

Bruxelles, den 10. oktober 2018
(OR. en)

12692/18

**Interinstitutionel sag:
2017/0293(COD)**

**CODEC 1577
CLIMA 172
ENV 634
TRANS 423
MI 677
IA 292
PE 119**

ORIENTERENDE NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanternes Komité/Rådet
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO ₂ -emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 (omarbejdning) – Resultat af Europa-Parlamentets drøftelser (den 1.-4. oktober 2018 i Strasbourg)

I. INDLEDNING

Ordføreren, Miriam DALLI (S&D, MT), forelagde på vegne af Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevaresikkerhed en betænkning med 70 ændringsforslag (ændringsforslag 1-70) til forslaget til forordning.

Endvidere forelagde PPE- og ECR-Gruppen sammen syv ændringsforslag (ændringsforslag 71-76 og 79). PPE-Gruppen forelagde to ændringsforslag (ændringsforslag 77 og 78), og S&D-Gruppen forelagde tre ændringsforslag (ændringsforslag 80-82). EFDD-Gruppen forelagde to ændringsforslag (ændringsforslag 83 og 84). Verts/ALE-Gruppen forelagde ni ændringsforslag (ændringsforslag 85-93). ALDE-Gruppen forelagde seks ændringsforslag (ændringsforslag 94-99).

II. AFSTEMNING

Ved afstemningen den 3. oktober 2018 vedtog plenarforsamlingen ændringsforslag 1-18, 20-27, 30-63, 65-69, 80-82, 95-96 og 98-99 til forslaget til forordning. Der blev ikke vedtaget andre ændringsforslag. De vedtagne ændringer findes i bilaget.

Ved afstemningens afslutning blev forslaget henvist til udvalget i overensstemmelse med artikel 59, stk. 4, fjerde afsnit, i Europa-Parlamentets forretningsorden, hvilket betyder, at Parlamentets førstebehandling dermed ikke blev afsluttet, og der ikke blev indledt forhandlinger med Rådet.

Præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers emissioner *I**

Ændringer vedtaget af Europa-Parlamentet den 3. oktober 2018 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 (omarbejdning) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))¹

(Almindelig lovgivningsprocedure – omarbejdning)

¹ Sagen blev henvist til fornyet behandling i det kompetente udvalg med henblik på interinstitutionelle forhandlinger, jf. forretningsordenens artikel 59, stk. 4, fjerde afsnit (A8-0287/2018).

Ændring 1

Forslag til forordning Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) *Den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet¹⁶ fastlægger en klar ambition: inden midten af århundredet skal drivhusgasemissionerne fra transport være mindst 60 % lavere end i 1990 og være godt på vej mod nul.* Emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, som skader vores helbred, skal reduceres drastisk så hurtigt som muligt. Emissionerne fra konventionelle forbrændingsmotorer skal nedbringes yderligere efter 2020. Der skal indføres nul- og lavemissionskøretøjer, og de skal vinde betydelig udbredelse på markedet inden 2030.

Ændring

(3) *Transport er den eneste store sektor i Unionen, hvor udledningen af drivhusgasser stadig er stigende. For at opfylde Unionens forpligtelser, der blev indgået på den 21. partskonference under De Forenede Nationers rammekonvention om klimændringer (UNFCCC) i Paris i 2015, bør dekarboniseringen af hele transportsektoren fremskyndes, og drivhusgasemissionerne fra denne sektor bør være godt på vej mod nulemission inden midten af århundredet.* Emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, som *i betydelig grad* skader vores helbred *og miljøet*, skal *ligeledes* reduceres drastisk så hurtigt som muligt. Emissionerne fra konventionelle forbrændingsmotorer skal nedbringes yderligere efter 2020. Der skal indføres nul- og lavemissionskøretøjer, og de skal vinde betydelig udbredelse på markedet inden 2030.

Ændring 2

Forslag til forordning Betragtning 4 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(4a) *Udarbejdelsen af forsknings-, forsynings-, forarbejdnings- og produktionsstrategier i udviklingen af letvægtskomponenter er afgørende for at gøre fremskridt i overgangen til lavemissionskøretøjer i bilsektoren. Der forskes i stigende grad i råmaterialer af*

naturfibre og deres sammensætning som led i den stadig større rolle, som bioøkonomi spiller, og de vedvarende, genanvendelige og bæredygtige produkter, den kan fremstille. Denne udvikling skal ses i lyset af en forståelse for begrænsningerne vedrørende naturressourcer, tilgængelig jord og dermed behovet for at tilbyde bæredygtige løsninger efter udtjent levetid.

Ændring 3

Forslag til forordning Betragtning 4 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(4b) En socialt acceptabel og retfærdig overgang til emissionsfri mobilitet inden midten af århundredet kræver ændringer i hele automobilværdikæden under hensyntagen til de potentielle negative virkninger for borgere og regioner i alle medlemsstater. Det er vigtigt at se på de sociale virkninger af overgangen og at være proaktiv i håndteringen af konsekvenserne for beskæftigelsen. Det er af afgørende betydning, at de nuværende foranstaltninger også ledsages af målrettede programmer på EU-plan og nationalt og regionalt plan med henblik på omskoling, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere samt uddannelse og jobsøgning i ugunstigt stillede lokalsamfund og regioner i tæt dialog med arbejdsmarkedets parter og de kompetente myndigheder.

Ændring 4

Forslag til forordning Betragtning 4 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(4c) En vellykket overgang til lavemissionsmobilitet kræver en fælles politikramme for køretøjer, infrastruktur, elnet, bæredygtig batteriproduktion, forsyning og genbrug, hvor økonomiske og beskæftigelsesmæssige incitamenter går hånd i hånd på EU-plan samt på nationalt, regionalt og lokalt plan og støttes af stærkere EU-finansieringsinstrumenter.

Ændring 5

Forslag til forordning Betragtning 6

Kommissionens forslag

Ændring

(6) I sine konklusioner af oktober 2014 godkendte Det Europæiske Råd et mål om senest i 2030 at nå en reduktion af drivhusgasemissionerne på 30 % i forhold til 2005 for de sektorer, der ikke indgår i Den Europæiske Unions emissionshandelssystem. Vejtransportsektoren bidrager væsentligt til emissionerne fra disse sektorer, og dens emissioner ligger fortsat betydeligt over niveauet i 1990. Hvis vejtransportsektorens emissioner vokser yderligere, vil det undergrave andre sektoreres indsats for at modvirke klimaændringer.

(6) Vejtransportsektorens emissioner ligger fortsat betydeligt over niveauet i 1990, hvilket undergraver andre sektoreres indsats for at modvirke klimaændringer.

Ændring 6

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) Konklusionen på en evaluering af forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 i 2015 var, at disse forordninger har været relevante og i det store hele sammenhængende og har medført store emissionsbesparelser, samtidig med at de har været mere omkostningseffektive end oprindelig forventet. De har også medført en betydelig merværdi for Unionen, som ikke kunne være nået i samme grad ved hjælp af nationale foranstaltninger.

Ændring

(9) Konklusionen på en evaluering af forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 i 2015 var, at disse forordninger har været relevante og i det store hele sammenhængende og har medført store emissionsbesparelser, samtidig med at de har været mere omkostningseffektive end oprindelig forventet. De har også medført en betydelig merværdi for Unionen, som ikke kunne være nået i samme grad ved hjælp af nationale foranstaltninger. ***I evalueringen konkluderedes det imidlertid også, at de nuværende CO2-besparelser er betydeligt mindre end dem, som prøvningsresultaterne under typegodkendelsesprøvningen antyder, og at "emissionskløften" mellem typegodkendelsesprøvningen og resultaterne ved faktisk kørsel i betydelig grad har undergravet effektiviteten af CO2-præstationsnormerne såvel som forbrugernes tillid til nye køretøjs mulige brændstofbesparelser.***

Ændring 7

Forslag til forordning Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(10a) For at sikre at denne forordning er effektiv, bør CO₂-emissionsreduktionerne tilvejebringes på de samme betingelser som ses ved normal drift og brug af køretøjer. Det er derfor hensigtsmæssigt at indarbejde et strengt forbud mod manipulationsanordninger i denne forordning og give myndighederne midler til at sikre, at dette forbud overholdes.

Ændring 8

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

Ændring

(12) **Det er væsentligt, at kravene** om nedbringelse af CO₂-emissioner **fortsat** skaber forudsigelighed i hele Unionen og et sikkert grundlag for fabrikanternes planlægning for hele deres flåde af nye personbiler og lette erhvervskøretøjer i Unionen .

(12) **Indførelsen af krav** om nedbringelse af CO₂-emissioner skaber **fortsat** forudsigelighed i hele Unionen og et sikkert grundlag for fabrikanternes planlægning for hele deres flåde af nye personbiler og lette erhvervskøretøjer i Unionen.

Ændring 9

Forslag til forordning Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(12 a) I Kommissionens evaluering af Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 1999/94/EF^{1a} i 2016 blev der påpeget et behov for yderligere præcisering og forenkling af lovgivningen, der vil kunne styrke direktivets relevans, effektivitet og sammenhæng. Kommissionens henstilling (EU) 2017/948^{1b} har til formål at tilskynde til en harmoniseret anvendelse af direktiv 1999/94/EF. Ikke desto mindre ville bedre udformede og yderligere harmoniserede EU-krav om mærkning af personbiler, der giver forbrugerne sammenlignelige, pålidelige og brugervenlige oplysninger om fordelene ved lavemissionsbiler, herunder oplysninger om luftforurenende stoffer og løbende udgifter foruden CO₂-emissioner og brændstofforbrug, kunne støtte udbredelsen af de mest brændstofeffektive og miljøvenlige personbiler i hele Unionen. Kommissionen bør derfor senest den 31. december 2019 revidere direktiv 1999/94/EF og forelægge et relevant lovgivningsmæssigt forslag. Endvidere vil sektoren for lette erhvervskøretøjer i lighed med sektoren for personbiler også kunne drage fordel af indførelsen af en sådan brændstoføkonomi- og CO₂-emissionsmærkning. Kommissionen bør derfor også analysere disse muligheder for den pågældende sektor og, hvor det er relevant, fremlægge relevante lovgivningsmæssige forslag.

^{1a}Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF af 13. december 1999 om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye

personbiler (EFT L 12 af 18.1.2000, s. 16).

^{1b}*Kommissionens henstilling (EU) 2017/948 af 31. maj 2017 om anvendelsen af brændstofforbrug og CO₂-emissionsværdier, som er typegodkendt og målt i overensstemmelse med den verdensomspændende harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer, når oplysninger gøres tilgængelige for forbrugere, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF (EUT L 142 af 2.6.2017, s. 100).*

Ændring 10

Forslag til forordning Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) Der bør derfor fastsættes EU-flådedækkende reduktionsniveauer for nye personbiler og lette erhvervskøretøjer for 2025 og for 2030 under hensyntagen til den tid, det tager at forny køretøjsflåden, og til nødvendigheden af, at vejtransportsektoren bidrager til opfyldelsen af klima- og **energimålene** for 2030. Denne trinvis tilgang sender også bilindustrien et klart og tidligt signal om ikke at forsinke indførelsen på markedet af energieffektive teknologier og nul- og lavemissionskøretøjer.

Ændring

(13) Der bør derfor fastsættes EU-flådedækkende reduktionsniveauer for nye personbiler og lette erhvervskøretøjer for 2025 og for 2030 under hensyntagen til den tid, det tager at forny køretøjsflåden, og til nødvendigheden af, at vejtransportsektoren bidrager til opfyldelsen af **Unionens** klima- og **energimål** for 2030 **og fremefter**. Denne trinvis tilgang sender også bilindustrien et klart og tidligt signal om ikke at forsinke indførelsen på markedet af energieffektive teknologier og nul- og lavemissionskøretøjer. **For at fastholde fremdriften i reduktionen af emissionerne efter 2030 bør der desuden som minimum anvendes samme emissionsreduktionsudvikling fra den 1. januar 2031, så man kan fortsætte med at reducere CO₂-udledningen fra sektoren i overensstemmelse med de forpligtelser, der er indgået under Parisaftalen.**

Ændring 11

Forslag til forordning Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Unionen er blandt verdens største producenter af motorkøretøjer og er teknologisk førende i denne sektor, men konkurrencen er tiltagende, og den globale bilindustri udvikler sig hastigt som følge af innovation inden for elektriske fremdriftssystemer og kooperativ, sammenbundet og automatiseret mobilitet. For at bevare konkurrenceevnen og adgangen til markederne på verdensplan må Unionen have en lovramme, herunder et særligt *incitament* på området nul- og *lavemissionskøretøjer*, der skaber et stort hjemmemarked og støtter teknologisk udvikling og innovation.

Ændring

(14) Unionen er blandt verdens største producenter af motorkøretøjer og er teknologisk førende i denne sektor, men konkurrencen er tiltagende, og den globale bilindustri udvikler sig hastigt som følge af innovation inden for elektriske fremdriftssystemer og kooperativ, sammenbundet og automatiseret mobilitet. ***Hvis Unionens industri involverer sig sent i den nødvendige energiomstilling i transportsektoren, risikerer den at miste sin førende rolle.*** For at bevare konkurrenceevnen og adgangen til markederne på verdensplan må Unionen have en lovramme, herunder et særligt *politisk værktøj* på området nul- og *lavemissionskøretøjer*, der skaber et stort hjemmemarked og støtter teknologisk udvikling og innovation.

Ændring 12

Forslag til forordning Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(14a) Det er umuligt at nå det langsigtede mål om helt kulstoffri mobilitet i Unionen uden teknologisk innovation og tekniske fremskridt. Det er derfor nødvendigt, at Unionen og medlemsstaterne og også på baggrund af den skærpede internationale konkurrence fortsætter deres indsats for at udforske og udvikle initiativer, som styrker de mulige synergier i sektoren i lighed med det, der er sket i den nylige

europæiske batterialliance, og støtter offentlige og private investeringer i forskning og innovation i Unionens bilindustri for at bevare Unionens teknologiske førerstilling i denne sektor og sikre industrigrundlagets bæredygtighed, effektivitet og konkurrenceevne på verdensmarkedet på længere sigt.

Ændring 13

Forslag til forordning Betragtning 15

Kommissionens forslag

(15) Der bør indføres en særlig **incitamentordning** for at lette overgangen til emissionsfri mobilitet. Denne **kreditordning** bør udformes således, at den fremmer indførelsen på EU-markedet af nul- og lavemissionskøretøjer.

Ændring

(15) Der bør indføres en særlig **politikordning** for at lette **og fremskynde** overgangen til emissionsfri mobilitet. Denne **kredit- og debetordning** bør udformes således, at den fremmer indførelsen på EU-markedet af nul- og lavemissionskøretøjer, **og at den sikrer investeringer med henblik på en rettidig og hensigtsmæssig etablering af den nødvendige opladningsinfrastruktur.**

Ændring 14

Forslag til forordning Betragtning 16

Kommissionens forslag

(16) Der bør fastsættes et benchmark for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i EU-flåden samt en velgennemtænkt mekanisme til tilpasning af en fabrikants specifikke CO₂-mål på grundlag af andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens egen flåde, så der sendes et stærkt og troværdigt signal, der tilskynder

Ændring

(16) Der bør fastsættes et **stærkt** benchmark for andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i EU-flåden samt en velgennemtænkt mekanisme til tilpasning af en fabrikants specifikke CO₂-mål på grundlag af andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens egen flåde, så der sendes et stærkt og troværdigt

til udvikling og ibrugtagning af sådanne køretøjer; samtidig bør der være mulighed for at forbedre de konventionelle forbrændingsmotorers effektivitet yderligere.

signal, der tilskynder til udvikling, ibrugtagning **og markedsføring** af sådanne køretøjer; samtidig bør der være mulighed for at forbedre de konventionelle forbrændingsmotorers effektivitet yderligere.

Ændring 15

Forslag til forordning Betragtning 17

Kommissionens forslag

(17) Ved fastsættelsen af **kreditterne** for nul- og lavemissionskøretøjer bør der tages hensyn til forskellen i CO₂-emissioner mellem køretøjer. Tilpasningsmekanismen bør sikre, at en fabrikant, der overstiger benchmarkniveauet, nyder fordel af et højere specifikt CO₂-mål. For at sikre en afbalanceret tilgang bør der være en grænse for, hvor stor en tilpasning der er mulig inden for denne mekanisme. Dette vil skabe incitamenter, der fremmer en rettidig udbygning med ladestandere og tankstationer og i høj grad gavner forbrugerne, konkurrenceevnen og miljøet.

Ændring

(17) Ved fastsættelsen af **referenceværdierne** for **andelen af** nul- og lavemissionskøretøjer bør der tages hensyn til forskellen i CO₂-emissioner mellem køretøjer. Tilpasningsmekanismen bør sikre, at en fabrikant, der overstiger referenceniveauet, nyder fordel af et højere specifikt CO₂-mål, **hvorimod en fabrikant, der ikke når referenceværdien er nødt til at overholde et strengere CO₂-mål**. For at sikre en afbalanceret tilgang bør der være en grænse for, hvor stor en tilpasning der er mulig inden for denne mekanisme. Dette vil skabe incitamenter, der fremmer en rettidig udbygning med ladestandere og tankstationer og i høj grad gavner forbrugerne, konkurrenceevnen og miljøet.

Ændring 16

Forslag til forordning Betragtning 17 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(17 a) Der bør foretages en rettidig og tilstrækkelig investering i både produktion og udrulning af nulemissionskøretøjer og køretøjer med lav emission og i den

samlede infrastruktur, der kræves, herunder bæredygtig batteriproduktion, -forsyning og -genanvendelse. De forskellige støtteordninger på både EU-niveau og nationalt niveau bør arbejde effektivt sammen om at mobilisere betydelige offentlige og private investeringer. Der er behov for en hurtig genopladnings- og optankningsinfrastruktur for at skabe tillid hos forbrugerne og give sikkerhed til køretøjsfabrikanterne. Der bør derfor ydes støtte til fremstilling af batterier og battericeller i Unionen, så vidt muligt i nærheden af steder, hvor der fremstilles køretøjer.

Ændring 17

Forslag til forordning Betragtning 23

Kommissionens forslag

(23) Der bør dog sikres en balance mellem incitamenter til miljøinnovation og de teknologier, for hvilke den emissionsreducerende virkning er påvist ved den officielle prøvningsprocedure. Derfor bør der opretholdes et loft over de besparelser opnået gennem miljøinnovation, som en fabrikant kan medregne med henblik på opfyldelse af sine mål. Kommissionen bør have mulighed for at tage loftets niveau op til revision, navnlig for at tage hensyn til virkningerne af ændringen i den officielle prøvningsprocedure. Det bør også præciseres, hvordan besparelserne skal beregnes med henblik på målopfyldelsen.

Ændring

(23) Der bør dog sikres en balance mellem incitamenter til miljøinnovation og de teknologier, for hvilke den emissionsreducerende virkning er påvist ved den officielle prøvningsprocedure. Derfor bør der opretholdes et loft over de besparelser opnået gennem miljøinnovation, som en fabrikant kan medregne med henblik på opfyldelse af sine mål. Kommissionen bør have mulighed for at tage loftets niveau op til revision **og nedjustere det**, navnlig for at tage hensyn til virkningerne af ændringen i den officielle prøvningsprocedure. Det bør også præciseres, hvordan besparelserne skal beregnes med henblik på målopfyldelsen.

Ændring 18

Forslag til forordning

Betragtning 25 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(25a) Hvis der er et teknisk problem med, at vægten af et let erhvervskøretøj i klasse N1, gruppe III, som følge af tilføjelsen af et elektrisk batteri øges således, at det omklassificeres til et klasse N2-køretøj, skal et sådant teknisk problem håndteres.

Ændring 20

Forslag til forordning Betragtning 37

Kommissionens forslag

Ændring

(37) Nye personbilers og lette erhvervskøretøjers specifikke emissioner af CO₂ måles på et harmoniseret grundlag i Unionen efter metoden i forordning (EF) nr. 715/2007. For at minimere den administrative byrde ved denne forordning bør opfyldelsen måles på grundlag af data om registreringer af nye personbiler og lette erhvervskøretøjer i Unionen, som medlemsstaterne indsamler og rapporterer til Kommissionen. Af hensyn til sammenhængen i de data, der anvendes til at vurdere opfyldelsen, bør reglerne for indsamling og rapportering af disse data ***så vidt muligt*** harmoniseres. Det bør derfor klart fastslås, at de kompetente myndigheder er ansvarlige for at fremlægge korrekte og fuldstændige data, og at der skal være et effektivt samarbejde mellem disse myndigheder og Kommissionen om at løse eventuelle datakvalitetsproblemer.

(37) Nye personbilers og lette erhvervskøretøjers specifikke emissioner af CO₂ måles på et harmoniseret grundlag i Unionen efter metoden i forordning (EF) nr. 715/2007. For at minimere den administrative byrde ved denne forordning bør opfyldelsen måles på grundlag af data om registreringer af nye personbiler og lette erhvervskøretøjer i Unionen, som medlemsstaterne indsamler og rapporterer til Kommissionen. Af hensyn til sammenhængen i de data, der anvendes til at vurdere opfyldelsen, bør reglerne for indsamling og rapportering af disse data harmoniseres. Det bør derfor klart fastslås, at de kompetente myndigheder er ansvarlige for at fremlægge korrekte og fuldstændige data, og at der skal være et effektivt samarbejde mellem disse myndigheder og Kommissionen om at løse eventuelle datakvalitetsproblemer.

Ændring 21

Forslag til forordning Betragtning 38

Kommissionens forslag

(38) Fabrikanternes opfyldelse af målene i denne forordning bør vurderes på EU-plan. Fabrikanten, hvis gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overstiger grænserne i denne forordning, bør pålægges en afgift for emissionsoverskridelsen for hvert kalenderår.. Afgifterne for emissionsoverskridelser bør betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget.

Ændring

(38) Fabrikanternes opfyldelse af målene i denne forordning bør vurderes på EU-plan. Fabrikanten, hvis gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overstiger grænserne i denne forordning, bør pålægges en afgift for emissionsoverskridelsen for hvert kalenderår.. Afgifterne for emissionsoverskridelser bør betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget, **og bør anvendes til at bidrage til overgangen til emissionsfri mobilitet. Disse beløb bør også anvendes til at supplere målrettede programmer for omskoling, opkvalificering og uddannelse af arbejdstagere, der er berørt af strukturelle ændringer i bilsektoren, og til omfordeling af arbejds- og jobsøgningsinitiativer i tæt dialog med arbejdsmarkedets parter, lokalsamfund og de kompetente myndigheder i de regioner, der er berørt af ændringer i beskæftigelsen.**

Ændring 22

Forslag til forordning Betragtning 41

Kommissionens forslag

(41) Hvor effektivt de mål, der er fastsat i denne forordning, medvirker til at reducere de faktiske CO₂-emissioner, afhænger i høj grad af den officielle prøvningsprocedures repræsentativitet. I overensstemmelse med udtalelsen fra mekanismen for videnskabelig rådgivning (SAM)²³ og

Ændring

(41) Hvor effektivt de mål, der er fastsat i denne forordning, medvirker til at reducere de faktiske CO₂-emissioner, afhænger i høj grad af den officielle prøvningsprocedures repræsentativitet. I overensstemmelse med udtalelsen fra mekanismen for videnskabelig rådgivning (SAM)²³ og

Europa-Parlamentets henstilling som følge af dets undersøgelse af emissionsmålinger i bilindustrien²⁴ bør der iværksættes en mekanisme til vurdering af, om de værdier for køretøjers CO₂-emissioner og energiforbrug, der fastslås i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151, er repræsentative for de faktiske forhold. Kommissionen bør have beføjelser til at sikre, at *disse* oplysninger er offentligt tilgængelige, og til, *om nødvendigt*, at tilrettelægge procedurer for *kortlægning og indsamling* af de data, der er nødvendige for sådanne vurderinger.

Europa-Parlamentets henstilling som følge af dets undersøgelse af emissionsmålinger i bilindustrien²⁴ bør der iværksættes en mekanisme til vurdering af, om de værdier for køretøjers CO₂-emissioner og energiforbrug, der fastslås i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151, er repræsentative for de faktiske forhold. Den mest pålidelige metode til at sikre, at typegodkendelsesværdierne er repræsentative for de faktiske forhold, er at indføre CO₂-emissionsprøvning under faktiske forhold. *Kommissionen bør derfor med delegerede retsakter og under hensyntagen til hensigtsmæssigheden af at bruge PEMS udvikle CO₂-emissionsprøvningen under faktiske forhold og indføre dem senest to år efter anvendelsesdatoen for denne forordning. Indtil denne prøvning finder anvendelse, bør overholdelsen af denne forordning sikres ved at anvende data fra de brændstofforbrugsmålere, der er rapporteret af fabrikkerne, og indføre en grænse for hver fabrikant i 2021, som en procentsats, der ikke må overskrides.* Kommissionen bør have beføjelser til at sikre, at oplysninger *om brændstofforbrug* er offentligt tilgængelige, og til at tilrettelægge procedurer for *rapportering* af de data *for brændstofforbrug*, der er nødvendige for sådanne vurderinger. *Kommissionen bør træffe passende foranstaltninger, hvis fabrikkerne ikke overholder de faktiske CO₂-emissionskrav i henhold til denne forordning.*

²³ Gruppen af Videnskabelige Rådgivere på Højt Plan, Scientific Opinion 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing".

²⁴ Europa-Parlamentets henstilling af 4. april 2017 til Rådet og Kommissionen som følge af undersøgelsen af emissionsmålinger i bilindustrien (2016/2908 (RSP)).

²³ Gruppen af Videnskabelige Rådgivere på Højt Plan, Scientific Opinion 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing".

²⁴ Europa-Parlamentets henstilling af 4. april 2017 til Rådet og Kommissionen som følge af undersøgelsen af emissionsmålinger i bilindustrien (2016/2908 (RSP)).

Ændring 23

Forslag til forordning Betragtning 41 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(41a) For øjeblikket findes der ikke nogen harmoniseret metode til vurdering af emissioner fra lette erhvervskøretøjer i hele deres livscyklus. Det er hensigtsmæssigt, at Kommissionen udfører en sådan analyse inden udgangen af 2026 for at give et bredt billede af kulstofemissionerne fra sektoren for lette erhvervskøretøjer. Med henblik herpå bør Kommissionen ved brug af delegerede retsakter udvikle en fælles EU-metodologi til brug for pålidelig datarapportering fra fabrikkerne senest fra 2025 om CO₂-emissioner for alle de brændstoftyper og fremdriftssystemer for køretøjer, de markedsfører. Metodologien bør også være i overensstemmelse med de relevante ISO-standarder og tage hensyn til det globale opvarmningspotentiale (GWP) fra køretøjernes emissioner i forbindelse med oliekilde-til-hjul, tank-til-hjul og udrangering. Kommissionens analyse bør være baseret på data, der indberettes af fabrikkerne, samt alle andre tilgængelige relevante oplysninger.

Ændring 80

Forslag til forordning Betragtning 42

Kommissionens forslag

Ændring

(42) I 2024 er det hensigten at evaluere fremskridtene i forbindelse med [forordningen om indsatsfordeling og direktivet om emissionshandelssystemet]. Derfor bør effektiviteten af nærværende forordning vurderes i samme år, så der

(42) Det er hensigtsmæssigt at vurdere denne forordnings effektivitet i 2023 for at muliggøre en rettidig, gennemsigtig, koordineret og sammenhængende vurdering af dens gennemførelse og de fremskridt, der er gjort i retning af at nå

kan foretages en koordineret og sammenhængende vurdering af de foranstaltninger, der er gennemført i henhold til disse tre retsakter.

de fastsatte mål inden for den fastsatte tidsfrist, og også i forhold til de fremskridt, der er gjort i henhold til direktivet om indsatsfordeling og direktivet om emissionshandelssystemet.

Ændring 24

Forslag til forordning Betragtning 46

Kommissionens forslag

(46) For at ændre eller supplere ikke-væsentlige elementer i bestemmelserne i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på ændring af bilag II og III for så vidt angår datakrav og -parametre, supplering af reglerne om fortolkningen af kriterierne for indrømmelse af undtagelser fra de specifikke emissionsmål, om indholdet af ansøgninger om undtagelse og om indholdet og vurderingen af programmer for nedbringelse af specifikke CO₂-emissioner, tilpasning af værdien for M0 og TM0, jf. artikel 13, loftet på 7 g CO₂/km, jf. artikel 11, og tilpasning af formlerne i bilag I, jf. artikel 14, stk. 3. 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

Ændring

(46) For at ændre eller supplere ikke-væsentlige elementer i bestemmelserne i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på ændring af bilag II og III for så vidt angår datakrav og -parametre, **fastsættelse af kravene til sikring af overholdelse af forbuddet mod manipulationsanordninger og det krævede indhold i den udvidede dokumentationspakke, jf. artikel 4, stk. 3c, fastsættelse af bestemmelser og procedurer for rapportering af emissioner pr. livscyklus, jf. artikel 7, stk. 8a**, supplering af reglerne om fortolkningen af kriterierne for indrømmelse af undtagelser fra de specifikke emissionsmål, om indholdet af ansøgninger om undtagelse og om indholdet og vurderingen af programmer for nedbringelse af specifikke CO₂-emissioner, tilpasning af værdien for M0 og TM0, jf. artikel 13, loftet på 7 g CO₂/km, jf. artikel 11, **udvikling af CO₂-emissionsprøvning under faktiske forhold, jf. artikel 12, stk. 1a**, og tilpasning af formlerne i bilag I, jf. artikel 14, stk. 3. 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

delegerede retsakter .

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.

Ændring 25

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. I Ved denne forordning fastsættes præstationsmål for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner med henblik på at **sikre** et velfungerende indre marked.

Ændring

1. Ved denne forordning fastsættes præstationsmål for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner med henblik på at ***nå Unionens klima- og miljømål og leve op til dens klimaforpligtelser på internationalt plan på en måde, der er forenelig med et velfungerende indre marked.***

Ændring 26

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Fra og med den 1. januar 2025 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

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

Ændring

4. Fra og med den 1. januar 2025 gælder følgende EU-flådedækkende mål:

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **20** % set i forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A,

punkt 6.1.1

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **15** % i set forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1

punkt 6.1.1

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **20** % i set forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.1

Ændring 27

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 4 – afsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

For andelen af nul- og lavemissionskøretøjer finder fra 1. januar 2025 et benchmark svarende til en markedsandel på 20 % af salget af nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer i 2025 anvendelse, hvilket skal fastsættes i overensstemmelse med henholdsvis bilag I, del A, punkt 6.3, og bilag I, del B, punkt 6.3.

Ændring 81 + 95

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 5

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5. Fra og med 1. januar 2030 gælder følgende mål:

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **30**% set i forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A,

5. Fra og med 1. januar 2030 gælder følgende mål:

a) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **40** % set i forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A,

punkt 6.1.2

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **30 %** set i forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.2

punkt 6.1.2

b) for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **40 %** set i forhold til gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.2

Ændring 96

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 5 – afsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

For andelen af nul- og lavemissionskøretøjer finder fra 1. januar 2030 et benchmark svarende til en markedsandel på 35 % af salget af nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer i 2030 anvendelse, hvilket skal fastsættes i overensstemmelse med henholdsvis bilag I, del A, punkt 6.3, og bilag I, del B, punkt 6.3.

Ændring 30

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag

Ændring

b) klasse N₁, som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF, med en

b) klasse N¹, som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF, med en

referencemasse på højst 2 610 kg og klasse N₁, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i 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").

referencemasse på højst 2 610 kg og klasse N₁, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i 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").

Kommissionen har i overensstemmelse med denne forordnings mål beføjelse til om nødvendigt at opdatere grænsen for referencemasse (2610 kg) for lette erhvervskøretøjer, der anvender alternative brændstoffer, og som kræver ekstra vægt på grund af tungere drivaggregater og energilagringssenheder (f.eks. batterier) i forhold til køretøjer, der anvender konventionelt brændstof.

Ændring 31

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

4a. Denne forordning finder anvendelse på køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, hvis højeste tilladte masse er over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg, forudsat at massen over 3 500 kg udelukkende skyldes den overskydende masse i fremdriftssystemet i forhold til fremdriftssystemet i et køretøj med samme mål, der er udstyret med en konventionel forbrændingsmotor med styret tænding eller kompressionstænding.

Ændring 32

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 1 – litra n a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

na) "manipulationsanordning": enhver anordning, som registrerer temperatur, køretøjets hastighed, motorens omdrejningstal (rpm), det anvendte gear, vakuum i indsugningsmanifolden eller enhver anden parameter med henblik på at aktivere, modulere, forsinke eller deaktivere driften af et givet system eller dele af et system, som øger CO₂-emissionerne under betingelser, som man med rimelighed kan forvente at komme ud for under køretøjets normale drifts- og brugsforhold.

Ændring 33

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

3a. Fabrikanten skal sikre, at de komponenter i køretøjet, der med sandsynlighed vil påvirke emissionen, er udformet, konstrueret og samlet, således at fabrikantens personbiler eller lette erhvervskøretøjer ved normal brug er i overensstemmelse med de specifikke emissionsmål og øvrige krav i denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.

Ændring 34

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 3 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

3b. Brugen af manipulationsanordninger er forbudt. Forbuddet skal ikke gælde, hvor:

- a) anordningen er nødvendig for at beskytte motoren mod skade eller uheld samt for, at køretøjet kan fungere sikkert**
- b) anordningen kun fungerer i forbindelse med start af motoren, eller**
- c) anvendelsen af en sådan anordning i væsentligt omfang er medtaget i prøvningsmetoderne omhandlet i artikel 1.**

Ændring 35

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 3 c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

3c. For at de godkendende myndigheder kan vurdere overensstemmelsen med denne artikels stk. 3, litra a) og b), skal fabrikanten fremlægge en udvidet dokumentationspakke. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 16, som supplerer nærværende forordning med krav, der skal sikre, at forbuddet mod manipulationsanordninger overholdes, og at den udvidede dokumentationspakke har det påkrævede indhold.

Ændring 36

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. For hvert kalenderår registrerer hver medlemsstat oplysninger om hver ny personbil og hvert nyt let erhvervskøretøj, som registreres på dens område, jf. del A i bilag II og III. Disse oplysninger stilles til rådighed for fabrikkerne og deres udpegede importører eller repræsentanter i de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne **gør alt for at sikre**, at rapporteringsorganerne arbejder på en gennemskuelig måde. Hver medlemsstat sikrer, at de specifikke CO₂-emissioner fra personbiler, som ikke er typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, måles og registreres i typeattesten.

Ændring

1. For hvert kalenderår registrerer hver medlemsstat oplysninger om hver ny personbil og hvert nyt let erhvervskøretøj, som registreres på dens område, jf. del A i bilag II og III. Disse oplysninger stilles til rådighed for fabrikkerne og deres udpegede importører eller repræsentanter i de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne **sikrer**, at rapporteringsorganerne arbejder på en gennemskuelig måde. Hver medlemsstat sikrer, at de specifikke CO₂-emissioner fra personbiler, som ikke er typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, måles og registreres i typeattesten.

Ændring 37

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 4 – afsnit 3

Kommissionens forslag

Registeret skal være offentligt tilgængeligt.

Ændring

Registeret skal være offentligt tilgængeligt, **herunder i digitalt format.**

Ændring 38

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 5 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Fabrikkerne **kan** inden tre måneder efter

Ændring

Fabrikkerne **skal** inden tre måneder efter

underretningen om den foreløbige
beregning, jf. stk. 4, underrette
Kommissionen om eventuelle fejl i dataene
med angivelse af, i hvilken medlemsstat
fejlen efter fabrikantens mening er sket.

underretningen om den foreløbige
beregning, jf. stk. 4, underrette
Kommissionen om eventuelle fejl i dataene
med angivelse af, i hvilken medlemsstat
fejlen efter fabrikantens mening er sket.

Ændring 39

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 8 – afsnit 3

Kommissionens forslag

Kommissionen **kan vedtage** nærmere
bestemmelser om procedurerne for
indberetning af sådanne afvigelser og for,
hvordan de tages i betragtning ved
beregningen af de gennemsnitlige
specifikke emissioner. Disse procedurer
vedtages ved gennemførelsesretsakter efter
undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, stk.
2.

Ændring

Kommissionen **vedtager** nærmere
bestemmelser om procedurerne for
indberetning af sådanne afvigelser og for,
hvordan de tages i betragtning ved
beregningen af de gennemsnitlige
specifikke emissioner. Disse procedurer
vedtages ved gennemførelsesretsakter efter
undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, stk.
2.

Ændring 40

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 8 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

**8a. Fra den 1. januar 2025 skal
producenter aflægge rapport til
Kommissionen på grundlag af en
harmoniseret EU-metode, om
livscyklussen for CO₂ fra alle nye
personbiler og lette erhvervskøretøjer,
som de markedsfører fra denne dato. Til
dette formål vedtager Kommissionen
senest 31. december 2022 delegerede
retsakter i overensstemmelse med artikel
16 med henblik på at supplere denne
forordning med detaljerede bestemmelser
om procedurerne for rapportering af CO₂-**

emissioner pr. livscyklus for alle de brændstoftyper og fremdriftssystemer for køretøjer, der registreres på EU-markedet.

Senest den 31. december 2026 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en analyse af de samlede livscyklusemissioner fra nye lette erhvervskøretøjer i Unionen, herunder en analyse af mulige lovgivningsmæssige foranstaltninger for bedre at kunne målrette den fremtidige politiske indsats inden for emissionsreduktioner i sektoren. Analysen gøres offentligt tilgængelig.

Ændring 41

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 4

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 42

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Finder Kommissionen det godtgjort, at fabrikanten er berettiget til en undtagelse, der er ansøgt om efter stk. 1, og at fabrikantens forslag til specifikt emissionsmål er i overensstemmelse med reduktionspotentiallet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type let erhvervskøretøj, der fremstilles, indrømmer Kommissionen fabrikanten en undtagelse. Ansøgningen forelægges senest den 31. oktober i det første år, som undtagelsen skal gælde for.

Ændring

3. Finder Kommissionen det godtgjort, at fabrikanten er berettiget til en undtagelse, der er ansøgt om efter stk. 1, og at fabrikantens forslag til specifikt emissionsmål er i overensstemmelse med reduktionspotentiallet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type **personbil eller** let erhvervskøretøj, der fremstilles, indrømmer Kommissionen fabrikanten en undtagelse. Ansøgningen forelægges senest den 31. oktober i det første år, som undtagelsen skal gælde for.

Ændring 43

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 1 – afsnit 2

Kommissionens forslag

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.

Ændring

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, **og kun så længe den WLTP-målte værdi ikke suppleres eller erstattes af andre data, der er mere repræsentative for de faktiske emissioner.**

Ændring 44

Forslag til forordning

Artikel 11 – stk. 1 – afsnit 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

Senest 12 måneder efter godkendelsen af en innovativ teknologi eller en innovativ teknologipakke forelægger leverandøren eller fabrikanten af en sådan godkendt innovativ teknologi eller teknologipakke dokumentation, der er baseret på resultaterne fra emissionsprøvninger under faktiske forhold af seriefremstillede køretøjer, for at validere det positive resultat af de godkendte innovative teknologier.

Ændring 45

Forslag til forordning

Artikel 11 – stk. 1 – afsnit 4

Kommissionens forslag

Ændring

Kommissionen kan tilpasse loftet med virkning fra og med 2025. Sådanne tilpasninger foretages ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16.

Kommissionen kan tilpasse loftet ***nedad*** med virkning fra og med 2025. Sådanne tilpasninger foretages ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16.

Ændring 46

Forslag til forordning

Artikel 11 – stk. 2 – litra d

Kommissionens forslag

Ændring

d) De innovative teknologier må ikke

d) De innovative teknologier må ikke

være omfattet af obligatoriske bestemmelser som følge af supplerende foranstaltninger gennemført for at opnå en reduktion på 10 g CO₂/km, jf. artikel 1, eller være obligatoriske i henhold til andre EU-retlige bestemmelser. Fra og med den 1. januar 2025 finder dette kriterium ikke anvendelse på effektivitetsforbedringer af luftkonditioneringsanlæg.

være omfattet af obligatoriske bestemmelser som følge af supplerende foranstaltninger gennemført for at opnå en reduktion på 10 g CO₂/km, jf. artikel 1, eller være obligatoriske i henhold til andre EU-retlige bestemmelser. Fra og med den 1. januar 2025 finder dette kriterium ikke anvendelse på effektivitetsforbedringer af luftkonditioneringsanlæg **og varmeanlæg**.

Ændring 47

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Kommissionen overvåger og vurderer, om de værdier for CO₂-emissioner og energiforbrug, der bestemmes i henhold til forordning (EU) 2017/1151, er repræsentative for de faktiske forhold. ***Den sikrer, at offentligheden informeres om, hvordan denne repræsentativitet udvikler sig med tiden.***

Ændring

1. Kommissionen overvåger og vurderer, om de værdier for CO₂-emissioner og energiforbrug, der bestemmes i henhold til forordning (EU) 2017/1151, er repræsentative for de faktiske forhold.

Ændring 48

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

1a. For at sikre den repræsentativitet, der er omhandlet i stk. 1, kontrolleres efterlevelsen af denne forordning fra 1. januar 2023 ved hjælp af CO₂-emissionsprøvning under faktiske forhold. Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 senest to år efter anvendelsesdatoen for denne forordning med henblik på at supplere denne forordning ved at udvikle CO₂-emissionsprøvning under faktiske forhold ved hjælp af PEMS.

Ændring 49

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 1 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

1b. Indtil proceduren for CO₂-emissionsprøvning under faktiske forhold træder i kraft, vil opfyldelsen af målene blive kontrolleret på grundlag af data fra brændstofforbrugsmålere og være underlagt et loft, der for hver producent fastsættes som en procentforskel, der ikke må overskrides, og som beregnes som forskellen mellem fabrikantens specifikke CO₂-emissioner, der måles i forbindelse med procedurer for typegodkendelsescertificering indledt fra og med 2021 i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007.

Ændring 50

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 1 c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

1c. Hvis en fabrikants specifikke CO₂-emissioner overskrider den grænse, der er fastsat i stk. 1b, skal det specifikke CO₂-emissionsmål for denne fabrikant, der anvendes med henblik på overholdelse af denne forordning, justeres med den konstaterede overskridelse.

Ændring 51

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 52

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 2 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

2b. I de tilfælde, hvor der ikke foreligger passende standarder for nøjagtigheden af udstyr til måling af brændstofforbruget, der er monteret i køretøjer, stiller Kommissionen forslag om vedtagelse af tekniske standarder og indførelse heraf i EU-retten senest den 1. januar 2020.

53

Forslag

Ændring til forordning Artikel 12 – stk. 3

Kommissionens forslag

Ændring

3. Kommissionen **kan vedtage de foranstaltninger, der er omhandlet i denne artikel, ved hjælp af** gennemførelsesretsakter efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, stk. 2.

3. Kommissionen **vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede regler for procedurerne for rapportering af data fra brændstofforbrugsmålere. Disse gennemførelsesretsakter vedtages** efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 15, stk. 2.

Ændring 82

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Kommissionen forelægger i **2024** en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om denne forordnings effektivitet, eventuelt ledsaget af et forslag om ændring af **forordningen**. Rapporten skal bl.a. indeholde oplysninger om, hvorvidt de værdier for CO₂-emissioner og energiforbrug, der er fastlagt i henhold til forordning (EU) 2017/1151, er repræsentative for de faktiske forhold, om indførelsen på EU-markedet af nul- og lavemissionskøretøjer og om udbygningen med ladestandere og tankstationer som indberettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU²⁹.

²⁹ 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

1. Kommissionen forelægger i **2023** en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om denne forordnings effektivitet, eventuelt ledsaget af et forslag om ændring af **denne forordning**. Rapporten skal bl.a. indeholde oplysninger om, hvorvidt de værdier for CO₂-emissioner og energiforbrug, der er fastlagt i henhold til forordning (EU) 2017/1151, er repræsentative for de faktiske forhold, om indførelsen på EU-markedet af nul- og lavemissionskøretøjer, **navnlig vedrørende lette erhvervskøretøjer**, og om udbygningen med ladestandere og tankstationer som indberettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU²⁹, **samt om denne forordnings virkninger for forbrugerne, navnlig på dem med lav og mellemstor indkomst. Denne rapport skal også omhandle mulighederne for at fremme udbredelsen af avancerede kulstoffattige brændstoffer, herunder biogas og syntetiske brændstoffer, der fremstilles med vedvarende energi.**

²⁹ 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 54

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Kommissionen tager den vurdering, der er foretaget i henhold til artikel 12, i betragtning og kan, hvor det er hensigtsmæssigt, revidere de procedurer for måling af CO₂-emissioner, der er angivet i forordning (EF) nr. 715/2007 . Navnlig fremsætter Kommissionen forslag, der kan sikre en tilpasning af procedurerne, så de på passende vis afspejler personbilers og lette erhvervskøretøjers faktiske CO₂-emissioner. .

Ændring

2. Kommissionen tager den vurdering, der er foretaget i henhold til artikel 12, i betragtning og kan, hvor det er hensigtsmæssigt, revidere de procedurer for måling af CO₂-emissioner, der er angivet i forordning (EF) nr. 715/2007. Navnlig fremsætter Kommissionen forslag, der kan sikre en tilpasning af procedurerne, så de på passende vis afspejler personbilers og lette erhvervskøretøjers faktiske CO₂-emissioner, ***herunder anvendelse af et PEMS og fjerndetektion.***

Ændring 55

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

3a. Kommissionen reviderer senest den 31. december 2019 direktiv 1999/94/EF og fremsætter om nødvendigt et relevant lovgivningsmæssigt forslag med henblik på at give forbrugerne præcise, pålidelige og sammenlignelige oplysninger om brændstofforbrug for samt CO₂- og luftforurenende emissioner fra nye markedsførte personbiler.

I forbindelse med den i første afsnit omhandlede revision evaluerer Kommissionen også mulighederne for at indføre en brændstoføkonomi— og CO₂-emissionsmærkning for nye lette erhvervskøretøjer og forelægger i givet fald et lovgivningsforslag herom.

Ændring 56

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 3 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

Kommissionen forelægger, hvor det er relevant, Europa-Parlamentet og Rådet et lovgivningsforslag med henblik på at fastsætte yderligere emissionsreduktionsmål for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer fra den 1. januar 2031 med henblik på at opretholde som minimum den emissionsreducerende kurs, der er opnået i perioden frem til 2030.

Ændring 57

Forslag til forordning Artikel 16 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændring

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 7, stk. 7, andet afsnit, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 2, og artikel 14, stk. 3, andet afsnit, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [datoen for denne forordnings ikrafttræden] .

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel **4, stk. 3c, artikel 7**, stk. 7, andet afsnit, artikel **7, stk. 8a, artikel 10**, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, **artikel 12, stk. 1a** , artikel 13, stk. 2, og artikel 14, stk. 3, andet afsnit, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [datoen for denne forordnings ikrafttræden].

Ændring 58

Forslag til forordning Artikel 16 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Den i artikel **artikel** 7, stk. 7, andet afsnit, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 2, og artikel 14, stk. 3, andet afsnit, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

Ændring

2. Den i artikel 7, stk. 7, andet afsnit, artikel **7, stk. 8a, artikel** 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, **artikel 12, stk. 1a**, artikel 13, stk. 2, og artikel 14, stk. 3, andet afsnit, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

Ændring 59

Forslag til forordning Artikel 16 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 7, stk. 7, andet afsnit, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 2, og artikel 14, stk. 3, andet afsnit, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Ændring

4. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel **4, stk. 3c, artikel** 7, stk. 7, andet afsnit, artikel **7, stk. 8a, artikel** 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, **artikel 12, stk. 1a**, artikel 13, stk. 2, og artikel 14, stk. 3, andet afsnit, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Ændring 60

Forslag til forordning

Artikel 17 – stk. 1

Forordning (EF) nr. 715/2007

Artikel 11a – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Kommissionen vedtager ***gennemførelsesretsakter*** i overensstemmelse med artikel **15** for at fastlægge procedurerne for kontrol af lette køretøjers overensstemmelse efter ibrugtagning med værdierne for CO₂-emissioner og brændstofforbrug i typeattesten."

Ændring

2. Kommissionen vedtager ***delegerede retsakter*** i overensstemmelse med artikel **14a** for at fastlægge procedurerne for kontrol af lette køretøjers overensstemmelse efter ibrugtagning med værdierne for CO₂-emissioner og brændstofforbrug i typeattesten."

Ændring 61

Forslag til forordning

Artikel 17 – stk. 1 a (nyt)

Forordning (EF) nr. 715/2007

Artikel 14 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

Følgende artikel indsættes:

"Artikel 14a

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel anførte betingelser.

2. De beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 11a, stk. 2, tillægges Kommissionen for fem år fra ...

[datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser, senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

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

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.*

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

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

** EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1."*

Ændring 62

Forslag til forordning

Bilag I – del A – punkt 6.3 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

Med henblik på beregningen af denne formel korrigeres det specifikke emissionsmål for 2021 som fastlagt i punkt 4 for at tage højde for forskellen mellem de målte CO₂-emissioner efter WLTP og de anmeldte CO₂-emissioner efter WLTP.

For nytilkomne bemyndiges Kommissionen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at ændre denne forordning ved at udarbejde en formel til beregning af det relevante specifikke emissionsmål for 2021 for hver fabrikant.

Ændring 63

Forslag til forordning

Bilag I – del A – punkt 6.3 – stk. 3 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Ændring

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

For perioden 2025 til 2029 er ZLEV-faktoren $(1+y-x)$, medmindre denne sum er større end 1,05, i hvilket tilfælde ZLEV-faktoren fastsættes til 1,05. ***Hvis denne sum er mellem 1,0 og 0,98 fastsættes ZLEV-faktoren til 1,0. Hvis ZLEV-faktoren er mindre end 0,95, fastsættes ZLEV-faktoren til 0,95.***

Fra og med 2030 er ZLEV-faktoren $(1+y-x)$, medmindre denne sum er større end 1,05 ***eller mindre end 0,95***, i hvilket tilfælde ZLEV-faktoren fastsættes til 1,05 ***eller 0,95 alt efter omstændighederne***

Ændring 98

Forslag til forordning

Bilag I – del A – punkt 6.3 – afsnit 4 – underafsnit 3

Kommissionens forslag

x er **15** % i årene fra 2025 til 2029 og **30** % fra og med 2030.

Ændring

x er **20** % i årene fra 2025 til 2029 og **35** % fra og med 2030.

Ændring 65

Forslag til forordning

Bilag I – del B – punkt 6.3.1 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

Med henblik på beregningen af denne formel korrigeres det specifikke emissionsmål for 2021 som fastlagt i punkt 4 for at tage højde for forskellen mellem de målte CO₂-emissioner efter WLTP og de anmeldte CO₂-emissioner efter WLTP.

For nytilkomne bemyndiges Kommissionen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at ændre denne forordning ved at udarbejde en formel til beregning af det relevante specifikke emissionsmål for 2021 for hver fabrikant.

Ændring 66

Forslag til forordning

Bilag I – del B – punkt 6.3.1 – stk. 3 – afsnit 3

Kommissionens forslag

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

Ændring

ZLEV-faktor er $(1+y-x)$, medmindre denne sum er større end 1,05, i hvilket tilfælde ZLEV-faktoren fastsættes til 1,05. **Hvis denne sum er mellem 1,0 og 0,98 fastsættes ZLEV-faktoren til 1,0. Hvis ZLEV-faktoren er mindre end 0,95, fastsættes ZLEV-faktoren til 0,95.**

Ændring 67

Forslag til forordning

Bilag I – del B – punkt 6.3.1 – stk. 4 – afsnit 3

Kommissionens forslag

x er **15** %.

Ændring

x er **20** %.

Ændring 68

Forslag til forordning

Bilag I – del B – punkt 6.3.2 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

Med henblik på beregningen af denne formel korrigeres det specifikke emissionsmål for 2021 som fastlagt i punkt 4 for at tage højde for forskellen mellem de målte CO₂-emissioner efter WLTP og de anmeldte CO₂-emissioner efter WLTP.

For nytilkomne på markedet bemyndiges Kommissionen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at ændre denne forordning ved at udarbejde en formel til beregning af det relevante specifikke emissionsmål for 2021 for hver fabrikant.

Ændring 69

Forslag til forordning

Bilag I – del B – punkt 6.3.2 – stk. 3 – afsnit 3

Kommissionens forslag

Ændring

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

ZLEV-faktor er $(1+y-x)$, medmindre denne sum er større end 1,05 eller mindre end **0,95**, i hvilket tilfælde ZLEV-faktoren fastsættes til 1,05 eller **0,95** alt efter omstændighederne

Ændring 99

Forslag til forordning

Bilag I – del B – punkt 6.3.2 – afsnit 4 – underafsnit 3

Kommissionens forslag

Ændring

x er **30** %.

x er **35** %.