

Bruxelles, den 30. juni 2022
(OR. fr, en)

10777/22

Interinstitutionel sag:
2021/0197(COD)

CLIMA 334
ENV 689
TRANS 457
MI 522
CODEC 1042

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	delegationerne
Tidl. dok. nr.:	10686/22
Komm. dok. nr.:	10906/21 + ADD 1-5 - COM(2021) 556 final
Vedr.:	Fit for 55-pakken 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 - Generel indstilling

Hermed følger til delegationerne til orientering den tekst, på grundlag af hvilken Rådet (miljø) nåede frem til en generel indstilling til ovennævnte forslag på 3887. samling den 28.-29. juni 2022.

Ændringer i forhold til den tidligere udgave af teksten (dok. 10686/22), som er resultatet af arbejdet i Rådet, er angivet med **fed skrift og understregning**. Tidligere ændringer i forhold til Kommissionens forslag er angivet med understregning. Udeladelser er angivet med skarp parentes og fed skrift [...].

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**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C af , s. .

² EUT C af , s. .

- (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.
- (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 2019³. Den europæiske grønne pagts nødvendighed og værdi er kun blevet større i lyset af covid-19-pandemiens meget alvorlige indvirkning på EU-borgernes sundhed og økonomiske velfærd.
- (3) Den europæiske grønne pagt kombinerer et omfattende sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i 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 afkoblet 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.
- (4) Unionen forpligtede sig til at reducere Unionens nettodrivhusgasemissioner for hele økonomien med mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauerne i det ajourførte nationalt bestemte bidrag, der blev forelagt UNFCCC's sekretariat den 17. december 2020.

³ Meddelelse fra Kommissionen – Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final af 11.12.2019).

- (5) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [--]⁴ 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 fratrækning af optag) med mindst 55 % under 1990-niveauerne senest i 2030.
- (6) Alle økonomiske sektorer forventes at bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner, herunder vejtransportsektoren.
- (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.
- (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) 2019/631⁵ 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.

⁴ 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. ...].

⁵ 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).

- (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 pluginhybridbiler, kan fortsat spille en rolle i omstillingsprocessen.

(9a) Efter en høring af interessenter fremsætter Kommissionen forslag om registrering efter 2035 af køretøjer, der udelukkende kører på CO₂-neutrale brændstoffer i overensstemmelse med EU-retten, uden for flådestandardernes anvendelsesområde og i overensstemmelse med Unionens mål om klimaneutralitet.

- (10) På den baggrund bør der fastsættes nye, hævede reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter 2030. Disse mål bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og stimulere innovation inden for nulemissionsteknologier på en omkostningseffektiv måde.
- (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 finansiell 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 statsstøttere reglerne. De reviderede statsstøttere regler 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.

- (12) I den ajourførte nye industristrategi⁶ 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.

⁶ Meddelelse fra Kommissionen – Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning (COM(2021) 350 final af 5.5.2021).

- (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/EU⁷.
- (14) Fabrikanterne 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.
- (15) Med de strengere EU-flådedækkende mål fra 2030 og fremefter vil fabrikanterne skulle bringe betydeligt flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet. I den forbindelse vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer ("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 velfungerende pluginhybridkøretøjer. Derefter vil pluginhybridkøretøjer fortsat blive modregnet de flådedækkende mål, som køretøjsfabrikanterne skal opfylde.
- (16) Gennemførelsen af CO₂-emissionsstandarderne hænger nøje sammen med gennemførelsen af typegodkendelseslovgivningen. Efter at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF⁸ den 1. september 2020 blev ophævet og erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858⁹, er det for at sikre fortsat overensstemmelse mellem de to sæt instrumenter

⁷ 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).

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

⁹ 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).

hensigtsmæssigt yderligere at tilpasse definitionerne og ajourføre henvisningerne i forordning (EU) 2019/631 til rammelovgivningen om typegodkendelse.

- (17) Den emissionsreduktionsindsats, der er nødvendig for at nå de EU-flådedækkende mål, fordeles mellem fabrikkerne ved hjælp af en grænseværdikurve baseret på den gennemsnitlige masse af nye køretøjer i EU's og fabrikernes flåder af nye køretøjer. Selv om det er hensigtsmæssigt at opretholde denne mekanisme, er det nødvendigt at forhindre, at det specifikke emissionsmål for en fabrikant bliver negativt som følge af de strengere EU-flådedækkende mål. Det er derfor nødvendigt at præcisere, at hvis et sådant resultat forekommer, bør det specifikke emissionsmål sættes til 0 g CO₂/km.

[...]

- (19) De værdier, der anvendes til beregning af de specifikke emissionsmål og de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant, er baseret på data, der er registreret i typegodkendelsesdokumentationen og typeattesterne for de pågældende køretøjer. For at sikre at CO₂-emissionsstandarderne er effektive, er det afgørende, at de data, der anvendes til disse formål, er korrekte. Hvis der alligevel konstateres fejl i dataene, kan det på grundlag af typegodkendelseslovgivningen måske ikke være muligt at korrigere den typegodkendelsesdokumentation eller de typeattester, der allerede er udstedt, hvis dataene henviser til typegodkendelser, der er ophørt med at være gyldige. I sådanne situationer bør Kommissionen have beføjelse til at anmode de relevante typegodkendelsesmyndigheder eller, hvor det er relevant, fabrikkerne om at udfærdige en korrektionserklæring, på grundlag af hvilken de værdier, der anvendes til at fastlægge fabrikernes resultater med hensyn til at opfylde deres mål, kan korrigeres.
- (20) Indberetning af data fra køretøjer i klasse M2 (busser) og N2 (mellemstore lastbiler) falder ind under anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956¹⁰, og dette krav bør derfor udgå af forordning (EU) 2019/631.

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 af 28. juni 2018 om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug (EUT L 173 af 9.7.2018, s. 1).

- (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**.
- (22) For at sikre juridisk klarhed og konsekvens med gældende praksis er det hensigtsmæssigt at præcisere, at justeringerne af M0- og TM0-værdierne bør foretages gennem ændringer af bilag I til forordning (EU) 2019/631 og ikke ved hjælp af en retsakt, der supplerer nævnte forordning.
- (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 rapporteringen hvert andet år, tages i betragtning.

(23a) Eftersom flere medlemsstater har et nationalt mål om udfasning af lette køretøjer, som anvender fossile brændstoffer, inden 2035, bør Kommissionen overveje behovet for yderligere foranstaltninger for at lette denne omstilling.

- (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.

(25) For at sikre, at beregningen af de specifikke emissionsmål for fabrikanter, der er ansvarlige for CO₂-emissionerne fra etapevise lette erhvervskøretøjer, kan tilpasses for at tage hensyn til ændringer i proceduren for fastlæggelse af sådanne køretøjers CO₂-emissioner og masse, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring, om nødvendigt, af beregningsformlerne i del B i bilag I til forordning (EU) 2019/631. 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. 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.

(26) Forordning (EU) 2019/631 bør derfor ændres –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

- 1) I artikel 1 foretages følgende ændringer:
 - a) I stk. 5 foretages følgende ændringer:
 - i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til "55 %"
 - ii) i litra b) ændres tallet "31 %" til "50 %".
 - b) Som stk. 5a indsættes:

"5a. Fra den 1. januar 2035 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

 - a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.3
 - b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 100 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.3."

- c) I stk. 6 ændres "Fra 1. januar 2025" til "Fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029".
- d) Stk. 7 udgår.

2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

- a) I stk. 1 foretages følgende ændringer:
 - a) i litra a) ændres henvisningen til "bilag II til direktiv 2007/46/EF" til "artikel 4, stk. 1, litra a), nr. i), i forordning (EU) 2018/858"
 - b) litra b) affattes således:

"b) klasse N₁, som defineret i artikel 4, stk. 1, litra b), punkt i), i forordning (EU) 2018/858 og omfattet af forordning (EF) nr. 715/2007 ("lette erhvervskøretøjer"), der er registreret i Unionen for første gang, og som ikke tidligere har været registreret uden for Unionen ("nye lette erhvervskøretøjer"). For nulemissionskøretøjer i klasse N med en referencemasse på over 2 610 kg eller 2 840 kg skal de, alt efter omstændighederne, fra den 1. januar 2025 i forbindelse med denne forordning og med forbehold af forordning (EU) 2018/858 og forordning (EF) nr. 715/2007 betragtes som lette erhvervskøretøjer, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, hvis den overskydende referencemasse alene skyldes massen af energilagringssystemet."
 - b) I stk. 3 ændres henvisningen til "del A, punkt 5, i bilag II til direktiv 2007/46/EF" til en henvisning til "del A, punkt 5, i bilag I til forordning (EU) 2018/858".

3) I artikel 3, stk. 1, foretages følgende ændringer:

- a) Indledningen affattes således:

"I denne forordning finder definitionerne i forordning (EU) 2018/858 anvendelse. Desuden forstås ved:".
- b) Litra b)-g) og litra i) og n) udgår.

4) I artikel 4, stk. 1, tilføjes følgende afsnit:

"Hvis det specifikke emissionsmål, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.3, eller bilag I, del B, punkt 6.3, er negativt, sættes det specifikke emissionsmål for så vidt angår litra c) til 0 g/km."

5) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

a) Som stk. 6a indsættes:

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

b) Stk. 11 udgår.

6) Artikel 10, stk. 2, første punktum, affattes således:

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

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

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

8) I artikel 14, stk. 2, ændres ordene "supplere denne forordning ved at fastlægge de foranstaltninger, der er omhandlet i" til "ændre bilag I som omhandlet i".

9) Som artikel 14a indsættes:

"Artikel 14a

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.

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, navnlig i segmentet med de lette erhvervskøretøjer, forbedring af køretøjers energieffektivitet, fremskridt med hensyn til at nå målene for etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur som fastsat i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer og analyse af brugtmarkedet i medlemsstaterne
- innovative teknologiers og bæredygtige alternative brændstoffers potentielle bidrag til at opnå klimaneutral mobilitet, virkninger for forbrugerne, herunder på elpriserne, navnlig for lav- og mellemindkomsthushold, fremskridt i dialogen mellem arbejdsmarkedets parter, effektiviteten af foranstaltninger til støtte for omskoling og opkvalificering af arbejdsstyrken i bilsektoren samt aspekter med henblik på yderligere at lette en økonomisk levedygtig og socialt retfærdig omstilling til nulemissionsvejmobilitet
- virksomheden af denne ændringsforordning på opfyldelsen af medlemsstaternes mål i henhold til forordning EU/xxxx/xxxx [ændret forordning om indsatsfordeling] og luftkvalitetsstandarderne i henhold til direktiv 2008/50/EF
- behovet for yderligere foranstaltninger, herunder foranstaltninger på EU-plan, der kan lette medlemsstaternes overgang til nulemissionskøretøjer."

10) I artikel 15 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Kommissionen foretager i **2026** en revision af effektiviteten og virkningen af denne forordning og forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med resultatet af revisionen. **Kommissionen vurderer navnlig de fremskridt, der er gjort inden for rammerne af denne forordning med hensyn til at nå reduktionsmålene i henhold til artikel 1, stk. 5a, under hensyntagen til den teknologiske udvikling, herunder hvad angår pluginhybridteknologier, og betydningen af en økonomisk levedygtig og socialt retfærdig omstilling til nulemission. På grundlag af denne vurdering vurderer Kommissionen behovet for at revidere de i artikel 1, stk. 5a, fastsatte mål.** Revisionen ledsages, hvis det er relevant, af et forslag til ændring af denne forordning."

b) Stk. 2-5 udgår.

c) Som stk. 9 tilføjes:

"9. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at ændre formlerne i bilag I, del B, hvis sådanne ændringer er nødvendige for at tage hensyn til proceduren for etapevise køretøjer i klasse N1 i bilag III, del A."

11) I artikel 17 foretages følgende ændringer:

- a) I stk. 2 ændres "artikel 15, stk. 8" til "artikel 15, stk. 8 og 9".
- b) I stk. 3 ændres "artikel 15, stk. 8" til "artikel 15, stk. 8 og 9".
- c) I stk. 6 ændres "artikel 15, stk. 8" til "artikel 15, stk. 8 og 9".

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

Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

For Europa-Parlamentet
Formand

På Rådets vegne
Formand

Bilag I ændres således:

1) I del A foretages følgende ændringer:

a) I punkt 6.1 affattes overskriften således:

"EU-flådedækkende mål fra 2025".

b) I punkt 6.1.2 affattes overskriften således:

"EU-flådedækkende mål fra 2030 til 2034".

c) Følgende tilføjes som punkt 6.1.3:

"6.1.3. EU-flådedækkende mål fra 2035

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

hvor:

$\text{EU-flådedækkende mål}_{2021}$ er som defineret i punkt 6.0

$\text{reduktionsfaktor}_{2035}$ er som defineret i artikel 1, stk. 5a, litra a)."

d) I punkt 6.2 affattes overskriften således:

"Specifikke emissionsreferencemål".

e) Punkt 6.2.2 udgår.

f) Punkt 6.3 affattes således:

"6.3. Specifikke emissionsmål fra 2025

6.3.1. Specifikke emissionsmål fra 2025 til 2029:

$$\text{Specifikt emissionsmål} = \text{specifikt emissionsreferencemål} \cdot \text{ZLEV-faktor}$$

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 $ZLEV_{\text{specifik}}$ i overensstemmelse med følgende formel, divideret med det samlede antal nye personbiler, som er registreret i det relevante kalenderår:

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

For nye personbiler, der registreres i medlemsstater, der har en andel af nul- og lavemissionskøretøjer i deres flåde på under 60 % af EU-gennemsnittet i 2017 og mindre end 1 000 nye nul- og lavemissionskøretøjer, der er registreret i 2017*, beregnes $ZLEV_{\text{specifik}}$ til og med 2029 i overensstemmelse med følgende formel:

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

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

x er 15 % i årene 2025 til 2029.

6.3.2. Specifikke emissionsmål fra 2030 til 2034

Specifikt emissionsmål = EU-flådedækkende mål₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₃₀ er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.2

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

hvor:

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

6.3.3 Specifikke emissionsreferencemål fra 2035

Specifikt emissionsmål = EU-flådedækkende mål₂₀₃₅ + $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₃₅ er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.3

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

hvor:

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

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

2) I del B foretages følgende ændringer:

a) I punkt 6.1 affattes overskriften således:

"EU-flådedækkende mål fra 2025".

b) I punkt 6.1.2 affattes overskriften således:

"EU-flådedækkende mål fra 2030 til 2034".

c) Følgende tilføjes som punkt 6.1.3:

"6.1.3. EU-flådedækkende mål fra 2035

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

hvor:

EU-flådedækkende mål₂₀₂₁ er som defineret i punkt 6.0

reduktionsfaktor₂₀₃₅ er som defineret i artikel 1, stk. 5a, litra b)."

d) Punkt 6.2.2 affattes således:

Bilag (DEL B), stk. 2, litra d)

d) Punkt 6.2.2 affattes således:

"6.2.2. Specifikke emissionsreferencemål fra 2030 til 2034

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

hvor:

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

α er [...] a₂₀₃₀ hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er lig med eller mindre end TM₀, og [...] a₂₀₂₁ hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er større end TM₀;

hvor:

[...] a₂₀₃₀ er
$$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-flådedækkende mål}_{2030}}{\text{gennemsnitlige emissioner}_{2021}}$$

[...] a₂₀₂₁ **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

e) Følgende tilføjes som punkt 6.2.3:

"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 $a_{2035,L}$, hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er lig med eller mindre end TM₀, og $a_{2035,H}$, hvor den gennemsnitlige prøvningsmasse for en fabrikants nye lette erhvervskøretøjer er større end TM₀

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

TM₀ er som defineret i punkt 6.2.1

f) Punkt 6.3.2 affattes således:

"6.3.2. Specifikke emissionsmål fra 2030 til 2034

Specifikt emissionsmål = specifikt emissionsreferencemål – ($\emptyset_{\text{mål}}$ - EU-flådedækkende mål₂₀₃₀)

hvor:

specifikt emissionsreferencemål er det specifikke emissionsreferencemål for fabrikanten fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.2.

$\emptyset_{\text{mål}}$ er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nye lette erhvervskøretøjer for hver enkelt fabrikant) af alle de specifikke emissionsreferencemål, som er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.2

EU-flådedækkende mål₂₀₃₀ er som defineret i punkt 6.1.2."

g) Følgende tilføjes som punkt 6.3.3:

"6.3.3. Specifikke emissionsmål fra 2035

Specifikt emissionsmål = specifikt emissionsreferencemål – (ø_{mål} - EU-flådedækkende mål₂₀₃₅)

hvor:

specifikt emissionsreferencemål er det specifikke emissionsreferencemål for fabrikanten fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.3.

ø_{mål} er gennemsnittet (vægtet efter antallet af nye lette erhvervskøretøjer for hver enkelt fabrikant) af alle de specifikke emissionsreferencemål, som er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.2.3

EU-flådedækkende mål₂₀₃₅ er som defineret i punkt 6.1.3."
