



---

**VEDTAGNE TEKSTER**

---

**P8\_TA(2018)0370**

**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 CO<sub>2</sub>-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))<sup>1</sup>**

**(Almindelig lovgivningsprocedure – omarbejdning)**

---

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

## Ændring 1

### Forslag til forordning Betragtning 3

#### *Kommissionens forslag*

(3) *Den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet<sup>16</sup> 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 klimænderinger (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*

(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.*

## 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 oprindeligt forventet. De har også medført en betydelig merværdi for Unionen, som ikke kunne være nået i samme grad ved hjælp af nationale foranstaltninger.

#### *Ændring*

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

#### *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 oprindeligt 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*



## 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<sup>1a</sup> 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<sup>1b</sup> 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissionsmærkning. Kommissionen bør derfor også analysere disse muligheder for den pågældende sektor og, hvor det er relevant, fremlægge relevante lovgivningsmæssige forslag.*

---

<sup>1a</sup>Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF af 13. december 1999 om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO<sub>2</sub>-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler (EFT L 12 af 18.1.2000, s.

16).

*<sup>1b</sup>Kommissionens henstilling (EU) 2017/948 af 31. maj 2017 om anvendelsen af brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 12

### Forslag til forordning Betragtning 14 a (ny)

#### *Kommissionens forslag*

#### *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.

***(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 CO<sub>2</sub>-mål på grundlag af andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens egen flåde, så der sendes et stærkt og troværdigt signal, der tilskynder til udvikling og ibrugtagning af sådanne køretøjer; samtidig bør der være mulighed for at forbedre de konventionelle forbrændingsmotorers effektivitet yderligere.

#### *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 CO<sub>2</sub>-mål på grundlag af andelen af nul- og lavemissionskøretøjer i fabrikantens egen flåde, så der sendes et stærkt og troværdigt 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 CO<sub>2</sub>-emissioner mellem køretøjer. Tilpasningsmekanismen bør sikre, at en fabrikant, der overstiger benchmarkniveauet, nyder fordel af et højere specifikt CO<sub>2</sub>-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 incitament, 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 CO<sub>2</sub>-emissioner mellem køretøjer. Tilpasningsmekanismen bør sikre, at en fabrikant, der overstiger referenceniveauet, nyder fordel af et højere specifikt CO<sub>2</sub>-mål, **hvorimod en fabrikant, der ikke når referenceværdien er nødt til at overholde et strengere CO<sub>2</sub>-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 incitament, 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 incitamentet 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 incitamentet 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*

(37) Nye personbilers og lette erhvervskøretøjers specifikke emissioner af CO<sub>2</sub> 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.

## Ændring 21

### Forslag til forordning Betragtning 38

#### *Kommissionens forslag*

(38) Fabrikanternes opfyldelse af målene i denne forordning bør vurderes på EU-plan. Fabrikker, hvis gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-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

#### *Ændring*

(37) Nye personbilers og lette erhvervskøretøjers specifikke emissioner af CO<sub>2</sub> 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*

(38) Fabrikanternes opfyldelse af målene i denne forordning bør vurderes på EU-plan. Fabrikker, hvis gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-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.

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 CO<sub>2</sub>-emissioner, afhænger i høj grad af den officielle prøvningsprocedures repræsentativitet. I overensstemmelse med udtalelsen fra mekanismen for videnskabelig rådgivning (SAM)<sup>23</sup> og Europa-Parlamentets henstilling som følge af dets undersøgelse af emissionsmålinger i bilindustrien<sup>24</sup> bør der iværksættes en mekanisme til vurdering af, om de værdier for køretøjers CO<sub>2</sub>-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.

#### *Ændring*

(41) Hvor effektivt de mål, der er fastsat i denne forordning, medvirker til at reducere de faktiske CO<sub>2</sub>-emissioner, afhænger i høj grad af den officielle prøvningsprocedures repræsentativitet. I overensstemmelse med udtalelsen fra mekanismen for videnskabelig rådgivning (SAM)<sup>23</sup> og Europa-Parlamentets henstilling som følge af dets undersøgelse af emissionsmålinger i bilindustrien<sup>24</sup> bør der iværksættes en mekanisme til vurdering af, om de værdier for køretøjers CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissionsprøvning under faktiske forhold. **Kommissionen bør derfor med delegerede retsakter og under hensyntagen til hensigtsmæssigheden af at bruge PEMS udvikle CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissionskrav i henhold til denne forordning.*

---

<sup>23</sup> Gruppen af Videnskabelige Rådgivere på Højt Plan, Scientific Opinion 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing".

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

---

<sup>23</sup> Gruppen af Videnskabelige Rådgivere på Højt Plan, Scientific Opinion 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing".

<sup>24</sup> 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 CO<sub>2</sub>-*

*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 fabrikanterne, samt alle andre tilgængelige relevante oplysninger.*

## Ændring 80

### Forslag til forordning Betragtning 42

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændring*

(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 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, supplerings 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*

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 CO<sub>2</sub>-emissioner, tilpasning af værdien for M0 og TM0 , jf. artikel 13, loftet på 7 g CO<sub>2</sub>/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 delegerede retsakter .

***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,*** supplerung 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 CO<sub>2</sub>-emissioner, tilpasning af værdien for M0 og TM0 , jf. artikel 13, loftet på 7 g CO<sub>2</sub>/km, jf. artikel 11, ***udvikling af CO<sub>2</sub>-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 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 CO<sub>2</sub>-emissioner med henblik på at **sikre** et velfungerende indre marked.

#### *Ændring*

1. Ved denne forordning fastsættes præstationsmål for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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, punkt 6.1.1
- b) for de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-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

#### *Ændring*

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

- a) for de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på **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 CO<sub>2</sub>-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*

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

- a) for de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-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, punkt 6.1.2
- b) for de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-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

## **Ændring 96**

### **Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 5 – afsnit 1 a (nyt)**

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

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

- a) for de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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

***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*

b) klasse N<sub>1</sub>, som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF, med en referencemasse på højst 2 610 kg og klasse N<sub>1</sub>, 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").

*Ændring*

b) klasse N<sup>1</sup>, som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF, med en referencemasse på højst 2 610 kg og klasse N<sup>1</sup>, 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 energilagringenheder (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*

*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 fabrikanterne og deres

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 fabrikanterne 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 CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler, som ikke er typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, måles og registreres i typeattesten.

udpegede importører eller repræsentanter i de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne **sikrer**, at rapporteringsorganerne arbejder på en gennemskuelig måde. Hver medlemsstat sikrer, at de specifikke CO<sub>2</sub>-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*

Fabrikanterne **kan** 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.

##### *Ændring*

Fabrikanterne **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.

### 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,

##### *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*

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*

***8a. Fra den 1. januar 2025 skal producenter aflægge rapport til Kommissionen på grundlag af en harmoniseret EU-metode, om livscyklussen for CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-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 reduktionspotentialet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO<sub>2</sub>-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 reduktionspotentialet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO<sub>2</sub>-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*

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 CO<sub>2</sub>/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.

#### *Ændring*

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 CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissioner overskrider den grænse, der er fastsat i stk. 1b, skal det specifikke CO<sub>2</sub>-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.**

## Ændring 53

### Forslag 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 CO<sub>2</sub>-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/EU<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> 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,

#### *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 CO<sub>2</sub>-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/EU<sup>29</sup>, **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.**

---

<sup>29</sup> 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).

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 CO<sub>2</sub>-emissioner, der er angivet i forordning (EF) nr. 715/2007 . Navnlig fremsætter Kommissionen forslag, der kan sikre en tilpasning af procedurene, så de på passende vis afspejler personbilers og lette erhvervskøretøjers faktiske CO<sub>2</sub>-emissioner. .

### **Ændring 55**

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

*Kommissionens forslag*

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

*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 CO<sub>2</sub>- 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 CO<sub>2</sub>-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*

**3b. 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*

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] .

#### *Ændring*

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

#### *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.

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 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 CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug i typeattesten."

## Ændring 61

### Forslag til forordning

##### *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*

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 CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug i typeattesten."



**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 CO<sub>2</sub>-emissioner efter WLTP og de anmeldte CO<sub>2</sub>-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*

**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*

**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 CO<sub>2</sub>-emissioner efter WLTP og de anmeldte CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissioner efter WLTP og de anmeldte CO<sub>2</sub>-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*

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 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*

x er **30** %.

##### *Ændring*

x er **35** %.