigt, da anvendelsen af naturgasteknologi har lavere CO<sub>2</sub>-emissioner sammenlignet med diesel. De mulige CO<sub>2</sub>-emissionsreduktioner ved anvendelse af LNG-køretøjer er indarbejdet i fuldt omfang i VECTO. Derudover sikrer de eksisterende LNG-teknologier et lavt niveau af luftforurenende emissioner såsom NO<sub>x</sub> og partikelemission. En tilstrækkelig minimumspåfyldningsinfrastruktur er etableret og bliver udbygget** som en del af de nationale politiske rammer for alternativ brændstofinfrastruktur.

## Ændring

- (16) En **effektiv, teknologineutral og** tilstrækkelig **infrastruktur til optankning og opladning bør, i overensstemmelse med denne forordnings ambitioner, udbygges** som en del af de nationale politiske rammer for alternativ brændstofinfrastruktur.



Onsdag den 14. november 2018

**Ændring 20**

**Forslag til forordning**

**Betragtning 17 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (17a) *Hvad angår erhvervskøretøjer og køretøjer i kategorierne M2 og M3 bør Kommissionen hurtigst muligt specificere de tekniske kriterier for definition af et køretøj, der er bestemt til erhvervsformål, og for definition af de busser, der er omfattet af denne forordning.*

**Ændring 21**

**Forslag til forordning**

**Betragtning 17 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (17b) *Der bør udvikles en metode, der kan bekræfte basislinjen for 2019 for at sikre nøjagtigheden og fordelene ved denne forordning.*

**Ændring 22**

**Forslag til forordning**

**Betragtning 20 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (20a) *For at skabe fleksibilitet i incitamentsordningen for udvikling af tunge nulemissionskøretøjer bør de forbundne fabrikanter kunne danne en pulje på et åbent, gennemsigtigt og ikke-diskriminerende grundlag. En aftale om at oprette en pulje bør ikke overstige fem år, men bør kunne forlænges. Kommissionen bør have beføjelse til at fastsætte detaljerede regler og betingelser for forbundne fabrikanter, for at de kan danne en pulje på et åbent, gennemsigtigt og ikke-diskriminerende grundlag i overensstemmelse med Unionens konkurrencelovgivning.*

Onsdag den 14. november 2018

## Ændring 23

## Forslag til forordning

## Betragtning 21

## Kommissionens forslag

- (21) **I modsætning til personbiler og varevogne er tunge nul- og lavemissionskøretøjer endnu ikke tilgængelige på markedet, undtaget busser. Derfor indføres en specifik mekanisme i form af superkreditter for at fremme en** problemfri omstilling til nulemissionsmobilitet. **Det skaber** incitamenter til at udvikle tunge nul- og lavemissionskøretøjer og bringe dem på markedet i Unionen som supplement til andre instrumenter på efterspørgselssiden, f.eks. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF om renere køretøjer <sup>(26)</sup>.

<sup>(26)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport ændret ved direktiv .../.../EU [COM(2017)0653] (EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5).

## Ændring

- (21) **Med henblik** på at **sikre den** problemfri omstilling til nulemissionsmobilitet **og skabe** incitamenter til at udvikle tunge nul- og lavemissionskøretøjer og bringe dem på markedet i Unionen som supplement til andre instrumenter på efterspørgselssiden, f.eks. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF om renere køretøjer <sup>(26)</sup>, **bør der fastsættes et benchmark for andelen af tunge nul- og lavemissionskøretøjer i en fabrikants flåde af nye tunge køretøjer for 2025 og 2030.**

<sup>(26)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport ændret ved direktiv .../.../EU [COM(2017)0653] (EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5).

## Ændring 24

## Forslag til forordning

## Betragtning 21 a (ny)

## Kommissionens forslag

## Ændring

- (21a) **Minimumsandelen af nul- og lavemissionskøretøjer bør fastsættes med henblik på at garantere sikkerheden af infrastrukturudbyderes og fabrikanters investeringer, for at der kan fremmes en hurtig udbredelse af nul- og lavemissionskøretøjer på Unionens marked og samtidig give fabrikanterne mulighed for at træffe beslutning om tidsplanen for deres investeringer. Der bør indføres en mekanisme, der giver fabrikanter af nul- og lavemissionskøretøjer et incitament til at bringe dem på markedet i Unionen så hurtigt som muligt.**

Onsdag den 14. november 2018

**Ændring 25**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 22**

---

*Kommissionens forslag*

- (22) Ved beregning af **de** gennemsnitlige specifikke **emissioner** for en fabrikant **skal samtlige tunge nul- og lavemissionskøretøjer derfor medregnes flere gange. Omfanget af incitamenterne bør varieres i forhold til køretøjets faktiske CO<sub>2</sub>-emissioner. For at** undgå at udvande miljømålsætningerne bør der fastsættes et loft for de afledte **besparelser**.

---

*Ændring*

- (22) Ved beregning af **det** gennemsnitlige specifikke **CO<sub>2</sub>-emissionsmål** for en fabrikant **bør der tages hensyn til dens resultater i forhold til benchmarket for 2025 og 2030 for nul- og lavemissionskøretøjer. For at tilskynde til udvikling og ibrugtagning af sådanne køretøjer og samtidig** undgå at udvande miljømålsætningerne **og effektiviteten af konventionelle forbrændingsmotorer** bør der fastsættes et loft for de afledte **tilpasninger**.

**Ændring 26**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 24**

---

*Kommissionens forslag*

- (24) Ved udarbejdelse af incitamentsordningen til udbredelse af tunge nulemissionskøretøjer bør mindre lastbiler, **minibusser og busser**, der ikke er omfattet af CO<sub>2</sub>-emissionsmålene i henhold til denne forordning, medtages. Disse køretøjer har også et stort forbedringspotentiale med hensyn til at begrænse luftforureningen i byerne. **Det skal imidlertid bemærkes, at nulemissionsbusser allerede er på markedet og omfattet af incitamentsordninger på efterspørgselssiden, f.eks. ved offentlige indkøb. For at sikre, at incitamentsordningerne er afstemt på tværs af køretøjstyper, bør der derfor ligeledes fastsættes et loft for besparelser hidrørende fra nulemissionskøretøjer i grupperne mindre lastbiler, minibusser og busser.**

---

*Ændring*

- (24) Ved udarbejdelse af incitamentsordningen til udbredelse af tunge nulemissionskøretøjer bør mindre lastbiler **og andre kategorier af tunge køretøjer**, der **endnu** ikke er omfattet af CO<sub>2</sub>-emissionsmålene i henhold til denne forordning, medtages. Disse køretøjer har også et stort forbedringspotentiale med hensyn til at begrænse luftforureningen i byerne.

Onsdag den 14. november 2018

## Ændring 28

## Forslag til forordning

## Betragtning 29

## Kommissionens forslag

- (29) Hvis en fabrikant overskrider emissionsmålene, pålægger Kommissionen fabrikanten en økonomisk sanktion i form af en afgift for emissionsoverskridelse, hvor der tages højde for emissionskreditter og emissionsoverskridelser. For at sikre et tilstrækkeligt incitament for fabrikanterne til at indføre foranstaltninger til reduktion af tunge køretøjers specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner **skal** afgiften **være** højere end de gennemsnitlige marginalomkostninger for de teknologier, der er nødvendige for at opfylde målene. Afgifterne for emissionsoverskridelser bør betragtes som indtægter, der indgår i **Den Europæiske Unions** almindelige budget. Metoden til opkrævning af afgifter fastsættes i en gennemførelsesretsakt, hvor der tages højde for den metode, der er vedtaget i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009.

## Ændring

- (29) Hvis en fabrikant overskrider emissionsmålene, pålægger Kommissionen fabrikanten en økonomisk sanktion i form af en afgift for emissionsoverskridelse, hvor der tages højde for emissionskreditter og emissionsoverskridelser. For at sikre et tilstrækkeligt incitament for fabrikanterne til at indføre foranstaltninger til reduktion af tunge køretøjers specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner **er det vigtigt, at** afgiften **altid er** højere end de gennemsnitlige marginalomkostninger for de teknologier, der er nødvendige for at opfylde målene. Afgifterne for emissionsoverskridelser bør betragtes som indtægter, der indgår i **Unionens** almindelige budget. **Disse afgifter bør anvendes til i tæt samarbejde med arbejdsmarkedets parter og kompetente myndigheder at støtte en retfærdig omstilling af bilindustrien til nulemissionsmobilitet samt innovative løsninger, der giver incitament til hurtig indførelse af tunge nul- og lavemissionskøretøjer.** Metoden til opkrævning af afgifter fastsættes i en gennemførelsesretsakt, hvor der tages højde for den metode, der er vedtaget i henhold til **Europa-Parlamentets og Rådets** forordning (EF) nr. 443/2009 <sup>(1a)</sup>.

<sup>(1a)</sup> **Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og lette erhvervs køretøjer (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1).**

## Ændring 29

## Forslag til forordning

## Betragtning 30

## Kommissionens forslag

- (30) Der er behov for en robust overholdelsesmekanisme for at sikre, at målene i denne forordning opfyldes. Fabrikanternes forpligtelse til at tilvejebringe nøjagtige data i henhold til forordning (EU) nr. .../2018 [**overvågning og indberetning af tunge køretøjer**] og de administrative bøder, de kan pålægges i tilfælde af manglende overholdelse af denne forpligtelse, bidrager til at sikre robustheden i data, der i henhold til denne forordning bruges til beregning af målopfyldelse.

## Ændring

- (30) Der er behov for en robust overholdelsesmekanisme for at sikre, at målene i denne forordning opfyldes. Fabrikanternes forpligtelse til at tilvejebringe nøjagtige data i henhold til forordning (EU) nr. **2018/956** og de administrative bøder, de kan pålægges i tilfælde af manglende overholdelse af denne forpligtelse, bidrager til at sikre robustheden i data, der i henhold til denne forordning bruges til beregning af målopfyldelse. **Det er i forbrugernes og offentlighedens interesse at vide, hvilke producenter der overholder, og hvilke der ikke overholder de nye emissionsstandarder.**

Onsdag den 14. november 2018

**Ændring 30**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 31**

*Kommissionens forslag*

- (31) For at opnå de CO<sub>2</sub>-reduktioner, der er omhandlet i denne forordning, er det afgørende, at CO<sub>2</sub>-emissioner fra tunge køretøjer i drift er i overensstemmelse med de værdier, der er fastsat i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 samt gennemførelsesforanstaltninger hertil. Det bør derfor være muligt for Kommissionen ved beregning af de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant at tage højde for eventuel systematisk manglende overholdelse konstateret af typegodkendelsesmyndighederne vedrørende CO<sub>2</sub>-emissioner fra tunge køretøjer i drift.

*Ændring*

- (31) For at opnå de CO<sub>2</sub>-reduktioner, der er omhandlet i denne forordning, er det afgørende, at CO<sub>2</sub>-emissioner fra tunge køretøjer i drift **og på vejene** er i overensstemmelse med de værdier, der er fastsat i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 samt gennemførelsesforanstaltninger hertil. Det bør derfor være muligt for Kommissionen ved beregning af de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant at tage højde for eventuel systematisk manglende overholdelse konstateret af typegodkendelsesmyndighederne vedrørende CO<sub>2</sub>-emissioner fra tunge køretøjer i drift **og på vejene. Der bør også indføres uafhængig kontrol, der udføres af tredjeparter, af køretøjer, der er i brug og på vejene.**

**Ændring 31**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 33**

*Kommissionens forslag*

- (33) Effekten af de mål, der fastsættes i denne forordning for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne afhænger i høj grad af, at metoden til beregning af CO<sub>2</sub>-emissioner er repræsentativ. I overensstemmelse med udtalelsen fra Kommissionens videnskabelige rådgivningsmekanisme (SAM) <sup>(27)</sup> vedrørende lette køretøjer, vil det også være hensigtsmæssigt i forbindelse med tunge køretøjer at etablere en mekanisme til vurdering af, hvorvidt de værdier for CO<sub>2</sub>-emissioner og energiforbrug, der fastsættes i henhold til forordning (EU) 2017/2400, er repræsentative i forhold til de faktiske værdier. Kommissionen skal have beføjelse til at sikre, at sådanne data er offentligt tilgængelige, og til at udvikle eventuelle nødvendige procedurer til identifikation og indsamling af de nødvendige data til en sådan vurdering.

<sup>(27)</sup> Gruppen af højtstående videnskabelige rådgivere, videnskabelig udtalelse 1/2016 »Forskellen mellem CO<sub>2</sub>-emissionerne fra lette køretøjer i virkeligheden og laboratorieundersøgelser (Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing)«.

*Ændring*

- (33) Effekten af de mål, der fastsættes i denne forordning for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne afhænger i høj grad af, at metoden til beregning af CO<sub>2</sub>-emissioner er repræsentativ. I overensstemmelse med udtalelsen fra Kommissionens videnskabelige rådgivningsmekanisme (SAM) <sup>(27)</sup> vedrørende lette køretøjer, vil det også være hensigtsmæssigt i forbindelse med tunge køretøjer at etablere en mekanisme til vurdering af, hvorvidt de værdier for CO<sub>2</sub>-emissioner og energiforbrug, der fastsættes i henhold til forordning (EU) 2017/2400, er repræsentative i forhold til de faktiske værdier. Kommissionen skal have beføjelse til at sikre, at sådanne data er offentligt tilgængelige, og til at udvikle eventuelle nødvendige procedurer til identifikation og indsamling af de nødvendige data til en sådan vurdering. **Når der konstateres en betydelig forskel mellem de faktiske emissionsværdier og de værdier, som er fastlagt i henhold til forordning (EU) 2017/2400, tillægges Kommissionen beføjelser til at tilpasse de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for en fabrikant og, hvis det er relevant, CO<sub>2</sub>-referenceemissionerne for 2019, der anvendes med henblik på overholdelse af denne forordning.**

<sup>(27)</sup> Gruppen af højtstående videnskabelige rådgivere, videnskabelig udtalelse 1/2016 »Forskellen mellem CO<sub>2</sub>-emissionerne fra lette køretøjer i virkeligheden og laboratorieundersøgelser (Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing)«.

Onsdag den 14. november 2018

**Ændring 32****Forslag til forordning****Betragtning 34 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (34a) *Kommissionen bør i sin beretning i 2022 endvidere vurdere muligheden for at udvikle en metode til vurdering af CO<sub>2</sub>-emissioner fra tunge køretøjer, der bringes på EU-markedet, i hele deres livcyklus. På grundlag af denne vurdering bør Kommissionen, hvis det er relevant, foreslå, at der fastsættes indberetningsforpligtelser for fabrikanter, og præcisere de nødvendige regler og procedurer for denne indberetning.*

**Ændring 33****Forslag til forordning****Betragtning 36**

Kommissionens forslag

Ændring

- (36) **Gennemførelsesbeføjelserne vedrørende artikel 8, stk. 3, artikel 9, stk. 3, artikel 11, stk. 3 og artikel 12, stk. 2, udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 <sup>(28)</sup>.**

<sup>(28)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (36) *For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår fastsættelse af måder til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser, vedtagelse af detaljerede regler for procedurerne for indberetning af afvigelser fra CO<sub>2</sub>-emissioner fra tunge køretøjer, der er i brug, offentliggørelse af data, vedtagelse af detaljerede regler for procedurer for indberetning af data fra brændstofmålere samt fastlæggelse af en metode til definition af et eller flere repræsentative køretøjer i en undergruppe af køretøjer. Disse gennemførelsesbeføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 <sup>(28)</sup>.*

<sup>(28)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

Onsdag den 14. november 2018

**Ændring 34**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 37**

*Kommissionens forslag*

(37) Med henblik på at ændre **eller** supplere ikke-centrale dele af bestemmelserne i denne forordning bør Kommissionen tildeles beføjelser til at vedtage retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde med hensyn til tilpasning af CO<sub>2</sub>-referenceemissioner, **jf. artikel 12, stk. 2**, og med hensyn til ændringer af bilag I og II vedrørende visse tekniske parametre, herunder vægtning af opgaveprofiler, nyttelast, årlige kilometertal samt faktorer til tilpasning af nyttelast. 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>(29)</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.

<sup>(29)</sup> EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

*Ændring*

(37) Med henblik på at ændre **og** supplere ikke-centrale dele af bestemmelserne i denne forordning bør Kommissionen tildeles beføjelser til at vedtage retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde med hensyn til **fastsættelse af de tekniske kriterier for definitionen af et erhvervskøretøj og for definitionen af bybusser, fastsættelse af detaljerede regler og betingelser, som gør det muligt for fabrikanter at danne en pulje, indførelse en årlig ordning for afprøvning af et repræsentativt udvalg af komponenter, enheder og systemer**, tilpasning af CO<sub>2</sub>-referenceemissioner, **indførelse af en overensstemmelseskontrol på vejene og ved ibrugtagning** og med hensyn til ændringer af bilag I og II vedrørende visse tekniske parametre, herunder vægtning af opgaveprofiler, nyttelast, årlige kilometertal samt faktorer til tilpasning af nyttelast. 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>(29)</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.

<sup>(29)</sup> EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

**Ændring 35**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 1 — stk. 1 — indledning**

*Kommissionens forslag*

Med henblik på at bidrage til opfyldelse af Unionens mål om at reducere drivhusgasemissionerne med 30 % frem til 2030 i forhold til 2005-niveauerne i de sektorer, der er omfattet af artikel 2 i forordning (EU) **nr. 2018/...**[**forordning om indsatsfordeling**], og nå de målsætninger, der er fastsat i Parisaftalen, samt sikre et velfungerende indre marked, fastsætter denne forordning **præstationsnormer** for nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner, således at de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra Unionens bilpark af nye tunge køretøjer reduceres i forhold til fastlagte CO<sub>2</sub>-referenceemissioner på følgende måde:

*Ændring*

Med henblik på at bidrage til opfyldelse af Unionens mål om at reducere drivhusgasemissionerne med 30 % frem til 2030 i forhold til 2005-niveauerne i de sektorer, der er omfattet af artikel 2 i forordning (EU) **2018/842**, og nå de målsætninger, der er fastsat i Parisaftalen, samt sikre et velfungerende indre marked, fastsætter denne forordning **præstationskrav** for nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner, således at de specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra Unionens bilpark af nye tunge køretøjer reduceres i forhold til fastlagte CO<sub>2</sub>-referenceemissioner på følgende måde:

Onsdag den 14. november 2018

**Ændring 36****Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — litra a**

---

*Kommissionens forslag*a) fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029 med **15** %

---

*Ændring*a) fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029 med **20** %**Ændring 37****Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — litra b**

---

*Kommissionens forslag*b) fra den 1. januar 2030 og frem med mindst **30** % under hensyntagen til den evaluering, der er omhandlet i artikel 13.

---

*Ændring*b) fra den 1. januar 2030 og frem med mindst **35** % under hensyntagen til den evaluering, der er omhandlet i artikel 13.**Ændring 38****Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 2 a (nyt)**

---

*Kommissionens forslag*

---

*Ændring*

*For at sikre en problemfri omstilling til nulemissionsmobilitet og indføre incitamentter til udvikling af Unionens marked og etablering af infrastruktur til tunge nul- og lavemissionskøretøjer indføres der ved denne forordning et benchmark for andelen af tunge nul- og lavemissionskøretøjer i alle fabrikanter flåder for 2025 og 2030, jf. artikel 5.*

*Specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner justeres på baggrund af deres resultater i forhold til benchmarket i overensstemmelse med bilag I, punkt 4.*



Onsdag den 14. november 2018

#### Ændring 40

#### Forslag til forordning

#### Artikel 2 — stk. 1 — afsnit 1 — indledning

---

##### Kommissionens forslag

Denne forordning gælder for nye køretøjer i kategorierne N2 og N3 med følgende egenskaber:

---

##### Ændring

Denne forordning gælder **i første omgang** for nye køretøjer i kategorierne N2 og N3 med følgende egenskaber:

#### Ændring 41

#### Forslag til forordning

#### Artikel 2 — stk. 1 — afsnit 2

---

##### Kommissionens forslag

Forordningen finder med henblik på bestemmelserne i artikel 5 og bilag I, punkt 2.3, også anvendelse på køretøjer i kategorierne M2 og M3 og på køretøjer i kategori N, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 510/2011, og som ikke har de egenskaber, der er omhandlet i litra a) til d).

---

##### Ændring

Forordningen finder med henblik på bestemmelserne i **artikel 1, stk. 2a**, artikel 5 og bilag I, punkt 4, også anvendelse på køretøjer i kategori N, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011<sup>(1a)</sup>, og som ikke har de egenskaber, der er omhandlet i litra a) til d). **Den finder desuden anvendelse, jf. artikel 1, stk. 2b, på køretøjer i kategorierne M2 og M3, som opfylder de tekniske kriterier i denne artikels stk. 2a.**

<sup>(1a)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjs emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1).

#### Ændring 42

#### Forslag til forordning

#### Artikel 2 — stk. 2 a (nyt)

---

##### Kommissionens forslag

---

##### Ændring

**2a. Kommissionen vedtager senest den 1. juli 2019 delegerede retsakter i henhold til artikel 15 for at supplere denne forordning ved at fastsætte de tekniske kriterier for definition af et erhvervskøretøj og for definition af de busser, der er omfattet af forordningen.**

Onsdag den 14. november 2018

## Ændring 43

## Forslag til forordning

## Artikel 3 — stk. 1 — litra h

## Kommissionens forslag

h) »**erhvervskøretøj**«: et tungt køretøj, der ikke er beregnet til varetransport, og hvis CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gennemførelsesforanstaltninger er bestemt udelukkende for andre opgaveprofiler end dem, der er defineret i bilag I, punkt 2.1, til denne forordning

## Ændring

h) »**erhvervskøretøj**«: et tungt køretøj, der ikke er beregnet til varetransport, **der er defineret som erhvervskøretøj i henhold til de tekniske kriterier, der fastsættes i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2a,** og hvis CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gennemførelsesforanstaltninger er bestemt udelukkende for andre opgaveprofiler end dem, der er defineret i bilag I, punkt 2.1, til denne forordning

## Ændring 44

## Forslag til forordning

## Artikel 3 — stk. 1 — litra k

## Kommissionens forslag

k) »**tungt** lavemissionskøretøj«: et tungt køretøj, der ikke er et tungt nulemissionskøretøj, og hvis specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner som bestemt i henhold til bilag I, punkt 2.1, er under **350 g CO<sub>2</sub>/km**

## Ændring

k) »**tungt** lavemissionskøretøj«: et tungt køretøj, der ikke er et tungt nulemissionskøretøj, og hvis specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner som bestemt i henhold til bilag I, punkt 2.1, er under **50 % af CO<sub>2</sub>-referenceemissionerne for hver undergruppe som bestemt i henhold til bilag I, punkt 3**

## Ændring 46

## Forslag til forordning

## Artikel 4 — stk. 1 — litra b

## Kommissionens forslag

b) **den nul- og lavemissionsfaktor, der bestemmes i henhold til artikel 5.**

## Ændring

udgår

Onsdag den 14. november 2018

#### Ændring 47

##### Forslag til forordning

##### Artikel 5 — stk. 1 — afsnit 1

Kommissionens forslag

Fra og med 2020 og i hvert af de følgende kalenderår bestemmer Kommissionen i henhold til de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 10, stk. 1, for hver fabrikant nul- og lavemissionsfaktoren, jf. artikel 4, litra b), for det foregående kalenderår.

Ændring

Fra den 1. januar 2025 benchmarkes den specifikke andel af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens flåde i et kalenderår i forhold til følgende værdier:

*fra og med 2025: mindst 5 %*

*fra og med 2030: 20 % under hensyntagen til den gennemgang, der er omhandlet i artikel 13.*

#### Ændring 48

##### Forslag til forordning

##### Artikel 5 — stk. 1 — afsnit 2

Kommissionens forslag

Nul- og lavemissionsfaktoren skal tage højde for antallet af og CO<sub>2</sub>-emissionerne fra tunge nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens bilpark i et kalenderår, inklusive nulemissionskøretøjer i de kategorier, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, andet afsnit, samt nul- og lavemissionserhvervskøretøjer.

Ændring

*udgår*

#### Ændring 49

##### Forslag til forordning

##### Artikel 5 — stk. 1 — afsnit 3

Kommissionens forslag

Nul- og lavemissionsfaktoren beregnes i overensstemmelse med bilag I, punkt 2.3.

Ændring

*udgår*

Onsdag den 14. november 2018

## Ændring 50

## Forslag til forordning

## Artikel 5 — stk. 2 — afsnit 1

## Kommissionens forslag

Med henblik på stk. 1 **optælles tunge nul- og lavemissionskøretøjer på følgende måde:**

- a) **et tungt nulemissionskøretøj tælles som 2 køretøjer**
  
- b) **et tungt lavemissionskøretøj tælles som op til 2 køretøjer som funktion af dets specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner og tærskelniveauet på 350 g CO<sub>2</sub>/km.**

## Ændring

Med henblik på **opfyldelsen af målene i stk. 1 finder denne forordning også anvendelse på køretøjer i kategori N, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 510/2011, og som ikke har de egenskaber, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra a) til d), i denne forordning.**

## Ændring 51

## Forslag til forordning

## Artikel 5 — stk. 3

## Kommissionens forslag

3. **Nul- og lavemissionsfaktoren må nedbringe fabrikantens gennemsnitlige specifikke emissioner med højst 3 %. Bidraget til faktoren fra tunge nulemissionskøretøjer i de kategorier, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, andet afsnit, må nedbringe fabrikantens gennemsnitlige specifikke emissioner med højst 1,5 %.**

## Ændring

**udgår**

## Ændring 52

## Forslag til forordning

## Artikel 7 — stk. 2

## Kommissionens forslag

2. Den i stykke 1, litra a), omhandlede CO<sub>2</sub>-reduktionskurve fastsættes for den enkelte fabrikant i overensstemmelse med bilag I, punkt 5.1 som en lineær kurve mellem CO<sub>2</sub>-referenceemissionerne som omhandlet i artikel 1, andet afsnit, og målet for 2025 som specificeret i artikel 1, litra a), og mellem målet for 2025 og målet for 2030 som specificeret i artikel 1, litra b).

## Ændring

2. Den i stykke 1, litra a), omhandlede CO<sub>2</sub>-reduktionskurve fastsættes for den enkelte fabrikant i overensstemmelse med bilag I, punkt 5.1 som en lineær kurve mellem CO<sub>2</sub>-referenceemissionerne som omhandlet i artikel 1, **stk. 1**, andet afsnit, og målet for 2025 som specificeret i artikel 1, litra a), og mellem målet for 2025 og målet for 2030 som specificeret i artikel 1, litra b).

Onsdag den 14. november 2018

**Ændring 53**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 7 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

**Artikel 7 a**

**Pooling**

1. Forbundne fabrikanter kan danne en pool med henblik på at opfylde deres forpligtelser i medfør af artikel 5.
2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte detaljerede regler og betingelser, der gør det muligt for forbundne fabrikanter at danne en pulje på et åbent, gennemsigtigt og ikke-diskriminerende grundlag.

**Ændring 74+75**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 8 — stk. 1**

Kommissionens forslag

Ændring

1. Hvis det konstateres, at en fabrikant har emissionsoverskridelser som omhandlet i stykke 2, i et givet kalenderår fra 2025 og frem, pålægger Kommissionen fabrikanten en afgift for emissionsoverskridelse, der beregnes efter følgende formel:

**(afgift for emissionsoverskridelse) = (emissionsoverskridelse x 6 800 EUR/g CO<sub>2</sub>/tkm)**

1. Hvis det konstateres, at en fabrikant har emissionsoverskridelser som omhandlet i stykke 2, i et givet kalenderår fra 2025 og frem, pålægger Kommissionen fabrikanten **eller poolforvalteren, alt efter hvad der er relevant**, en afgift for emissionsoverskridelse, der beregnes efter følgende formel:

**for perioden 2025-2029:**

(afgift for emissionsoverskridelse) = (emissionsoverskridelse x 5 000 EUR/g CO<sub>2</sub>/tkm)

**fra 2030:**

(afgift for emissionsoverskridelse) = (emissionsoverskridelse x 6 800 EUR/g CO<sub>2</sub>/tkm)

Kommissionen sikrer, at størrelsen af afgiften for emissionsoverskridelse altid overstiger de gennemsnitlige marginalomkostninger ved de teknologier, der er nødvendige for at opfylde målene i artikel 1, stk. 1.

Onsdag den 14. november 2018

## Ændring 55

## Forslag til forordning

## Artikel 8 — stk. 4

## Kommissionens forslag

4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget.

## Ændring

4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget. **Disse beløb anvendes til at supplere EU-foranstaltninger eller nationale foranstaltninger i tæt samarbejde med arbejdsmarkedets parter og kompetente myndigheder, fremme udvikling af færdigheder eller omflytning af arbejdstagere i bilsektoren i alle de berørte medlemsstater, navnlig i de regioner og samfund, der er mest berørt af ændringerne, med henblik på at bidrage til en retfærdig overgang til nul- eller lavemissionsmobilitet.**

## Ændring 56

## Forslag til forordning

## Artikel 9 — stk. 2

## Kommissionens forslag

2. Kommissionen tager disse afvigelser i betragtning ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant.

## Ændring

2. Kommissionen tager disse afvigelser i betragtning ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant **og i givet fald ved tilpasningen af CO<sub>2</sub>-referenceemissionerne for 2019, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, punkt 3.**

## Ændring 57

## Forslag til forordning

## Artikel 9 — stk. 3 a (nyt)

## Kommissionens forslag

3 a. For at sikre nøjagtigheden af de data, der indberettes af fabrikanterne i henhold til forordning (EU) 2018/956 og forordning (EU) 2017/2400, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15 med henblik på at supplere denne forordning ved fra 2019 at indføre en årlig ordning for afprøvning af et repræsentativt udvalg fra hver fabrikant af de komponenter, separate tekniske enheder og systemer, der er anført i artikel 12, stk. 1, i forordning (EU) 2017/2400, for de køretøjer, der er omfattet af denne forordning. Resultaterne af disse afprøvninger sammenlignes med de data, som fabrikanterne har oplyst i henhold til forordning (EU) 2017/2400, og hvis der konstateres systematiske uregelmæssigheder, tilpasses deres gennemsnitlige specifikke emissioner beregnet i henhold til bilag I, punkt 2.7, og, hvis det er relevant, CO<sub>2</sub>-referenceemissionerne for 2019 beregnet i henhold til bilag I, punkt 3.

## Ændring

3 a. For at sikre nøjagtigheden af de data, der indberettes af fabrikanterne i henhold til forordning (EU) 2018/956 og forordning (EU) 2017/2400, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15 med henblik på at supplere denne forordning ved fra 2019 at indføre en årlig ordning for afprøvning af et repræsentativt udvalg fra hver fabrikant af de komponenter, separate tekniske enheder og systemer, der er anført i artikel 12, stk. 1, i forordning (EU) 2017/2400, for de køretøjer, der er omfattet af denne forordning. Resultaterne af disse afprøvninger sammenlignes med de data, som fabrikanterne har oplyst i henhold til forordning (EU) 2017/2400, og hvis der konstateres systematiske uregelmæssigheder, tilpasses deres gennemsnitlige specifikke emissioner beregnet i henhold til bilag I, punkt 2.7, og, hvis det er relevant, CO<sub>2</sub>-referenceemissionerne for 2019 beregnet i henhold til bilag I, punkt 3.

Onsdag den 14. november 2018

### Ændring 58

#### Forslag til forordning

#### Artikel 10 — stk. 1 — afsnit 1 — litra b

Kommissionens forslag

b) fra 2020 nul- og **lavemissionsfaktoren**, jf. artikel 5

Ændring

b) fra 2020 **for hver fabrikant dennes specifikke andel af tunge nul- og lavemissionskøretøjer i det foregående kalenderår**, jf. artikel 5, **st. 1**

### Ændring 59

#### Forslag til forordning

#### Artikel 11

Kommissionens forslag

Artikel 11

Ændring

Artikel 11

Faktiske CO<sub>2</sub>-emissioner og faktisk energiforbrug

1. Kommissionen overvåger og vurderer, hvorvidt værdierne for CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug som bestemt i henhold til forordning (EU) 2017/2400 er repræsentative for de faktiske værdier. **Den sikrer, at offentligheden informeres om, hvordan repræsentativiteten udvikler sig over tid.**

2. Til det formål sikrer Kommissionen, at solide, **ikke-personlige** data om tunge køretøjers faktiske CO<sub>2</sub>-emissioner og faktisk energiforbrug er tilgængelige fra fabrikkerne eller de nationale myndigheder, alt efter hvad der er relevant i de enkelte tilfælde.

Faktiske CO<sub>2</sub>-emissioner og faktisk energiforbrug

1. Kommissionen overvåger og vurderer, hvorvidt værdierne for CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug som bestemt i henhold til forordning (EU) 2017/2400 er repræsentative for de faktiske værdier.

2. Til det formål sikrer Kommissionen, at solide **data** — **baseret på data fra brændstofforbrugsmålere** - om tunge køretøjers faktiske CO<sub>2</sub>-emissioner og faktisk energiforbrug er tilgængelige, **herunder for tredjeparter med henblik på uafhængig afprøvning**, fra fabrikkerne eller de nationale myndigheder, alt efter hvad der er relevant i de enkelte tilfælde.

Onsdag den 14. november 2018

Kommissionens forslag

Ændring

3. Kommissionen **kan** ved hjælp af gennemførelsesretsakter **vedtage** de **foranstaltninger, der omhandles** i stk. 1 og 2 i denne artikel. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.

2a. **Senest den 31. december 2019 vedtager Kommissionen i overensstemmelse med artikel 15 delegerede retsakter med henblik på at supplere denne forordning ved at indføre en overensstemmelseskontrol på vejen, som sikrer, at tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug på vejen ikke overskrider de overvågningsdata, der er indberettet i henhold til forordning (EU) 2017/2400 og forordning (EU) 2018/956, med mere end højst 10 %. Kommissionen tager alle afvigelser, der overstiger denne grænse, i betragtning ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for en fabrikant og tilpasser i givet fald CO<sub>2</sub>-referenceemissionerne for 2019.**

2b. **Kommissionen sikrer, at offentligheden informeres om, hvordan denne repræsentativitet under faktiske forhold, der er omhandlet i stk. 1, udvikler sig med tiden.**

3. Kommissionen **vedtager** ved hjælp af gennemførelsesretsakter **detaljerede regler om procedurerne for indberetning af data fra brændstofforbrugsmålere, jf.** stk. 1 og 2 i denne artikel. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.

#### Ændring 60

#### Forslag til forordning

#### Artikel 12 — stk. 1

Kommissionens forslag

1. For at sikre, at de tekniske parametre, der indgår i beregningen af de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant, jf. artikel 4, og beregningen af de specifikke emissionsmål, jf. artikel 6, tager hensyn til de tekniske fremskridt og udviklingen inden for godstransport og -logistik, **tillægges** Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15 med henblik på at ændre følgende bestemmelser i bilag I og II:

Ændring

1. For at sikre, at de tekniske parametre, der indgår i beregningen af de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant, jf. artikel 4, og beregningen af de specifikke emissionsmål, jf. artikel 6, tager hensyn til de tekniske fremskridt og udviklingen inden for godstransport og -logistik, **opdaterer** Kommissionen **løbende og på en rettidig måde VECTO-simuleringsværktøjet og tillægges** beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15 med henblik på at ændre følgende bestemmelser i bilag I og II:



Onsdag den 14. november 2018

## Ændring 61

## Forslag til forordning

## Artikel 13 — stk. 1

## Kommissionens forslag

Senest den 31. december 2022 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet vedrørende effekten af denne forordning, det CO<sub>2</sub>-reduktionsmål, der skal **bestemmes** for 2030 i henhold til artikel 1, samt fastsættelsen af CO<sub>2</sub>-reduktionsmål for andre typer af tunge køretøjer, herunder påhængskøretøjer. Rapporten skal ligeledes indeholde en vurdering af effekten af foranstaltningerne vedrørende især nul- og lavemissionskøretøjer, navnlig busser under hensyntagen til de mål, der er fastsat i direktiv 2009/33/EF<sup>(30)</sup>, **og** systemet med CO<sub>2</sub>-kreditter samt hensigtsmæssigheden af eventuelt at forlænge disse foranstaltninger i 2030 og perioden derefter, og den **kan eventuelt** ledsages af et forslag om ændring af denne forordning, hvis det måtte være relevant.

<sup>(30)</sup> Direktivet om rene køretøjer 2009/33/EF som ændret ved direktiv .../.../EU.

## Ændring

Senest den 31. december 2022 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet vedrørende effekten af denne forordning, det CO<sub>2</sub>-reduktionsmål, der **om nødvendigt** skal **tilpasses** for 2030 i henhold til artikel 1, **benchmarket for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer, der om nødvendigt skal tilpasses for 2030, jf. artikel 5**, samt fastsættelsen af CO<sub>2</sub>-reduktionsmål for andre typer af tunge køretøjer, herunder påhængskøretøjer **og erhvervs køretøjer såsom skraldebiler**. Rapporten skal ligeledes indeholde en vurdering af effekten af foranstaltningerne vedrørende især **udbredelsen af** nul- og lavemissionskøretøjer, navnlig busser, under hensyntagen til de mål, der er fastsat i direktiv 2009/33/EF<sup>(30)</sup>, systemet med CO<sub>2</sub>-kreditter samt hensigtsmæssigheden af eventuelt at forlænge disse foranstaltninger i 2030 og perioden derefter, **udbygningen med ladestandere og tankstationer, muligheden af at indføre CO<sub>2</sub>-standarder især for erhvervs køretøjer, de forskellige vogntog ud over de standardvægtklasser og -dimensioner, der gælder for national transport, f.eks. modulopbyggede koncepter, den faktiske repræsentativitet af værdierne for CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug, der er bestemt i henhold til forordning (EU) 2017/2400, samt en vurdering af opdateringen af VECTO-simuleringsværktøjet**. Rapporten ledsages af et forslag om ændring af denne forordning, hvis det måtte være relevant.

<sup>(30)</sup> Direktivet om rene køretøjer 2009/33/EF som ændret ved direktiv .../.../EU.

## Ændring 76

## Forslag til forordning

## Artikel 13 — stk. 1 a (nyt)

## Kommissionens forslag

## Ændring

**En specifik metode skal udarbejdes af Kommissionen senest den 31. december 2020 for at medtage virkningen af anvendelsen af avancerede og vedvarende gasformige transportbrændstoffer for CNG og LNG-anvendelser — som opfylder bæredygtighedskriterierne i RED II — til beregning af de gennemsnitlige emissioner fra bilparken. Metoden ledsages af et forslag om ændring af denne forordning, hvis det er relevant.**

Onsdag den 14. november 2018

**Ændring 73****Forslag til forordning****Artikel 13 — stk. 1 b (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

Kommissionen evaluerer endvidere muligheden for at udvikle en metode til vurdering af CO<sub>2</sub>-emissioner fra alle tunge køretøjer, der bringes på EU-markedet, i hele deres livscyklus. På grundlag af denne vurdering forelægger Kommissionen, hvis det er relevant, Europa-Parlamentet og Rådet et forslag til retsakt med henblik på at fastlægge fabrikanternes forpligtelser med hensyn til livscyklusindberetning af emissioner og at fastsætte de nødvendige regler og procedurer for denne indberetning.

**Ændring 62****Forslag til forordning****Artikel 14 — stk. 1**

Kommissionens forslag

Ændring

1. Kommissionen bistås af udvalget for **xxx**, der er nedsat ved forordning (EU) nr. .../2018 [Forvaltning]. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

1. Kommissionen bistås af Udvalget for **Klimaændringer**, der er nedsat ved **artikel 26 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013** <sup>(1a)</sup>. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

<sup>(1a)</sup> **Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 af 21. maj 2013 om en mekanisme til overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner og rapportering af andre oplysninger vedrørende klimaændringer på nationalt plan og EU-plan og om ophævelse af beslutning nr. 280/2004/EF (EUT L 165 af 18.6.2013, s. 13).**

**Ændring 63****Forslag til forordning****Artikel 15 — stk. 2**

Kommissionens forslag

Ændring

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 10, stk. 2, og artikel 12, stk. 1, tillægges Kommissionen for en ubestemt periode fra [datoen for denne forordnings ikrafttræden].

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 2, **stk. 2a, artikel 7a, artikel 9, stk. 3a, artikel 10, stk. 2, artikel 11, stk. 2a**, og artikel 12, stk. 1, tillægges Kommissionen for en ubestemt periode fra [datoen for denne forordnings ikrafttræden].

Onsdag den 14. november 2018

### Ændring 64

#### Forslag til forordning

#### Artikel 15 — stk. 3

##### Kommissionens forslag

3. Den i artikel 10, stk. 2, og artikel 12, stk. 1, omhandlede tildeling af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer tildeling af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

##### Ændring

3. Den i artikel **2, stk. 2a, artikel 7a, artikel 9, stk. 3a, artikel 10, stk. 2, artikel 11, stk. 2a**, og artikel 12, stk. 1, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer tildeling af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

### Ændring 65

#### Forslag til forordning

#### Artikel 15 — stk. 6

##### Kommissionens forslag

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 10, stk. 2, og artikel 12, stk. 1, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

##### Ændring

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel **2, stk. 2a, artikel 7a, artikel 9, stk. 3a, artikel 10, stk. 2, artikel 11, stk. 2a**, og artikel 12, stk. 1, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Onsdag den 14. november 2018

**Ændring 66****Forslag til forordning****Artikel 16 — stk. 1**

Forordning (EF) nr. 595/2009

Artikel 5 — stk. 4 — nr. 1

*Kommissionens forslag*

»1) en procedure til på grundlag af passende og repræsentative stikprøver at verificere, om køretøjer, der er indregistreret og taget i brug, er i overensstemmelse med de værdier for CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug, der er bestemt i henhold til denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.«

*Ændring*

»1) en procedure til på grundlag af passende og repræsentative stikprøver at verificere, om køretøjer, der er indregistreret og taget i brug, er i overensstemmelse med de værdier for CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug, der er bestemt i henhold til denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger; **denne procedure skal ligeledes udføres af akkrediterede og uafhængige tredjeparter i overensstemmelse med artikel 13, stk. 10, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858** <sup>(1a)</sup>.«

<sup>(1a)</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).

**Ændring 77****Forslag til forordning****Artikel 16 a (ny)***Kommissionens forslag**Ændring***Artikel 16a****Ændring af Rådets direktiv 96/53/EF**

I bilag I til direktiv 96/53/EF <sup>(1a)</sup> tilføjes følgende punkt efter punkt 2.2.4.2:

»2.2.5 Den maksimalt tilladte vægt for kombinationer af køretøjer, der bruger alternativt brændstof, som er defineret i artikel 5, stk. 2, litra b), i forordning (EU) .../2018 [forslag til forordning COM(2018)0284] forhøjes med den yderligere vægt, der kræves til den alternative brændstofteknologi, dog højst 1 t.

Onsdag den 14. november 2018

Kommissionens forslag

Ændring

2.2.6 Den maksimalt tilladte vægt for kombinationer af nulemissionskøretøjer forhøjes med den yderligere vægt, der kræves til de nulemissionsteknologier, der afhænger af, i hvor stort omfang køretøjet er ikke-forurenende, dog højst 2 ton. Senest den 1. juli 2019 fastlægger Kommissionen en formel for beregning af den krævede vægt.«

<sup>(1a)</sup> Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

## Ændring 67

## Forslag til forordning

## Bilag I — punkt 2 — nr. 2.3

Kommissionens forslag

Ændring

2.3. Beregning af nul- og lavemissionsfaktoren som omhandlet i artikel 5

udgår

For hver fabrikant og for hvert kalenderår beregnes nul- og lavemissionsfaktoren (ZLEV) som omhandlet i artikel 5 på følgende måde:

$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev})$  med et minimum på 0,97

Hvor

$V$  er antallet af nye tunge køretøjer for fabrikanten, undtaget alle erhvervskøretøjer, jf. artikel 4, litra a)

$V_{conv}$  er antallet af nye tunge køretøjer for fabrikanten, undtaget alle erhvervskøretøjer, jf. artikel 4, litra a), og undtaget tunge nul- og lavemissionskøretøjer

$V_{zlev}$  er summen af  $V_{in}$  og  $V_{out}$

Hvor

nihil

er summen af alle nye tunge nul- og lavemissionskøretøjer med de egenskaber, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra a) til d)

nihil

$CO_{2v}$  er de specifikke  $CO_2$ -emissioner i g/km fra tunge nul- og lavemissionskøretøjer  $v$  bestemt i henhold til punkt 2.1

$V_{out}$  er antal i alt af tunge nul- og lavemissionskøretøjer i de kategorier, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, andet afsnit, ganget med 2, og med et maksimum på 1,5 % af  $V_{conv}$ .

Onsdag den 14. november 2018

**Ændring 68****Forslag til forordning****Bilag I — punkt 4 — nr. 2.7 — formel***Kommissionens forslag*

$$\text{CO}_2 = \text{ZLEV} \times \sum \text{sg share}_{\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times \text{avgCO}_{2\text{sg}}$$

Hvor

 $\sum$  sg er summen for alle undergrupper**ZLEV er som bestemt i punkt 2.3**share<sub>sg</sub> er som bestemt i punkt 2.4MPW<sub>sg</sub> er som bestemt i punkt 2.6avgCO<sub>2sg</sub> er som bestemt i punkt 2.2*Ændring*

$$\text{CO}_2 = \sum_{\text{sg}} \text{share}_{\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times \text{avgCO}_{2\text{sg}}$$

Hvor

 $\sum$  sg er summen for alle undergruppershare<sub>sg</sub> er som bestemt i punkt 2.4MPW<sub>sg</sub> er som bestemt i punkt 2.6avgCO<sub>2sg</sub> er som bestemt i punkt 2.2**Ændring 69****Forslag til forordning****Bilag I — punkt 4 — afsnit 1 — formel — linje 1***Kommissionens forslag*

$$T = \sum \text{sg share}_{\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO}_{2\text{sg}}$$

*Ændring*

$$T = \text{ZLEV\_benchmark\_factor} * \sum_{\text{sg}} \text{share}_{\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO}_{2\text{sg}}$$

**Ændring 70****Forslag til forordning****Bilag I — punkt 4 — afsnit 1 — formel — linje 4***Kommissionens forslag*rf er CO<sub>2</sub>-reduktionsmålet (i %) som angivet i artikel 1, litra a) og litra b), for det specifikke kalenderår*Ændring*rf er CO<sub>2</sub>-reduktionsmålet (i %) som angivet i artikel 1, **afsnit 1**, litra a) og b), for det specifikke kalenderår

Onsdag den 14. november 2018

## Ændring 71

## Forslag til forordning

## Bilag I — punkt 4 — afsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

For perioden 2025 til 2029 er  $ZLEV\_benchmark\_factor$  ( $1+y-x$ ), medmindre denne sum er større end 1,03 eller lavere end 0,97, i hvilket tilfælde  $ZLEV\_benchmark\_factor$  fastsættes til 1,03 eller 0,97, alt efter omstændighederne.

Hvor

$x$  er 5 %

$y$  er andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens flåde af nye tunge erhvervskøretøjer beregnet som summen af det samlede antal nulemissionskøretøjer i klasse N, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 510/2011 og ikke opfylder kriterierne i artikel 2, stk. 1, litra a) -d), og det samlede antal nul- og lavemissionskøretøjer, der opfylder de karakteristika, der er fastsat i artikel 2, stk. 1, litra a) -d), og hvor de hver især tælles som  $ZLEV\_specific$  i henhold til nedenstående formel, divideret med det samlede antal køretøjer, der er registreret i det pågældende kalenderår

$ZLEV\_specific = 1 - (CO2_v / (0,5 * rCO2_{sg}))$ , hvor:

$CO2_v$  er de specifikke  $CO_2$ -emissioner i g/km fra tunge nul- og lavemissionskøretøjer  $v$  bestemt i henhold til punkt 2.1

$rCO2_{sg}$  er som bestemt i afsnit 3.

## Ændring 72

## Forslag til forordning

## Bilag I — punkt 4 — afsnit 1 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

For 2030 er  $ZLEV\_benchmark\_factor$  ( $1+y-x$ ), medmindre denne sum er større end 1,05, i hvilket tilfælde  $ZLEV\_benchmark\_factor$  fastsættes til 1,05.

Onsdag den 14. november 2018

Kommissionens forslag

Ændring

Hvis denne sum er mellem 1,0 og 0,98 fastsættes ZLEV\_benchmark\_factor til 1,0.

Hvis denne sum er mindre end 0,95 fastsættes ZLEV\_benchmark\_factor til 0,95.

Hvor

$x$  er 20 % under hensyntagen til den gennemgang, der er omhandlet i artikel 13

$y$  er andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens flåde af nye tunge erhvervskøretøjer beregnet som summen af det samlede antal nulemissionskøretøjer i klasse N, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 510/2011 og ikke opfylder kriterierne i artikel 2, stk. 1, litra a) -d), og det samlede antal nul- og lavemissionskøretøjer, der opfylder de karakteristika, der er fastsat i artikel 2, stk. 1, litra a) -d), og hvor de hver især tælles som ZLEV\_specific i henhold til nedenstående formel, divideret med det samlede antal køretøjer, der er registreret i det pågældende kalenderår

$ZLEV\_specific = 1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg}))$ , hvor:

$CO_{2v}$  er de specifikke  $CO_2$ -emissioner i g/km fra tunge nul- og lavemissionskøretøjer  $v$  bestemt i henhold til punkt 2.1

$rCO_{2sg}$  er som bestemt i afsnit 3.