

Onsdag den 8. juni 2022

P9_TA(2022)0234

CO₂-emissionsstandarder for personbiler og varevogne *I**

Ændringer vedtaget af Europa-Parlamentet den 8. juni 2022 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår styrkelse af præstationsnormerne for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner i overensstemmelse med Unionens øgede klimaambitioner (COM(2021)0556 — C9-0322/2021 — 2021/0197(COD)) ⁽¹⁾

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

(2022/C 493/25)

Ændring 1**Forslag til forordning****Betragtning 1***Kommissionens forslag*

- (1) Parisaftalen, der blev vedtaget i december 2015 inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), trådte i kraft i november 2016 (»Parisaftalen«). Parterne 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.

Ændring

- (1) Parisaftalen, der blev vedtaget i december 2015 inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), trådte i kraft i november 2016 (»Parisaftalen«). Parterne 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. **Med vedtagelsen af klimaafspraken i Glasgow i november 2021 anerkendte parterne, at en begrænsning af stigningen i den gennemsnitlige globale temperatur til 1,5 °C over de førindustrielle niveauer ville mindske klimaændringernes risici og konsekvenser betydeligt, og de gav tilsagn om at skærpe deres 2030-mål inden udgangen af 2022 for at fremskynde klimaindsatsen i dette kritiske årti og lukke ambitionskløften med hensyn til målet om 1,5 °C.**

⁽¹⁾ Sagen blev henvist til fornyet behandling i det kompetente udvalg med henblik på interinstitutionelle forhandlinger, jf. forretningsordenens artikel 59, stk. 4, fjerde afsnit (A9-0150/2022).

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 2
Forslag til forordning
Betragtning 2

Kommissionens forslag

- (2) Håndtering af klima- og miljørelaterede udfordringer og opnåelse af målene i Parisaftalen er centrale elementer i meddelelsen om »den europæiske grønne pagt«, som Kommissionen vedtog den 11. december 2019 ⁽²³⁾. 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.

⁽²³⁾ Meddelelse fra Kommissionen — Den europæiske grønne pagt af 11. december 2019 (COM(2019)0640).

Ændring

- (2) Håndtering af klima- og miljørelaterede udfordringer og opnåelse af målene i Parisaftalen er centrale elementer i meddelelsen om »den europæiske grønne pagt«, som Kommissionen vedtog den 11. december 2019 ⁽²³⁾. **Europa-Parlamentet opfordrede i sin beslutning af 15. januar 2020 om den europæiske grønne pagt til at foretage den fornødne omstilling til et klimaneutralt samfund senest i 2050 og erklærede i sin beslutning af 28. november 2019 om klima- og miljøkrisen, at der var tale om en klima- og miljøkrise.** 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.

⁽²³⁾ Meddelelse fra Kommissionen — Den europæiske grønne pagt af 11. december 2019 (COM(2019)0640).

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 3
Forslag til forordning
Betragtning 3

Kommissionens forslag

- (3) **Den europæiske grønne pagt kombinerer et omfattende sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i EU senest i 2050, og indeholder en ny vækststrategi, der har til formål at omdanne Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor økonomisk vækst er afskoblet fra ressourceanvendelse.** Den har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede trusler og konsekvenser. Samtidig påvirker denne omstilling 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. Det skal derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.

Ændring

- (3) **Unionen sigter mod senest i 2050 at fastlægge en ny vækststrategi med fokus på at omstille Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, med levende industrier, som fortsat er de førende i verden inden for deres respektive segmenter og er globale drivkræfter for innovationer, samtidig med at der sikres højtlønnede kvalitetsjob i Europa.** Den har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede trusler og konsekvenser. **I denne henseender fastsætter det ottende miljøhandlingsprogram, der løber frem til 2030, målsætningen om at fremskynde den grønne omstilling til en klimaneutral, bæredygtig, giftfri, ressourceeffektiv, modstandsdygtig og konkurrencedygtig cirkulær økonomi, der er baseret på fornyelig energi, 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 denne overgang kvinder og mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på visse ugunstigt stillede og sårbare grupper såsom ældre, personer med handicap, og personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund **samt personer og husstande med lav indkomst eller en indkomst, der er lavere end gennemsnitsindkomsten. Desuden vil omstillingen påvirke Unionens regioner forskelligt, navnlig strukturelt dårligt stillede regioner, randområder og regioner i den yderste periferi.** Det skal derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 4
Forslag til forordning
Betragtning 5

Kommissionens forslag

- (5) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [-] ⁽²⁴⁾ har Unionen fastsat målet om **klimaneutralitet for økonomien som helhed** senest i 2050. Ved nævnte forordning fastsættes der også en **bindende EU-forpligtelse til at reducere nettodrivhusgasemissioner (emissioner efter fratækning af optag)** med mindst 55 % under 1990-niveauerne senest i 2030.

⁽²⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [.../...] af [...] 2021 om rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EU) 2018/1999 (»den europæiske klimalov«) [EUT L ... af ..., s. ...].

Ændring

- (5) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) **2021/1119** ⁽²⁴⁾ har Unionen fastsat målet om, **at nettoemissionerne reduceres til nul** senest i 2050 **og målet om at opnå negative emissioner derefter i lovgivningen**. Denne forordning fastsætter også et bindende **mellem-liggende mål om inden for Unionen at opnå en nettoreduktion af drivhusgasemissioner (dvs. emissioner efter fratækning af optag) på mindst 55 %** under 1990-niveauerne senest i 2030.

⁽²⁴⁾ 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).

Ændring 5
Forslag til forordning
Betragtning 6

Kommissionens forslag

- (6) Alle økonomiske sektorer forventes at bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner, herunder vejtransportsektoren.

Ændring

- (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.**

Ændring 6
Forslag til forordning
Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

- (6a) **Det er vigtigt, at individuel mobilitet skal være tilgængelig og til at betale for alle, især for pendlere uden adgang til god offentlig transport eller andre mobilitetsløsninger.**

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 7**Forslag til forordning****Betragtning 6 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (6b) *På FN's klimakonference i Glasgow, Det Forenede Kongerige, i 2021, kendt som COP26, vedtog man en forpligtelse til at fremskynde den globale omstilling til nulemissionskøretøjer. Man gav ligeledes tilsagn om, at omstillingen skal være retfærdig og bæredygtig, så ingen regioner eller lokalsamfund bliver ladet i stikken, og det blev understreget, at det er vigtigt at sikre en retfærdig omstilling for arbejdskraften og at skabe anstændigt arbejde og kvalitetsjob.*

Ændring 8**Forslag til forordning****Betragtning 7**

Kommissionens forslag

Ændring

- (7) Foranstaltningerne i nærværende forordning er nødvendige som en del af en sammenhængende og konsekvent ramme, der er nødvendig for at nå Unionens overordnede mål om at reducere nettodrivhusgasemissioner.
- (7) *Foranstaltningerne i nærværende forordning er nødvendige som en del af en sammenhængende og konsekvent ramme, der er nødvendig for at nå Unionens overordnede mål om at reducere nettodrivhusgasemissioner såvel som at mindske Unionens afhængighed af importerede fossile brændstoffer, herunder olieimporter, som havde en værdi af 227,5 mia. EUR i 2018 alene, og som fortsat er den energi, der fortrinsvis forbruges af biler og varevogne (94 %). Når forbruget af olie udfases, er det afgørende ikke at skifte fra én afhængighed til en anden. Med henblik på at sikre den europæiske fremstillingsindustri fremtidige levedygtighed og styrke Unionens strategiske autonomi er det afgørende, at Kommissionen samarbejder med medlemsstater og interessenter i industrien for at sikre forsyningskæden for de strategiske materialer og sjældne jordarter, der er behov for i de nye teknologier med ingen eller lav CO₂-udledning.*

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 9
Forslag til forordning
Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

- (7a) *Selv om gennemgangen af denne forordning indgår i indsatsen for at opfylde miljømålene for dekarbonisering af vejtransport med henblik på at bekæmpe klimaændringer, bør den også tage hensyn til de væsentlige industrielle og sociale konsekvenser af denne proces for at sikre beskæftigelse og tilgængelig mobilitet for alle.*

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 10
Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag

- (8) For at opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990 er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 ⁽²⁵⁾ for både personbiler og lette erhvervskøretøjer. Der skal også fastlægges 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.

⁽²⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

Ændring

- (8) For at opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990 **og for at skabe en klar kurs hen imod dette mål og bidrage til de nødvendige emissionsreduktioner inden 2030** er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 ⁽²⁵⁾ for både personbiler og lette erhvervskøretøjer. Der skal også fastlægges en klar kurs for yderligere reduktioner efter 2030 for at bidrage til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050. **Hvis denne målsætning skal nås, er det nødvendigt at reducere emissionerne i transportsektoren med omkring 90 % i henhold til det mest omkostningseffektive scenario, idet drivhusgasemissionerne i dag kun stiger inden for transportsektoren. Samtidig er det af største betydning, at komplementerende EU-lovgivning såsom direktiv (EU) 2018/2001 ^(25a) sikrer en hurtig udrulning af vedvarende energi, således at Unionens vognpark kommer til at køre på yderligere elektricitet fra vedvarende energikilder.** 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. **Den digitale og grønne omstilling bør derfor også se på vigtigheden af den sociale dimension for at sikre en mobilitet, der er tilgængelig for alle, herunder på betydningen af energibeskatningens indvirkning på den prismæssige overkommelighed, den direkte og indirekte virkning af højere energipriser på transport i forskellige regioner i Unionen samt de industrielle konsekvenser med henblik på at sikre beskæftigelse og industriens konkurrenceevne.**

⁽²⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

^(25a) **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).**

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 11

Forslag til forordning

Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

- (8a) *Nyere undersøgelser indikerer, at batteridrevne elektriske køretøjer allerede er konkurrencedygtige med konventionelle biler i adskillige bilsegmenter i relation til de samlede omkostninger, der er forbundet med ejerskab. Højere CO₂-standarder for personbiler og lette erhvervskøretøjer vil fremskynde reduktionen af de samlede omkostninger i forbindelse med ejerskab af batteridrevne elektriske køretøjer og gøre dem mere attraktive for alle forbrugergrupper på tværs af Unionen end køretøjer med forbrændingsmotorer. Mere ambitiøse CO₂-standarder for personbiler og lette erhvervskøretøjer for perioden 2025-2030 vil også fremskynde dekarboniseringen af brugtbilmarkedet i alle bilsegmenter, hvilket vil medføre fordele for forbrugere med lavere og mellemhøje indkomster.*

Ændring 12

Forslag til forordning

Betragtning 9

Kommissionens forslag

Ændring

- (9) De skærpede krav om reduktion af CO₂-emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. I den globale kontekst skal **EU's** bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til nulemissionsmobilitet. De styrkede normer for CO₂-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. Nulemissionskøretøjer og lavemissionskøretøjer, som også omfatter velfungerende plugin-hybridbiler, kan fortsat spille en rolle i omstillingsprocessen.
- (9) De skærpede krav om reduktion af CO₂-emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere 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 skal **Unionens** bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til nulemissionsmobilitet. De styrkede normer for CO₂-emissionsreduktion er teknologineutrale med hensyn til at nå deres 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, samtidig med at den teknologiske innovation fortsætter. Nulemissionskøretøjer og lavemissionskøretøjer, som også omfatter velfungerende pluginhybridbiler, kan fortsat spille en rolle i omstillingsprocessen, så længe præcise og fuldstændige data om disse typer af køretøjers emissionspræstationer er garanteret.

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 14**Forslag til forordning****Betragtning 10 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (10a) Teknologisk innovation er en forudsætning for dekarbonisering af mobiliteten i Unionen og bør derfor støttes. I lyset af den øgede internationale konkurrence bør Unionen og medlemsstaterne fortsætte deres bestræbelser på at udforske og udvikle initiativer, der fremmer synergierne i sektoren, såsom den europæiske batterialliance, og støtte offentlige og private investeringer i europæisk bilforskning og -innovation. Dette bør have til formål at bevare Europas teknologiske førerposition i denne sektor, udvikle industriel ekspertise inden for fremtidens teknologier i Unionen og sikre dens industrigrundlags bæredygtighed og konkurrenceevne på lang sigt.

Ændring 15**Forslag til forordning****Betragtning 10 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (10b) Visse medlemsstater har bebudet planer om at fremskynde indførelsen af nulemissionskøretøjer ved at fastsætte en udfasningsdato for nye personbiler og lette erhvervskøretøjer, der udleder CO₂, og som markedsføres på deres område inden den dato, der er fastsat på EU-plan. Kommissionen bør identificere muligheder for at lette medlemsstaternes overgang til lette nulemissionskøretøjer i overensstemmelse med sådanne planer.

Ændring 16**Forslag til forordning****Betragtning 10 c (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (10c) Klare reguleringsmæssige signaler bør gøre det muligt for producenterne at træffe deres investeringsbeslutninger. Et fravær af sådanne signaler kan skabe en risiko for, at bilindustrien i Unionen mister både sin konkurrenceevne og teknologiske førerposition ved ikke at investere hurtigt og taber markedsandele på det globale marked og hjemmemarkedene.

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 17

Forslag til forordning

Betragtning 10 d (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

- (10d) *En styrkelse af den sociale dialog i bilsektoren er afgørende i processen med at forhandle og vedtage de territoriale planer for retfærdig omstilling og de nationale sociale klimaplaner på fabrikantniveau, regionalt niveau og sektorniveau. Det er afgørende at sikre transformationen af arbejdsstyrken i et bestemt geografisk område og på en måde, der afspejler regionens muligheder.*

Ændring 18

Forslag til forordning

Betragtning 11

Kommissionens forslag

Ændring

- (11) Målene i de reviderede præstationsnormer for CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af nulemissionskøretøjer og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der **overvejes** finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøttereglerne. De reviderede statsstøtteregler på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.
- (11) Målene i de reviderede præstationsnormer for CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af nulemissionskøretøjer og dertil knyttede teknologier, **samtidig med at der tages hensyn til hver enkelt medlemsstats særlige forhold** samt behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne, **og samtidig med at beskæftigelsesniveauet i automobilektoren i Europa oprettholdes. Der bør lægges særlig vægt på de virkninger, som denne omstilling vil få for mikrovirksomheder og SMV'er i hele forsyningskæden.** Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der **tildeles** finansiel støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, **Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Samhørighedsfonden**, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøttereglerne. **Desuden vil der også være behov for en øremærket finansieringskilde på EU-plan til omstillingen i bilsektoren for navnlig at imødegå eventuelle negative virkninger for beskæftigelsen.** De reviderede statsstøtteregler på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 19
Forslag til forordning
Betragtning 12

Kommissionens forslag

- (12) I den ajourførte nye industristrategi ⁽²⁶⁾ forudses 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. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. 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 hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert **andet år** overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, 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 statusrapport.

Ændring

- (12) I den ajourførte nye industristrategi ⁽²⁶⁾ forudses 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, **under fuld gennemsigtighed og i samråd med alle interessenter, herunder ved at overveje oprettelsen af et særligt forum for social dialog i bilindustrien**. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne, **herunder mikrovirksomheder**, i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på **Rådets henstilling om sikring af en retfærdig omstilling til klimaneutralitet** og på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. 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 hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige og **vedvarende**. **Den rolle, som offentlige indkøb kan spille i forløbet, bør også tages op, og i den forbindelse bør Kommissionen overveje en revision af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1161 ^(26a) for at sikre, at det er i overensstemmelse med målene i forordning (EU) 2019/631**. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling **og energiforbrug, virkningerne for forbrugerne**, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, **udvikling af andelen af vedvarende energi som krævet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 ^(26b)**, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne,

⁽²⁶⁾ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, af 5. maj 2021, COM(2021)0350.

Onsdag den 8. juni 2022

Kommissionens forslag

Ændring

investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter, **navnlig i regioner, hvor en høj procentdel af arbejdspladserne er relateret til bilindustriens værdikæde, og emissioner i forbindelse med lette køretøjs alder, samtidig med at der overvejes foranstaltninger, der tager sigte på en synkron, socialt retfærdig og miljømæssigt forsvarlig udfasning af ældre køretøjer.** Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. **Kommissionen bør også rådføre sig med en bred vifte af uafhængige eksperter, interessenter og nationale og regionale forvaltninger for at sikre en omfattende videnbase.** Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling og **brintbiler med indbygget systemteknologi til lagring af brint** 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 statusrapport.

- ⁽²⁶⁾ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, af 5. maj 2021, COM(2021)0350.
- ^(26a) **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1161 af 20. juni 2019 om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport (EUT L 188 af 12.7.2019, s. 116).**
- ^(26b) **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).**

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 20

Forslag til forordning

Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

- (12a) *Selv om denne forordning kun finder anvendelse på nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, er det vigtigt, at den indarbejdes i en mere omfattende EU-dækkende handlingsplan for dekarbonisering af den eksisterende bilpark med henblik på at beskytte miljøet og borgernes sundhed i alle medlemsstater. Den nuværende bilpark vil i lang tid fremover fortsat være en faktor, som bidrager til miljømæssig underpræstation, idet bilparken kun langsomt fornyes. Det eksisterende brugt-vognsmarked for forurenende køretøjer i Central- og Østeuropa skaber endvidere risiko for, at forureningen flyttes til mindre økonomisk udviklede regioner i Unionen. Opnåelse af de ambitiøse klimamål i 2050 bør gå hånd i hånd med alle EU-borgernes ret til renere luft. For at fremme reduktionen af den eksisterende bilparks emissioner er det af allerstørste betydning, at Kommissionen hurtigst muligt foreslår lovgivningsforanstaltninger med henblik på at skabe en gunstig ramme for eftermontering af udstyr og tilskynde til anvendelse af de allerede tilgængelige teknologier til at sænke CO₂-emissionerne såsom kulstoffattige brændstoffer eller pærer, som forbruger mindre energi, for at fremskynde modalskiftet for gods- og passagertransport og fremme mere miljøvenlige transportvaner som f.eks. samkørsel, blød mobilitet og offentlige transportmidler i byerne m.m. og for at gøre noget ved den potentielle risiko for kulstoflækage i bilindustrien i Unionen.*

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 21

Forslag til forordning

Betragtning 12 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(12b) *Med henblik på at sikre overensstemmelse med Unionens nye klimamål for 2030 samt de styrkede CO₂-standarder bør der fremsættes en ajourføring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF ^(26a), herunder muligheden for at udvide dets anvendelsesområde til at omfatte køretøjer ejet eller leaset af en privat virksomhed med en vognpark af en vis størrelse, for at fremme en stigende efterspørgsel på nulemissionskøretøjer. I det køretøjer fra virksomheders vognparker hurtigere kommer ind på det private marked, ville dette muliggøre en hurtigere etablering af et marked for brugte nulemissionskøretøjer, hvilket er særlig vigtigt for regioner, hvor omstillingen viser sig vanskeligere, og det ville bidrage til hurtigere pris-overensstemmelse med konventionelle køretøjer i Unionen.*

^(26a) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere køretøjer til vejtransport til støtte for lavemissionsmobilitet (EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5).

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 22

Forslag til forordning

Betragtning 13

Kommissionens forslag

- (13) De EU-flådedækkende mål **skal** suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU ⁽²⁷⁾.

⁽²⁷⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

Ændring

- (13) De EU-flådedækkende mål **bør** suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur, **som er afgørende for at nå de hævdede mål**. Derfor, og idet gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU ⁽²⁷⁾ har været svag og langsom, **bør de hævdede reduktionsmål for CO₂-emissioner ledsages af en ambitiøs forordning om infrastruktur for alternative brændstoffer, som giver mulighed for ambitiøse, obligatoriske mål for etableringen af infrastruktur for alternative brændstoffer i de 27 medlemsstater. Disse mål bør suppleres af ambitiøse mål for etablering af private ladestander i bygninger i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/31/EU ^(27a). I den forbindelse er det afgørende, at investeringer i etableringen af den nødvendige infrastruktur fortsættes og øges.**

⁽²⁷⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

^(27a) 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).

Ændring 23

Forslag til forordning

Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

- (13a) **Da der på verdensplan er mere end 1 mia. køretøjer, der anvender fossile brændstoffer, og de tegner sig for mere end 30 % af de globale CO₂-emissioner, er konverteringen af termiske køretøjer til elektriske en komplementær løsning til de traditionelle fabrikanters, hvilket gør det muligt at fremskynde den grønne omstilling baseret på den cirkulære økonomi.**

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 24
Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag

- (14) Fabrikkerne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde, **og det er derfor hensigtsmæssigt at opretholde tilgangen med nedjustering af målniveauerne hvert femte år.**

Ændring

- (14) Fabrikkerne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde, **som støtter deres konkurrenceevne og baner vej for yderligere innovationer og samtidig tager hensyn til behovet for at tilvejebringe en klar plan for udrulningen af disse køretøjer, hvilket sikrer vejtransportsektorens bidrag til Unionens klimamål for 2030.**

Ændring 25
Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag

- (15) Med de strengere EU-flådedækkende mål **fra 2030 og fremefter** vil fabrikkerne skulle bringe betydeligt flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet. I den forbindelse vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer (»ZLEV«) ikke længere tjene sit oprindelige formål og risikere at underminere effektiviteten af forordning (EU) 2019/631. ZLEV-incitamentsordningen bør derfor afskaffes fra og med 2030. **Inden da, dvs. i hele dette årti, vil incitamentsordningen for ZLEV fortsat støtte udbredelsen af køretøjer med emissioner fra nul til 50 g CO₂/km, herunder batteridrevne elkøretøjer, brændselscellekøretøjer, der anvender hydrogen, og vel-fungerende pluginhybridkøretøjer.** Derefter vil pluginhybridkøretøjer fortsat blive modregnet de flådedækkende mål, som køretøjsfabrikanterne skal opfylde.

Ændring

- (15) Med de strengere EU-flådedækkende mål vil fabrikkerne skulle bringe betydeligt flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet. I den forbindelse vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer (»ZLEV«) ikke længere tjene sit oprindelige formål og risikere at underminere effektiviteten af forordning (EU) 2019/631. ZLEV-incitamentsordningen bør derfor afskaffes. Pluginhybridkøretøjer vil fortsat blive modregnet de flådedækkende mål, som køretøjsfabrikanterne skal opfylde.

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 26**Forslag til forordning****Betragtning 15 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (15a) *I henhold til forordning (EU) 2019/631 tages der i øjeblikket højde for emissionsreduktioner opnået gennem innovationer, som der ikke tages højde for i typegodkendelsesprøvningen, gennem miljøinnovationskreditter, som kan medregnes i fabrikantens reduktionsmål. Den emissionsreduktion, der kan påberåbes, er i øjeblikket begrænset til 7 g/km pr. fabrikant. Dette loft bør nedjusteres i overensstemmelse med de strengere mål for at sikre, at dette system forbliver begrænset til ægte innovationer og ikke tilskynder til reducerede ambitioner med hensyn til salg af nulemissionskøretøjer.*

Ændring 27**Forslag til forordning****Betragtning 15 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (15b) *Støtte til teknologisk og social innovation er et vigtigt element til at tilskynde til en hurtigere omstilling til nulemissionsmobilitet. Der er allerede stillet vigtig finansiering til rådighed for innovation i mobilitetsøkosystemet via forskellige EU-finansieringsinstrumenter, navnlig Horisont Europa, InvestEU, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Samhørighedsfonden og Innovationsfonden samt genopretnings- og resiliensfaciliteten. Ambitiøse årlige mål for CO₂-emissionsreduktion forventes at øge innovationen i automobilbranchens forsyningskæde, men det primære mål med denne forordning er at opnå reel, effektiv og verificerbar CO₂-emissionsreduktion.*

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 28

Forslag til forordning

Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(16a) Målene i forordning (EU) 2019/631 nås delvis ved salg af hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV'er). Emissionerne fra disse køretøjer beregnes på nuværende tidspunkt ved hjælp af en nyttefaktor, der er fastsat i Kommissionens forordning (EU) 2017/1151^(1a), som repræsenterer andelen af den tilbagelagte distance med batteriet i forhold til den distance, der er tilbagelagt med forbrændingsmotoren. Denne nyttefaktor er imidlertid ikke baseret på repræsentative data fra den virkelige verden, men på et skøn. Kommissionen har siden den 1. januar 2021 indsamlet data om det faktiske brændstofforbrug ved hjælp af integrerede brændstofforbrugsmålere i personbiler i overensstemmelse med artikel 12, stk. 2, i forordning (EU) 2019/631. Nyttetaktoren for OVC-HEV'er bør revideres hurtigst muligt ved hjælp af disse data for at sikre, at de afspejler emissioner ved faktisk kørsel. Den ajourførte nyttefaktor bør anvendes senest fra 2025 og bør løbende revideres for at sikre, at den fortsat er repræsentativ for de faktiske emissioner.

^(1a) Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

Ændring 30

Forslag til forordning

Betragtning 18

Kommissionens forslag

Ændring

(18) For at sikre en rimelig fordeling af reduktionsindsatsen bør de to grænseværdier for lettere og tungere lette erhvervskøretøjer tilpasses, så de afspejler de strengere CO₂-reduktionsmål.

udgår

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 121
Forslag til forordning
Betragtning 21

Kommissionens forslag

- (21) I betragtning af de 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 og med **2030**.

Ændring

- (21) I betragtning af de 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 og med **2036**.

Ændring 31
Forslag til forordning
Betragtning 23

Kommissionens forslag

- (23) 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.

Ændring

- (23) 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 **2027**. I forbindelse med denne gennemgang bør alle aspekter, der indgår i rapporteringen hvert år, tages i betragtning.

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 32

Forslag til forordning

Betragtning 23 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

- (23a) *Det er vigtigt at vurdere hele livscyklussen for emissioner fra lette erhvervskøretøjer på EU-plan. Med henblik herpå bør Kommissionen senest i den 31. december 2023 udvikle en fælles EU-metode til brug for vurdering og pålidelig datarapportering af hele livscyklussen for CO₂-emissioner fra lette køretøjer, der bringes i omsætning på Unionens marked, for at få et helhedsoverblik over deres miljøvirkninger. Kommissionen bør vedtage opfølgende foranstaltninger, herunder, hvor det er relevant, lovgivningsforslag for at støtte Unionens fremskridt hen imod dens klimaambitioner. Det er desuden vigtigt at udvikle en metode til vurdering af køretøjers samlede miljøpræstationer, som ikke kun beregnes på grundlag af CO₂-emissioner, men også under hensyntagen til de samlede miljøaftryk.*

Ændring 33

Forslag til forordning

Betragtning 24

Kommissionens forslag

Ændring

- (24) *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 skal derfor fortsat betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget, jf. artikel 8, stk. 4, i forordning (EU) 2019/631.*
- (24) *Hensættelsen af indtægterne fra afgifterne for emissionsoverskridelser bør gå til at støtte en retfærdig omstilling mod en klimaneutral økonomi og navnlig afbøde omstillingens eventuelle negative konsekvenser for beskæftigelsen i bilindustrien. Kommissionen bør, hvor det er relevant, forelægge et forslag om oprettelse af et sådant finansieringsinstrument. Herved bør der tages hensyn til særligt berørte regioner og samfund, der kan være mere sårbare som følge af en omfattende bilindustri eller grundet deres særlige egenskaber, der gør omstillingen til emissionsfri vejtransport mere kompliceret såsom regioner i den yderste periferi.*

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 74**Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — nr. 1 — litra -a (nyt)**

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 — stk. 4 — litra a

Gældende ordlyd

Ændring

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1

-a) Stk. 4, litra a), affattes således:

»a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1 **som fastsat i forordning (EU) 2019/631 for at respektere produktionscyklusserne**«

Ændring 35**Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — nr. 1 — litra -a a (nyt)**

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 — stk. 4 — litra b

Gældende ordlyd

Ændring

(b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervs-køretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1.

-aa) Stk. 4, litra b), affattes således:

»b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervs-køretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 15 % i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1, **som fastsat i forordning (EU) 2019/631**«

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

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 1 — stk. 6

Kommissionens forslag

Ændring

(c) i stk. 6 ændres »**Fra 1. januar 2025**« til »**Fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029**«.

c) stk. 6 **udgår**

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 37

Forslag til forordning

Artikel 1 — stk. 1 — nr. 3 — litra a a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 3 — stk. 1 — litra a a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

aa) følgende litra indsættes:

»aa) »pluginhybridkøretøj« eller »PHEV«: et køretøj, som drives af en kombination af en elektrisk motor med et genopladeligt batteri og en intern forbrændingsmotor, som kan anvendes sammen eller hver for sig.«

Ændring 38

Forslag til forordning

Artikel 1 — stk. 1 — nr. 3. — litra b a (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 3 — stk. 1 — litra b a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

ba) følgende litra indsættes:

ba) »erhvervskøretøj«: et køretøj, der ejes eller leases af en privat virksomhed som defineret i Rådets forordning (EF) nr. 2157/2001 ^(1a), og som anvendes til erhvervsmæssige formål

^(1a) Rådets forordning (EF) nr. 2157/2001 af 8. oktober 2001 om statut for det europæiske selskab (SE) (EFT L 294 af 10.11.2001, s. 1).

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 41**Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — nr. 5 — litra a a (nyt)**

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 7 — stk. 10

Gældende ordlyd

10. Kommissionen *evaluerer* senest i 2023 *muligheden for at udvikle* en fælles EU-metode til brug for vurdering og pålidelig datarapportering af hele livscyklussen for CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, der bringes i omsætning i Unionen. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet denne *evaluering*, herunder, hvis det er relevant, forslag til opfølgende foranstaltninger, såsom lovgivningsforslag.

Ændring

aa) Stk. 10 affattes således:

»10. Kommissionen *offentliggør* senest i 2023 *en rapport med* en fælles EU-metode til brug for vurdering og pålidelig datarapportering af hele livscyklussen for CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, der bringes i omsætning i Unionen, *herunder en metode til vurdering af hele livscyklussen for CO₂-emissioner fra brændstoffer og energi, der forbruges af sådanne køretøjer*. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet denne *rapport*, herunder, hvis det er relevant, forslag til opfølgende foranstaltninger, såsom lovgivningsforslag.«

Ændring 42**Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — nr. 5 — litra a b (nyt)**

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 7 — stk. 10 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

ab) Som stk. 10a indsættes:

»10a. Fra den 1. januar 2024 kan fabrikanter på frivillig basis fremsende data om CO₂-emissioner i hele livscyklussen for personbiler og lette erhvervskøretøjer, der bringes i omsætning i Unionen, jf. denne artikels stk. 10, til de kompetente myndigheder, jf. denne artikels stk. 6, og til medlemsstaterne, der derefter videresender dem til Kommissionen i overensstemmelse med denne artikels stk. 2. Fra den 1. januar 2028 indarbejdes disse data i de oplysninger, der er anført i del A i bilag II og III.«

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 43**Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — nr. 5 a (nyt)**

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 8 — stk. 4

Gældende ordlyd

Ændring

4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget.

5a) Artikel 8, stk. 4, affattes således:

4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget.

Senest den 31. december 2023 forelægger Kommissionen en detaljeret rapport om behovet for målrettet finansiering for at sikre en retfærdig omstilling i bilsektoren med det formål at afbøde negative beskæftigelsesmæssige og andre økonomiske virkninger i alle berørte medlemsstater, navnlig i de regioner og samfund, der er mest berørt af omstillingen. Rapporten ledsages, hvor det er relevant, af et lovgivningsforslag om oprettelse af et EU-finansieringsinstrument for at imødekomme dette behov og navnlig for at koordinere og finansiere forebyggende og reaktive foranstaltninger til håndtering af omstruktureringer på lokalt og regionalt plan og til finansiering af uddannelse, omskoling og opkvalificering af arbejdstagere i automobilsektoren, herunder bilfabrikanter, deres komponentleverandører og accessoriske vedligeholdelses- og reparationstjenester, navnlig i små og mellemstore virksomheder.

Finansieringsinstrumentet kan tage form af et særligt finansieringsinstrument eller være en del af den sociale klimafond eller en revideret fond for retfærdig omstilling. Eventuelle indtægter fra afgifter for emissionsoverskridelser tildeles til dette formål.

Ændring 122**Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — nr. 6**

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 10 — stk. 2

Kommissionens forslag

Ændring

»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 **2029**.«

»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**.«

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 44**Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — nr. 6 a (nyt)**

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 10 — stk. 4 — afsnit 1

Gældende ordlyd

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 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.

Ændring

6a) Artikel 10, stk. 4, 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 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.«

Ændring 45**Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — nr. 6 b (nyt)**

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 11 — stk. 1

Gældende ordlyd

1. Efter anmodning fra en leverandør eller en fabrikant tages der hensyn til CO₂-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 CO₂-emissioner kan være op til 7 g CO₂/km.

Ændring

6b) Artikel 11, stk. 1, affattes således:

1. Efter anmodning fra en leverandør eller en fabrikant tages der hensyn til CO₂-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 CO₂-emissioner kan være op til 7 g CO₂/km **frem til 2024**

— 5 g CO₂/km fra 2025

— 4 g CO₂/km fra 2027

— 2 g CO₂/km fra 2030 til og med 2034.

Onsdag den 8. juni 2022

Gældende ordlyd

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at ændre denne forordning ved at tilpasse 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 CO₂-emissioner.

Ændring

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at ændre denne forordning ved at tilpasse det loft, der er omhandlet i dette stykkes tredje afsnit, **i nedadgående retning** 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 CO₂-emissioner.

Ændring 46**Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — nr. 6 c (nyt)**

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 11 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

6c) Følgende indsættes som artikel 11a:**»Artikel 11a****Miljøvenligt design**

Med henblik på at sikre, at omstillingen til nulemissionsmobilitet bidrager fuldt ud til Unionens mål vedrørende energieffektivitet og cirkulær økonomi, fremsætter Kommissionen senest den 31. december 2023 forslag, hvor det er relevant, vedrørende fastsættelsen af minimumskrav vedrørende miljødesign for alle nye personbiler og lette erhvervs-køretøjer, herunder krav vedrørende energieffektivitet, holdbarhed og mulighed for reparation af væsentlige komponenter såsom lygter, elektroniske komponenter og batterier, minimumskrav til genvinding af metaller, plast og kritiske råmaterialer under hensyntagen til principperne, der anvendes for andre energirelaterede produkter i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/125/EF^(1a).

^(1a) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/125/EF af 21. oktober 2009 om rammerne for fastlæggelse af krav til miljøvenligt design af energirelaterede produkter (EUT L 285 af 31.10.2009, s. 10).«

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 47

Forslag til forordning

Artikel 1 — stk. 1 — nr. 6 d (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 12 — stk. 3

Gældende ordlyd

Ændring

3. Med henblik på at forhindre, at forskellen i forhold til faktiske emissioner vokser vurderer Kommissionen senest den 1. juni 2023, hvordan brændstof- og energiforbrugsdata kan anvendes til at sikre, at værdier for køretøjers CO₂-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 **over perioden 2021-2026**, og **vurderer i 2027 — med henblik på at forhindre en forøgelse af denne forskel — muligheden for en mekanisme til at justere fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra 2030 og, hvis det er relevant, fremsætte et lovgivningsforslag om indførelse af en sådan mekanisme.**

6d) 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** ^(1a) kan anvendes til at sikre, at værdier for køretøjers CO₂-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 **forelægger, hvis det er relevant, så snart der foreligger tilstrækkelige data, og senest den 31. december 2026 et lovgivningsforslag med henblik på at fjerne denne forskel ved** at justere fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner **ved hjælp af faktiske data indsamlet i henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/392.**

Desuden vurderer Kommissionen navnlig anvendelsen af de i denne artikels stk. 1 omhandlede data om brændstof- og energiforbrug for hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV'er). Ved hjælp af disse data vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 for at tilpasse de nyttefaktorer, der anvendes til OVC-HEV'er, for at sikre, at deres emissioner er repræsentative for faktisk kørsel fra 2025 og fremefter.

^(1a) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/392 af 4. marts 2021 om overvågning og rapportering af data om CO₂-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).

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 48**Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — nr. 6 e (nyt)**

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 12 — stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

6e) I artikel 12 tilføjes følgende stykke:

»4a. Senest den 31. december 2023 vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til måling og sammenligning af effektiviteten af nul- og lavemissionskøretøjer baseret på den mængde elektricitet, der kræves for at køre 100 kilometer. Denne metode skal navnlig tage hensyn til den anvendte elektricitets indvirkning på mængden af ressourcer, som interne batterier kræver til energilagring i sådanne køretøjer.

Senest den 31. december 2024 forelægger Kommissionen et lovgivningsmæssigt forslag for Europa-Parlamentet og Rådet med henblik på at fastsætte minimumstærskler for energieffektiviteten for nye personbiler og lette erhvervs køretøjer med nulemission, der bringes i omsætning på Unionens marked.«

Ændring 50**Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — nr. 9**

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 14a

Kommissionens forslag

Ændring

Artikel 14a

Artikel 14a

Statusrapport

Statusrapport

Senest den 31. december 2025 og derefter hvert **andet** år aflægger Kommissionen rapport om fremskridtene hen imod nulemissionsvejmobilitet. Rapporten skal navnlig indeholde en overvågning af fremskridtene og en vurdering af behovet for eventuelle yderligere foranstaltninger for at lette **omstillingen**, herunder ved hjælp af finansielle midler.

Senest den 31. december 2025 og derefter hvert år aflægger Kommissionen rapport om fremskridtene hen imod nulemissionsvejmobilitet. Rapporten skal navnlig indeholde en overvågning af fremskridtene og en vurdering af behovet for eventuelle yderligere foranstaltninger for at lette **en retsfærdig omstilling**, herunder ved hjælp af finansielle midler.

Onsdag den 8. juni 2022

Kommissionens forslag

Kommissionen tager i rapporteringen hensyn til alle faktorer, der bidrager til omkostningseffektive fremskridt hen imod klimaneutralitet senest i 2050. Dette omfatter **udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer, fremskridt med hensyn til at nå målene for etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur som fastsat i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers og bæredygtige alternative brændstoffers potentielle bidrag til at opnå klimaneutral mobilitet, virkninger for forbrugerne, fremskridt i dialogen mellem arbejdsmarkedets parter samt aspekter med henblik på yderligere at lette en økonomisk levedygtig og socialt retfærdig omstilling til nulemissionsvejmobilitet.**"

Ændring

Kommissionen tager i rapporteringen hensyn til alle faktorer, der bidrager til omkostningseffektive fremskridt hen imod klimaneutralitet senest i 2050. Dette omfatter:

- a) fremskridt med udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer samt deres prisoverkommelighed og deres energieffektivitet
- b) virkningerne for forbrugerne, navnlig dem med lave og mellemstore indkomster, og tempoet i udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer i disse forbrugersegmenter samt tilgængeligheden og omfanget af foranstaltninger på EU-plan, medlemsstatsplan og lokalt plan for at støtte denne udbredelse
- c) markedet for brugte køretøjer
- d) fremskridt med hensyn til at nå en tilstrækkelig etablering af offentlig og privat opladnings- og optankningsinfrastruktur, herunder bl.a. fremskridt med hensyn til at nå målene som fastsat i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/31/EU ^(1a)
- e) fremskridt med hensyn til at øge mængden af vedvarende energi i Unionen i overensstemmelse med direktiv (EU) 2018/2001
- f) innovative teknologiers og bæredygtige alternative brændstoffers potentielle bidrag til at opnå klimaneutralitet i transportsektoren, herunder syntetiske brændstoffer
- g) livscyklusemissioner fra nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer, der bringes i omsætning, ved anvendelse af den metode, der er vedtaget i overensstemmelse med artikel 7, stk. 10

Onsdag den 8. juni 2022

Kommissionens forslag

Ændring

- h) fremskridt i dialogen mellem arbejdsmarkedets parter samt aspekter med henblik på yderligere at lette en økonomisk levedygtig og socialt retfærdig omstilling under hensyntagen til beskæftigelse og konkurrenceevne hen imod nulemissionsvejmobilitet
- i) indvirkningen på beskæftigelsen, der skal vurderes gennem en detaljeret kortlægning af udviklingen i beskæftigelsen i bilindustrien og indvirkningen på de regioner, hvor disse industrier er beliggende, samt foranstaltninger, herunder finansielle foranstaltninger, på EU-plan, medlemsstatsplan eller lokalt plan for at afbøde de socioøkonomiske virkninger i disse regioner, herunder opkvalificerings- og omskolingsprogrammer
- k) det potentielle bidrag fra yderligere nationale foranstaltninger og EU-foranstaltninger, der har til formål at sænke gennemsnitsalderen og dermed emissionerne fra bilparken af lette køretøjer, såsom foranstaltninger til støtte for udfasningen af ældre køretøjer på en socialt retfærdig og miljømæssigt forsvarlig måde

^(1a) 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).

Ændring 51

Forslag til forordning

Artikel 1 — stk. 1 — nr. 9

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 14 a — stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

I overensstemmelse med Rådets henstilling (EU) .../... [Rådets henstilling om sikring af en retfærdig omstilling til klimaneutralitet] opfordres medlemsstaterne til at udarbejde territoriale retfærdige omstillingsplaner for deres bilindustri i tæt dialog med arbejdsmarkedets parter for at styre strukturforandringerne på en socialt acceptabel måde og undgå social uro.

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 80**Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — nr. 9 a (nyt)**

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 14 a a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

9a) Følgende artikel indsættes:**»Artikel 14aa**

Supplerende foranstaltninger til støtte for efterspørgslen efter personbiler og lette EU-erhvervskøretøjer med nulemissioner på EU-markedet

Senest den 28. februar 2023 forelægger Kommissionen et lovgivningsforslag for Europa-Parlamentet og Rådet med det formål at øge andelen af nulemissionskøretøjer i det offentlige og virksomheders lette køretøjsflåde. Forslagene skal omfatte bindende nulemissionsmandater for erhvervsmæssige og offentlige ejere og operatører af en flåde, samtidig med at der tages hensyn til regionale forskelle.»

Ændring 53**Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — nr. 9 a (nyt)**

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 14 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

9a) Som artikel 14b indsættes:**»Artikel 14b**

I overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, litra b), i direktiv (EU) .../... [omarbejdet direktiv om energieffektivitet] bør medlemsstaterne tage højde for princippet om energieffektivitet først i politiske, planlægnings- og investeringsmæssige beslutninger, der vedrører etableringen af opladnings- og optankningsinfrastruktur for alternative brændstoffer, herunder med hensyn til de forskellige nulemissionsteknologiers energieffektivitet fra olie kilde til hjul.»

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 54

Forslag til forordning

Artikel 1 — stk. 1 — nr. 9 b (nyt)

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 14 a b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

9b) Som artikel 14ab indsættes:

»Artikel 14ab

Supplerende foranstaltninger til støtte for omstillingen til nulmissionspersonbiler og lette EU-erhvervskøretøjer på markedet

Senest [seks måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at harmonisere typegodkendelsesbestemmelserne for køretøjer med forbrændingsmotorer, der konverteres til batteri- eller brændselscellefremdrift, med henblik på at muliggøre seriegodkendelse. Kommissionen vurderer også indførelsen af en regel for beregning af CO₂-ækvivalenter for køretøjer med en forbrændingsmotor, der konverteres til batteri- eller brændselscellefremdrift, i forbindelse med anvendelsen af denne forordning.«

Ændring 55

Forslag til forordning

Artikel 1 — stk. 1 — nr. 10 — litra a

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 15a — stk. 1

Kommissionens forslag

Ændring

1. Kommissionen foretager i **2028** en revision af effektiviteten og virkningen af denne forordning og forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med resultatet af revisionen.

1. Kommissionen foretager **senest** i **2027** en **grundig** revision af effektiviteten og virkningen af denne forordning og forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med resultatet af revisionen.

Rapporten ledsages, hvis det er relevant, af et forslag til ændring af denne forordning.

Rapporten ledsages, hvis det er relevant, af et forslag til ændring af denne forordning.

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 56**Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — nr. 10 — litra a a (nyt)**

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 15 — stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

aa) I artikel 15 tilføjes følgende stykke:

»1a. I den i stk. 1 omhandlede revision aflægges Kommissionen også rapport om livscyklusen for CO₂-emissioner for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer på grundlag af metoden i artikel 7, stk. 10. Rapporten ledsages, hvis det er relevant, af et lovgivningsmæssigt forslag til supplerung af denne forordning med henblik på at gøre noget ved disse emissioner.«

Ændring 57**Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — nr. 10 — litra b a (nyt)**

Forordning (EU) 2019/631

Artikel 15 — stk. 6

Gældende ordlyd

Ændring

ba) Stk. 6 affattes således:

6. Senest den **31. december 2020** reviderer Kommissionen direktiv 1999/94/EF og tager hensyn til behovet for at give forbrugerne præcise, pålidelige og sammenlignelige oplysninger om brændstofforbrug, CO₂-emissioner og luftforurenende emissioner **fra** nye personbiler, der bringes i omsætning, og vurderer mulighederne for at indføre en mærkning for brændstoføkonomi og CO₂-emissioner til nye lette erhvervskøretøjer. **Revisionen ledsages, hvis det er relevant, af et lovgivningsforslag.**

»6. Senest den ... [**6 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden**] reviderer Kommissionen direktiv 1999/94/EF og tager hensyn til behovet for at give forbrugerne præcise, pålidelige og sammenlignelige oplysninger om **det faktiske** brændstofforbrug, **de faktiske** CO₂-emissioner og luftforurenende emissioner **og den faktiske energieffektivitet for** nye personbiler, der bringes i omsætning, og vurderer mulighederne for at indføre en mærkning for brændstoføkonomi og CO₂-emissioner til nye lette erhvervskøretøjer.«

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 60**Forslag til forordning****Bilag — punkt 1 — nr. 1 — litra f**

Forordning (EU) 2019/631

Bilag I — Del A — punkt 6.3.1 — afsnit 1-2

Kommissionens forslag

Specifikt emissionsmål = specifikt emissionsreferencemål
ZLEV-faktor

hvor:

specifikt emissionsreferencemål er det specifikke emissionsreferencemål for CO₂ 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 hvilke 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_{specifik} i overensstemmelse med følgende formel, divideret med det samlede antal nye personbiler, som er registreret i det relevante kalenderår:

$$ZLEV_{specifik} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

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_{specifik} til og med 2029 i overensstemmelse med følgende formel:*

$$ZLEV_{specifik} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

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

Ændring

Specifikt emissionsmål = specifikt emissionsreferencemål

hvor:

specifikt emissionsreferencemål er det specifikke emissionsreferencemål for CO₂ fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.1

Onsdag den 8. juni 2022

Kommissionens forslag

Ændring

x er 15 % i årene fra 2025 til 2029.

(*) *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.*

Ændring 78

Forslag til forordning

Bilag I — punkt 1 — nr. 2 — litra d

Forordning (EU) 2019/631

Bilag I — afsnit B — punkt 6.2.2

Kommissionens forslag

Ændring

d) Punkt 6.2.2 affattes således:

»6.2.2. Specifikke emissionsreferencemål fra 2030 til 2034

Specifikke emissionsreferencemål = EU-flådedækkende mål₂₀₃₀ + α · (TM-TM₀)

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₃₀ er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.3.

α er $a_{2030,L}$, hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er lig med eller mindre end TM₀, og $a_{2030,H}$, hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er større end TM₀

hvor:

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

$a_{2030,H}$ er $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-flådedækkende mål}_{2030}}{\text{EU-flådedækkende mål}_{2025}}$

gennemsnitlige emissioner₂₀₂₁ er som defineret i punkt 6.2.1

TM er som defineret i punkt 6.2.1

TM₀ er som defineret i punkt 6.2.1«

d) Punkt 6.2.2 affattes således:

»6.2.2 Specifikke emissionsreferencemål for 2030 til 2034

Specifikke emissionsreferencemål = EU-flådedækkende mål₂₀₃₀ + α · (TM-TM₀)

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₃₀ er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.2.

α er a_{2030} , hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er lig med eller mindre end TM₀, og a_{2021} , hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er større end TM₀

hvor:

a_{2030} 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 emissioner₂₀₂₁ er som defineret i punkt 6.2.1

TM er som defineret i punkt 6.2.1

TM₀ er som defineret i punkt 6.2.1«

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 79**Forslag til forordning****Bilag I — stk. 1 — punkt 2 — litra e**

Forordning (EU) 2019/631

Bilag I — afsnit B — punkt 6.2.3

Kommissionens forslag

e) Som punkt 6.2.3 tilføjes:

»6.2.3. Specifikke emissionsreferencemål fra 2035

Specifikke emissionsreferencemål = EU-flådedækkende mål₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₃₅ er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.3. α er $a_{2030,L}$, hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er lig med eller mindre end TM_0 , og $a_{2030,H}$, hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er større end TM_0

hvor:

 $a_{2035,L}$ er $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-flådedækkende mål}_{2035}}{\text{Gennemsnitlige emissioner}_{2021}}$ $a_{2035,H}$ er $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-flådedækkende mål}_{2035}}{\text{EU-flådedækkende mål}_{2025}}$ gennemsnitlige emissioner₂₀₂₁ er som defineret i punkt 6.2.1

TM er som defineret i punkt 6.2.1

TM er som defineret i punkt 6.2.1«

Ændring

e) Som punkt 6.2.3 tilføjes:

»6.2.3. Specifikke emissionsreferencemål fra 2035

Specifikke emissionsreferencemål = EU-flådedækkende mål₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₃₅ er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.3. α er a_{2035} , hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er lig med eller mindre end TM_0 , og a_{2021} , hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er større end TM_0

hvor:

 a_{2035} er $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-flådedækkende mål}_{2035}}{\text{Gennemsnitlige emissioner}_{2021}}$ a_{2021} er som defineret i punkt 6.2.1gennemsnitlige emissioner₂₀₂₁ er som defineret i punkt 6.2.1

TM er som defineret i punkt 6.2.1

TM₀ er som defineret i punkt 6.2.1«

Onsdag den 8. juni 2022

Ændring 69**Forslag til forordning****Bilag — punkt 1 — nr. 2 — litra e a (nyt)**

Forordning (EU) 2019/631

Bilag I — Del B — punkt 6.3.1

Gældende ordlyd

Det specifikke emissionsmål = (specifikt emissionsreferencemål – ($\emptyset_{\text{mål}}$ – EU-flådedækkende mål₂₀₂₅)) · **ZLEV-faktor**

hvor:

Specifikt emissionsreferencemål er det specifikke emissionsreferencemål for fabrikanten fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.1

$\emptyset_{\text{mål}}$ er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nye lette erhvervs-køretøjer 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 hvilke 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 erhvervs-køretøjer beregnet som det samlede antal nye nul- og lavemissionskøretøjer, hvor de hver især tælles som ZLEV_{specifik} i overensstemmelse med følgende formel, divideret med det samlede antal nye lette erhvervs-køretøjer, som registreres i det relevante kalenderår: [LIGNING]

x er 15 %.

*Ændring***ea) Punkt 6.3.1, første og andet afsnit, affattes således:**

Det specifikke emissionsmål = (specifikt emissionsreferencemål – ($\emptyset_{\text{mål}}$ – EU-flådedækkende mål₂₀₂₅))

hvor:

Specifikt emissionsreferencemål er det specifikke emissionsreferencemål for fabrikanten fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.1

$\emptyset_{\text{mål}}$ er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nye lette erhvervs-køretøjer for hver enkelt fabrikant) af alle de specifikke emissionsreferencemål, som er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.1