



**2023/0042(COD)**

13.10.2023.

## **UDTALELSE**

fra Udvalget om Industri, Forskning og Energi

til Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og indarbejdning af indberetningsforpligtelser og om ophævelse af forordning (EU) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Ordfører for udtalelse: Miapetra Kumpula-Natri

PA\_Legam

## KORT BEGRUNDELSE

Ordføreren støtter mange af elementerne i Kommissionens forslag til revision af forordningen om præstationsnormerne for tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner såsom at udvide forordningens anvendelsesområde til at omfatte mindre lastbiler, langdistancebusser og påhængskøretøjer. Forslaget om nulemissionsmålet for nye bybusser i EU fra 2030 hilses også velkommen. Vejtransporten tegner sig trods alt for en femtedel af de samlede drivhusgasemissioner i EU og er den primære kilde til luftforurening i byerne.

Ordføreren tilslutter sig det ambitiøse mål på 90 % for alle undergrupper af køretøjer i indberetningsperioderne fra år 2040 og fremefter og mener, at målet sender et klart signal til markederne om, at Den Europæiske Union er på vej mod en fremtid med nulemissionsnormer. Dette gavner fabrikkerne, køberne og vigtigst af alt de borgere, der i øjeblikket er berørt af transportsektorens emissioner. Samtidig gives fabrikkerne nok spillerum til at kunne overholde den nye forordning. Ordføreren foreslår imidlertid nye, strengere CO<sub>2</sub>-emissionsnormer for tunge køretøjer for indberetningsperioderne for år 2035-2039 ved at hæve målet med 10 %. Ordføreren mener også, at det er vigtigt at øge antallet af nye nulemissionskøretøjer hen mod de sidste indberetningsperioder.

Endvidere foreslår ordføreren en mere ambitiøs definition af nulemissionskøretøjer. Ifølge Kommissionen forslag vil et nulemissionskøretøj kunne udlede op til 5 g CO<sub>2</sub>/t-km, hvilket svarer til 9 % af en almindelig trækker med påhængskøretøj. Dette vil gøre det muligt at kategorisere dobbeltbrændstofmotorer, der kører på en blanding af brint og diesel, som nulemissionsmotorer. At ændre målet til 1 g CO<sub>2</sub>/t-km er den fornuftige reguleringsmæssige tilgang, som giver mulighed for at kategorisere enkeltbrændstofmotorer som nulemissionsmotorer, samtidig med at det sikres, at dobbeltbrændstofmotorernes reelle bidrag til at nedbringe CO<sub>2</sub>-emissionerne beregnes korrekt.

Endvidere er visse "specialkøretøjer" såsom skraldevogne fritaget fra målene i henhold til Kommissionens forslag. Deres CO<sub>2</sub>-emissioner er imidlertid certificeret i henhold til VECTO og overvåges og indberettes af køretøjsfabrikanterne og EU's medlemsstater. Eftersom skraldevogne primært kører i byer, påvirker de også betydeligt luftkvaliteten i byerne og skaber uønsket støjforurening. Derfor bør skraldevogne også være omfattet af målene for reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionerne.

Tilsvarende gælder det, at køretøjer med en totalmasse på under 5 t omfatter mange varevogne, der leverer varer til f.eks. supermarkeder i byerne, så det ville bidrage til at forbedre luftkvaliteten i byerne, hvis de også bliver dekarboniseret. Små lastbiler bør derfor også være underlagt de samme CO<sub>2</sub>-mål og blive henført til de respektive undergrupper i overensstemmelse med deres opgaveprofil, kilometertal og nyttelast.

Ordføreren foreslår, at Kommissionen senest i 2028 foretager en omfattende revision af effektiviteten og virkningen af forordningen og forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med resultatet. Rapporten ledsages i givet fald af et ændret forslag til forordningen. Kommissionen bør efter høring af Udvalget for Klimaændringer senest i 2025 fremlægge en årlig rapport om status for grundforudsætningerne for hver medlemsstat.

Endelig mener ordføreren, at beregningen af CO<sub>2</sub>-emissionerne for tunge køretøjer ikke tager højde for den bedre energieffektivitet for meget tunge vogntog, som har en største tilladt

totalmasse på over 60 t. Eftersom deres forventede nyttelast er den samme som for meget mindre tunge køretøjer inden for de samme undergrupper, vil deres beregnede emissioner af CO<sub>2</sub> pr. ton-km ikke svare til den faktiske last, der transporteres af det ekstra tunge vogntog. Der bør anvendes en kompensationsfaktor for fabrikanternes gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner for at kompensere for den øgede last, der transporteres af et ekstra tungt vogntog, og på denne måde tage højde for deres bedre energieffektivitet.

## ÆNDRINGSFORSLAG

Udvalget om Industri, Forskning og Energi opfordrer Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed, som er korresponderende udvalg, til at tage hensyn til følgende ændringsforslag:

### Ændringsforslag 1

#### Forslag til forordning Betragtning 4

##### *Kommissionens forslag*

(4) *Unionen* har nedfældet målet om klimaneutralitet i hele økonomien senest i 2050 *i lovgivningen i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119<sup>11</sup>*. Ved nævnte forordning fastsættes der også en bindende EU-forpligtelse til intern reduktion af nettodrivhusgasemissionerne (emissioner efter fratrækning af optag) med mindst 55 % i forhold til niveauet i 1990 senest i 2030.

---

<sup>11</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af

##### *Ændringsforslag*

(4) *I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119<sup>11</sup> har Unionen i lovgivning nedfældet målet om klimaneutralitet i hele økonomien **snarest muligt og** senest i 2050, **og målet er at opnå negativ udledning derefter**. Ved nævnte forordning fastsættes der også en bindende EU-forpligtelse til intern reduktion af nettodrivhusgasemissionerne (emissioner efter fratrækning af optag) med mindst 55 % i forhold til niveauet i 1990 senest i 2030. **Ved denne forordning fastsættes det desuden, at Kommissionen bør bestræbe sig på at bringe alle fremtidige lov- og budgetforslag i overensstemmelse med de målsætninger og mål, der er fastsat i denne forordning, og, i tilfælde af manglende overensstemmelse, fremføre årsagerne som led i den konsekvensanalyse, der ledsager disse forslag.***

---

<sup>11</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af

forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

## Ændringsforslag 2

### Forslag til forordning Betragtning 5

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

(5) Alle økonomiske sektorer forventes at bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner, herunder vejtransportsektoren, ***som er den eneste sektor i Unionen, hvor emissionerne har været stigende siden 1990'erne. Navnlige tung transport står for mere end en fjerdedel af drivhusgasemissionerne fra vejtransport i EU og for over 6 % af den samlede emission af drivhusgasser i EU.***

## Ændringsforslag 3

### Forslag til forordning Betragtning 8

#### *Kommissionens forslag*

(8) For at bidrage til at reducere nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % i forhold til 1990 senest i 2030 og i overensstemmelse med princippet om energieffektivitet først er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i forordning (EU) 2019/1242 for tunge køretøjer. Der skal også fastlægges en klar kurs for yderligere reduktioner efter 2030 for at bidrage til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050.

#### *Ændringsforslag*

(8) For at bidrage til at reducere nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % i forhold til 1990 senest i 2030 og i overensstemmelse med princippet om energieffektivitet først er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i forordning (EU) 2019/1242 for tunge køretøjer. Der skal også fastlægges en klar kurs for yderligere reduktioner efter 2030 for at bidrage til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050. ***Der er behov for en ambitiøs indsats for reduktion af drivhusgasudledning fra vejtransport, men der er også behov for udledningsreduktioner i andre sektorer, herunder sektorer, hvor det er vanskeligt at reducere.***

## Ændringsforslag 4

### Forslag til forordning Betragtning 8 a (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(8a) Skærpelse af kravene til reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra tunge køretøjer og etablering af den nødvendige opladnings- og optankningsinfrastruktur spiller en vigtig rolle for at reducere emissionerne fra hele parken af tunge køretøjer, men det bør desuden suppleres af andre initiativer rettet imod at fremskynde et transportskift fra vej til jernbane og at øge omfanget af jernbanegodstransport.**

## Ændringsforslag 5

### Forslag til forordning Betragtning 9 a (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(9a) Batteridrevne elkøretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer har et stort potentiale for dekarbonisering af bestemte segmenter i sektoren for tung transport, og udviklingen af disse bør tilskyndes.**

## Ændringsforslag 6

### Forslag til forordning Betragtning 10

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(10) På denne baggrund bør der fastsættes nye, skærpede mål for reduktion af CO<sub>2</sub>-emissioner for nye tunge køretøjer for tiden efter 2030. Disse mål bør fastsættes på et niveau, der vil sende et

(10) På denne baggrund bør der fastsættes nye, skærpede mål for reduktion af CO<sub>2</sub>-emissioner for nye tunge køretøjer for tiden efter 2030. Disse mål bør fastsættes på et niveau, der vil sende et

stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og fremme innovationen inden for nulemissionsteknologi på en omkostningseffektiv måde.

stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet, og *bør være i overensstemmelse med eksistensen af grundforudsætninger, nemlig et tilstrækkelig tæt netværk af infrastruktur for alternative brændstoftyper, med det formål at fremme innovationen inden for nulemissionsteknologi på en omkostningseffektiv måde. Dette bør sikre, at europæiske virksomheder bevarer en førende position på det globale marked og bidrager til at reducere transportvirksomhedernes driftsomkostninger, samtidig med at det sikres, at Unionen opfylder sine klima- og luftforureningsmål.*

## Ændringsforslag 7

### Forslag til forordning Betragtning 10 a (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(10a) Eksponering for luftforurening, herunder fra vejtransport, påvirker i høj grad bybefolkningen i Unionen og er forbundet med for tidlig død. Ved at fremskynde udrulningen af nul- og lavemissionskøretøjer vil skærpede krav til reducere af CO<sub>2</sub>-emissionerne desuden bidrage til at reducere luftforurening fra vejtransport.*

## Ændringsforslag 8

### Forslag til forordning Betragtning 11 – stk. 1

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

I den ajourførte nye industristrategi<sup>14</sup> forudses det, at der skal udformes grønne og digitale omstillingsforløb i fællesskab med industrien, offentlige myndigheder,

I den ajourførte nye industristrategi<sup>14</sup> forudses det, at der skal udformes grønne og digitale omstillingsforløb i fællesskab med industrien, offentlige myndigheder,

arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I den forbindelse udarbejdes der et omstillingsforløb, så mobilitetsøkosystemet kan følge omstillingen i bilindustriens værdikæde. I forløbet tages der især hensyn til små og mellemstore virksomheder i bilindustriens værdikæde og høring af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at der bygges videre på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling og på Talent Booster-mekanismen inden for rammerne af initiativet om udnyttelse af talent i EU's regioner. Forløbet omfatter også hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. Dette kan f.eks. omfatte muligheden for, at medlemsstaterne kan anvende den foreslåede sociale klimafond til at hjælpe mikrovirksomheder med at købe nulemissionsvare- og -lastbiler.

---

<sup>14</sup> Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning (COM(2021) 350 final af 5.5.2021).

## Ændringsforslag 9

### Forslag til forordning Betragtning 12

arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I den forbindelse udarbejdes der et omstillingsforløb, så mobilitetsøkosystemet kan følge omstillingen i bilindustriens værdikæde. I forløbet tages der især hensyn til små og mellemstore virksomheder i bilindustriens værdikæde og høring af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at der bygges videre på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling og på Talent Booster-mekanismen inden for rammerne af initiativet om udnyttelse af talent i EU's regioner. Forløbet omfatter også hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. Dette kan f.eks. omfatte muligheden for, at medlemsstaterne kan anvende den foreslåede sociale klimafond til at hjælpe mikrovirksomheder med at købe nulemissionsvare- og -lastbiler. ***Der bør desuden lægges særlig vægt på den indvirkning, som denne omstilling vil få for SMV'er i hele forsyningskæden.***

---

<sup>14</sup> Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning (COM(2021) 350 final af 5.5.2021).



*Kommissionens forslag*

(12) **Målene for hele Unionens bilpark skal suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur som fastsat i Kommissionens forslag til forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer<sup>16</sup>.**

---

<sup>16</sup> Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU (COM(2021) 559 final af 14.7.2021).

**Ændringsforslag 10**

**Forslag til forordning  
Betragtning 12 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(12) **Flere medlemsstater har allerede bebudet, at de vil overopfylde disse minimumskrav, og flere europæiske lastbilproducenter er indgået i joint ventures om at installere og drive offentlige ladestationer i Europa. Denne forordning vil desuden tilskynde til yderligere investering i opladningsinfrastruktur ved at give investorer sikkerhed for, at efterspørgslen vil stige. Medlemsstaterne bør desuden tilskyndes til i deres reviderede nationale politiske rammer at medtage foranstaltninger til at understøtte etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur på depoter, logistikcentre og lagre. Alle disse initiativer vil bidrage til den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur<sup>16</sup>.**

---

<sup>16</sup> Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU (COM(2021) 559 final af 14.7.2021).

*Ændringsforslag*

**(12a) Desuden er etableringen af opladnings- og optankningsinfrastruktur lige så vigtig på private adresser, f.eks. på private depoter og logistikcentre, for at sikre opladning natten over og på destinationen. Det er afgørende, at ingen europæiske regioner eller områder lades i stikken, og at regionale forskelle i etableringen af infrastruktur for**

*alternative brændstoffer håndteres behørigt, navnlig i mindre udviklede regioner eller i regioner med særlige behov og forhold såsom landdistrikter og tyndt befolkede områder, fjerntliggende områder og områder i den yderste periferi, øområder og bjergområder. Dette offentlige og private net af opladnings- og tankstationer er en forudsætning for, at producenterne kan nå målene om CO<sub>2</sub>-reducering.*

## **Ændringsforslag 11**

### **Forslag til forordning Betragtning 12 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(12b) For at kunne konkurrere på globalt plan skal den europæiske industri være parat til at tage udfordringerne op og tilvejebringe den rette infrastruktur. Af disse grunde er der behov for et bredt tilgængeligt og pålideligt net af offentlige ladestanderer for at støtte det stadig stigende antal elkøretøjer på vejene.*

## **Ændringsforslag 12**

### **Forslag til forordning Betragtning 12 c (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(12c) Selv om der er behov for mere ambitiøse CO<sub>2</sub>-standarder for at øge udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer ved at tage fat på udbudssiden, skal de suppleres med yderligere grundforudsætninger på efterspørgselssiden for mere brændstofeffektive køretøjer, navnlig effektive CO<sub>2</sub>-prissætningsforanstaltninger.*

## Ændringsforslag 13

### Forslag til forordning Betragtning 13

#### *Kommissionens forslag*

(13) **Omstillingen til klimaneutralitet kræver** betydelige investeringer i elnettene, herunder øget kapacitet, modstandsdygtighed og lagring, samt yderligere forbindelser. **Med hensyn til tunge køretøjer vil andelen af nulemissionskøretøjer i den samlede bilpark af køretøjer på vejene og elforbruget i sektoren fortsat være begrænset med de målniveauer, der foreslås i artikel 3a for 2030. Indvirkningen på elnettet vil derfor også fortsat være begrænset.**

## Ændringsforslag 14

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

#### *Kommissionens forslag*

## Ændringsforslag 15

#### *Ændringsforslag*

(13) **Etableringen af batteridrevne elkøretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer vil utvivlsomt kræve** betydelige investeringer i elnettene, herunder øget kapacitet, modstandsdygtighed og lagring, samt yderligere forbindelser og **adfærdstilpasning, så der tages højde for spidsbelastningstidspunkter uden risiko for forsyningsikkerheden.**

(14a) **Adgang til erhvervsuddannelse og omkvalificering i adskillige sektorer, herunder sektoren for tunge køretøjer, hvor der er behov for grundlæggende ændringer, er afgørende for en socialt retfærdig omstilling. Sektoren for tunge køretøjer må sikre, at arbejdstagere har adgang til muligheder for omkvalificering, og tilskyndes til at benytte dem, uden at de selv skal betale for det. For at sikre en retfærdig og effektiv omstilling er det afgørende at kortlægge og analysere de forudsete ændringer af jobmarkedet i sektoren for tunge køretøjer.**

## Forslag til forordning Betragtning 15

### *Kommissionens forslag*

(15) På grund af den samlede lastbilparks mangfoldige sammensætning er det ikke muligt fuldt ud at forudsige, om den teknologiske udvikling vil ske hurtigt nok til, at nulemissionsudstødningsteknologi vil være et bæredygtigt valg for alle nicheanvendelser. Dette kan omfatte anvendelser såsom tunge langdistancekøretøjer under specifikke terrænmæssige eller meteorologiske forhold, turbusser og lastbiler til kritiske sikkerhedsanvendelser, som ikke kan opfyldes med nulemissionsudstødningsteknologi. Sådanne køretøjer bør udgøre en begrænset andel af den samlede bilpark af tunge køretøjer. I lyset af disse overvejelser bør der i 2040-målet være en vis margen for at tage højde for den teknologiske udvikling, der endnu ikke er sket.

## Ændringsforslag 16

### Forslag til forordning Betragtning 15 a (ny)

### *Kommissionens forslag*

### *Ændringsforslag*

(15) På grund af den samlede lastbilparks mangfoldige sammensætning er det ikke muligt fuldt ud at forudsige, om den teknologiske udvikling vil ske hurtigt nok til, at nulemissionsudstødningsteknologi vil være et bæredygtigt valg for alle nicheanvendelser. Dette kan omfatte anvendelser såsom tunge langdistancekøretøjer under specifikke terrænmæssige eller meteorologiske forhold, turbusser og lastbiler til kritiske sikkerhedsanvendelser, som ikke kan opfyldes med nulemissionsudstødningsteknologi. ***Turbusser skal også være tilgængelige af sikkerhedsmæssige årsager og til brug for civile evakueringer.*** Sådanne køretøjer bør udgøre en begrænset andel af den samlede bilpark af tunge køretøjer. I lyset af disse overvejelser bør der i 2040-målet være en vis margen for at tage højde for den teknologiske udvikling, der endnu ikke er sket.

### *Ændringsforslag*

***(15a) Den Europæiske Union skal fortsætte med at fremskynde reduktionen af CO<sub>2</sub>-emissioner og hvert år opnå en reduktion af emissionerne i alle sektorer. For at nå de ambitiøse mål i denne forordning skal også biobrændstoffer og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, såsom brintderivater, spille en vigtig rolle i omstillingen. For at bane vejen for el- eller brintneutrale køretøjer og skabe en stabil klar***

*regulering af efterspørgslen på markedet er det vigtigt at sætte det ambitiøse mål på 90 % for 2040, da kun 1-2 % af de solgte tunge lastbiler er batteridrevne køretøjer.*

## **Ændringsforslag 17**

### **Forslag til forordning Betragtning 15 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(15b) Efter høring af interessenter bør Kommissionen offentliggøre en rapport om registrering af tunge køretøjer, der udelukkende kører på vedvarende brændstoffer, til overholdelsesformål i overensstemmelse med EU-retten og Unionens mål om klimaneutralitet. Kommissionen bør indlevere sin rapport, eventuelt ledsaget af forslag til opfølgende foranstaltninger, såsom lovgivningsmæssige forslag, for Europa-Parlamentet og for Rådet.*

## **Ændringsforslag 18**

### **Forslag til forordning Betragtning 21 – stk. 1 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*Lastbiler med alle de største kombinationer på over 70 t anvendes typisk til lange afstande og skal klassificeres i en bestemt undergruppe, da deres CO<sub>2</sub>-emissionsberegning skal justeres til deres specifikke karakteristika for at tage hensyn til deres faktiske nyttelast og korrekte kørecyklus.*

## **Ændringsforslag 19**

### **Forslag til forordning Betragtning 21 – stk. 4**

### *Kommissionens forslag*

Med hensyn til visse køretøjsgrupper, som typegodkendes, bestemmes CO<sub>2</sub>-emissionerne ikke endnu af tekniske årsager, og disse køretøjer behøver ikke at opfylde CO<sub>2</sub>-målene i denne forordning. Det drejer sig om f.eks. køretøjer til særlig anvendelse såsom mobile kraner, køretøjer til flere slags hydraulisk udstyr eller køretøjer til særtransport, terrængående køretøjer såsom visse køretøjer, der anvendes til minedrift, skovbrug eller landbrug samt andre køretøjer med atypiske akselkonfigurationer såsom køretøjer med mere end fire aksler eller mere end to drivaksler, små busser med en totalmasse på under 7,5 t og små lastbiler med en totalmasse på under 5 t.

### **Ændringsforslag 20**

#### **Forslag til forordning Betragtning 21 – stk. 5**

### *Kommissionens forslag*

Specialkøretøjer *såsom skraldevogne*, køretøjer med tippelad eller betonblandere bør fortsat undtages fra beregningen af fabrikanternes gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner.

### **Ændringsforslag 21**

#### **Forslag til forordning Betragtning 30**

### *Kommissionens forslag*

(30) For at styrke udviklingen af ny nulemissionsteknologi i specialiserede små og mellemstore virksomheder bør det desuden også være muligt at overføre nulemissionskøretøjer mellem

### *Ændringsforslag*

Med hensyn til visse køretøjsgrupper, som typegodkendes, bestemmes CO<sub>2</sub>-emissionerne ikke endnu af tekniske årsager, og disse køretøjer behøver ikke at opfylde CO<sub>2</sub>-målene i denne forordning. Det drejer sig om f.eks. køretøjer til særlig anvendelse såsom mobile kraner, køretøjer til flere slags hydraulisk udstyr eller køretøjer til særtransport, terrængående køretøjer såsom visse køretøjer, der anvendes til minedrift, skovbrug eller landbrug samt andre køretøjer med atypiske akselkonfigurationer såsom køretøjer med mere end fire aksler eller mere end to drivaksler **og** små busser med en totalmasse på under 7,5 t og små lastbiler med en totalmasse på under 5 t.

### *Ændringsforslag*

Specialkøretøjer, køretøjer med tippelad eller betonblandere bør fortsat undtages fra beregningen af fabrikanternes gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner.

### *Ændringsforslag*

(30) For at styrke udviklingen af ny nulemissionsteknologi i specialiserede små og mellemstore virksomheder bør det desuden også være muligt at overføre nulemissionskøretøjer mellem

ikkeforbundne enheder.

ikkeforbundne enheder **og at overføre eksisterende køretøjer eftermonteret til nulemissionskøretøjer. Eftermontering af eksisterende køretøjer er en god mulighed for at fremskynde omstillingen til nulemissionsmobilitet på en omkostningseffektiv og ressourceeffektiv måde.**

## Ændringsforslag 22

### Forslag til forordning

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1

Forordning (EU) 2019/1242

Artikel 1 – stk. 1

#### *Kommissionens forslag*

1. Ved denne forordning fastsættes præstationskrav for nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner med henblik på at bidrage til at opnå Unionens **mål om at reducere sine drivhusgasemissioner** som fastlagt i forordning (EU) 2018/842<sup>23</sup> og målsætningerne i Parisaftalen og sikre et velfungerende indre marked.

---

<sup>23</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842 af 30. maj 2018 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissioner for medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimaindsatsen med henblik på opfyldelse af forpligtelserne i Parisaftalen og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 16 af 19.6.2018, s. 26).

<sup>24</sup> EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4.

#### *Ændringsforslag*

1. Ved denne forordning fastsættes præstationskrav for nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner med henblik på at bidrage til at opnå Unionens **klimaneutralitetsmål og Unionens mellemliggende klimamål** som fastlagt i forordning (EU) 2018/842<sup>23</sup> og målsætningerne i Parisaftalen og sikre et velfungerende indre marked.

---

<sup>23</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842 af 30. maj 2018 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissioner for medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimaindsatsen med henblik på opfyldelse af forpligtelserne i Parisaftalen og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 16 af 19.6.2018, s. 26).

<sup>24</sup> EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4.

## Ændringsforslag 23

### Forslag til forordning

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra c

Forordning (EU) 2019/1242

Artikel 1 – stk. 5

*Kommissionens forslag*

5. Andre køretøjer end dem, der er omhandlet i stk. 4, og som er registreret med henblik på at blive anvendt af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet, ordensmagten, væbnede styrker eller akutlægehjælpstjenester, er ikke omfattet af CO<sub>2</sub>-emissionsmålene i artikel 3a, hvis en medlemsstat angiver dette i registrerings- og indberetningsprocessen og dermed i de data, der er indberettet i overensstemmelse med bilag IV, del A, bekræfter, at et nulemissionskøretøj ikke på tilsvarende vis kan opfylde køretøjets anvendelsesformål, og at det derfor er i offentlighedens interesse at registrere et køretøj med forbrændingsmotor med henblik på denne anvendelse.

*Ændringsforslag*

5. Andre køretøjer end dem, der er omhandlet i stk. 4, og som er registreret med henblik på at blive anvendt af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet, ordensmagten, væbnede styrker eller akutlægehjælpstjenester, **eller lastbiler i klasse N3 i gruppe 11, 12 eller 16, som i deres registreringsstat må anvendes til at slæbe vogntog med en maksimal tilladt totalmasse på over 70 ton**, er ikke omfattet af CO<sub>2</sub>-emissionsmålene i artikel 3a, hvis en medlemsstat angiver dette i registrerings- og indberetningsprocessen og dermed i de data, der er indberettet i overensstemmelse med bilag IV, del A, bekræfter, at et nulemissionskøretøj ikke på tilsvarende vis kan opfylde køretøjets anvendelsesformål, og at det derfor er i offentlighedens interesse at registrere et køretøj med forbrændingsmotor med henblik på denne anvendelse.

**Ændringsforslag 24**

**Forslag til forordning**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – punkt i**

Forordning (EU) 2019/1242

Artikel 3 – nr. 23 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(23a) "Brændstoffer, der er omfattet af kulstofkorrektionsfaktoren": biogas som defineret i artikel 2, stk. 28, i (EU) 2018/2001, avancerede biobrændstoffer som defineret i artikel 2, stk. 34, i (EU) 2018/2001 og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, som defineret i artikel 2, stk. 36, i (EU) 2018/2001, som opfylder bæredygtigheds- og drivhusgasemissionsbesparelseskriterierne i artikel 29 i direktiv (EU) 2018/2001.**



## Ændringsforslag 25

**Forslag til forordning**  
**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – punkt i**  
Forordning (EU) 2019/1242  
Artikel 3 – nr. 23 b (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(23b) "Kulstofkorrektionsfaktoren (CCF)": en faktor, der anvendes til at korrigere CO<sub>2</sub>-emissionerne fra køretøjers udstødning ved vurdering af, om kravene overholdes, for at afspejle intensiteten af drivhusgasemissionen og andelen af brændstoffer, der er omfattet af kulstofkorrektionsfaktoren, jf. definitionen i denne forordnings artikel 3, stk. 24.**

## Ændringsforslag 26

**Forslag til forordning**  
**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – punkt i**  
Forordning (EU) 2019/1242  
Artikel 3 – nr. 23 c (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(23c) "Ekstra tunge vogntog": køretøjer med en tilladt totalmasse på over 60 ton sammenlignet med EU-gennemsnittet på 40 ton. Da formlen til beregning af CO<sub>2</sub>-emissioner tager udgangspunkt i den samme nyttelast som for betydeligt mindre tunge køretøjer, bør formlen ændres for at tage hensyn til den øgede energieffektivitet af disse ekstra tunge vogntog for bedre at afspejle de faktiske emissioner.**

## Ændringsforslag 27

**Forslag til forordning**  
**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4**

Forordning (EU) 2019/1242  
Artikel 3a – stk. 1 – nr. 3 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**3a.** *I overensstemmelse med punkt 1.1.4 i bilag I skal tunge køretøjer, der ikke er henført til en af undergrupperne i punkt 1.1 i bilag I, indgå i vurderingen af fabrikanternes overholdelse af reduktionsmålene i stk. 1.*

## **Ændringsforslag 28**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4**  
Forordning (EU) 2019/1242  
Artikel 3b – stk. 1

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

1. Hvad angår køretøjer, der er omhandlet i bilag I, punkt 4.2, overholder fabrikanterne de minimumsandele med hensyn til nulemissionskøretøjer i deres bilpark, der er fastsat i bilag I, punkt 4.3. For nye bybusser er andelen af nulemissionskøretøjer **100 %** fra indberetningsperioden for år 2030.

1. Hvad angår køretøjer, der er omhandlet i bilag I, punkt 4.2, overholder fabrikanterne de minimumsandele med hensyn til nulemissionskøretøjer i deres bilpark, der er fastsat i bilag I, punkt 4.3. For nye bybusser er andelen af nulemissionskøretøjer **90 %** fra indberetningsperioden for år 2030 **og 100 % fra indberetningsperioden for år 2035.**

## **Ændringsforslag 29**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4**  
Forordning (EU) 2019/1242  
Artikel 3b – stk. 2

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

Medlemsstaterne kan beslutte at undtage en begrænset andel af de bybusser, der registreres i hver indberetningsperiode, **fra forpligtelsen i denne artikel, hvis det bekræftes, at et nulemissionskøretøj ikke**

Medlemsstaterne kan beslutte at undtage en begrænset andel af de bybusser, der registreres i hver indberetningsperiode, hvis det **er i offentlighedens interesse** på grundlag af socioøkonomiske fordele i

*på tilsvarende vis kan opfylde køretøjets anvendelsesformål, og at det således på grundlag af socioøkonomiske fordele i betragtning af specifikke terrænmæssige eller meteorologiske forhold er i offentlighedens interesse at registrere et køretøj med forbrændingsmotor med henblik på denne anvendelsesformål.*

### Ændringsforslag 30

#### Forslag til forordning

##### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4

Forordning (EU) 2019/1242

Artikel 3c – stk. 1

#### *Kommissionens forslag*

1. De ordregivende myndigheder eller enheder baserer tildelingen af offentlige kontrakter om indkøb eller anvendelse af de køretøjer, der er omhandlet i artikel 3b, på det økonomisk mest fordelagtige tilbud, som skal indeholde det bedste forhold mellem pris og kvalitet, og tilbuddets bidrag til forsyningssikkerheden, i overensstemmelse med *den relevante internationale lovgivning*.

### Ændringsforslag 31

#### Forslag til forordning

##### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Forordning (EU) 2019/1242

Artikel 4 – stk. 1 – litra a a (nyt)

#### *Kommissionens forslag*

betragtning af specifikke terrænmæssige eller meteorologiske forhold *og af hensyn til den nationale sikkerhed eller i tilfælde af nationale katastrofer såsom oversvømmelser*.

#### *Ændringsforslag*

1. De ordregivende myndigheder eller enheder baserer tildelingen af offentlige kontrakter om indkøb eller anvendelse af de køretøjer, der er omhandlet i artikel 3b, på det økonomisk mest fordelagtige tilbud, som skal indeholde det bedste forhold mellem pris og kvalitet, og tilbuddets bidrag til forsyningssikkerheden *samt sociale og miljømæssige kriterier*, i overensstemmelse med *relevant folkeret*.

#### *Ændringsforslag*

*(aa) I artikel 4, stk. 1, indsættes følgende litra c):*

*"c) anvendelsen af kulstofkorrektionsfaktoren (CCF) fra 2030 og frem, der bestemmes i overensstemmelse med bilag I, punkt 2.1. Effekten af CCF begrænses, så det, der*

*tages i betragtning, kun er yderligere mængder brændstof, som overskrider det bindende kombinerede delmål for avancerede biobrændstoffer og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, i andelen af vedvarende energi til transportsektoren, som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001.*

*Der fastsættes et loft for at sikre, at højst 10 procentpoint af CO<sub>2</sub>-emissionsreduktionsmålene for 2030, 2035 og 2040 kan nås gennem virkningen af CO<sub>2</sub>-korrektionsfaktoren. Der fastsættes derfor et loft for 2030-2034, således at der i faktoren tages hensyn til en andel på op til 12,5 % af brændstoffer, der er omfattet af CO<sub>2</sub>-korrektionsfaktoren som defineret i denne forordnings artikel 3. For 2035-2039 er andelen op til 17 % og fra 2040 op til 40 %."*

## **Ændringsforslag 32**

### **Forslag til forordning**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6 – litra b a (nyt)**

Forordning (EU) 2019/1242

Artikel 5 – stk. 3 – nr. 3 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(ba) I artikel 5, stk. 3, indsættes følgende nr. 3a):*

*"3a) Kompensationsfaktor, der tildeles de N3-lastbiler, der er registreret første gang i indberetningsperioden, og som må anvendes i medlemsstaterne med de højere kombinerede masser, der finder anvendelse på ekstra tunge vogntog, som er over 60 t. For så vidt angår den kompensationsfaktor, der er omhandlet i denne artikel, skal Kommissionen senest den 31. december 2024 vedtage en delegeret retsakt i henhold til artikel 17 for at ændre beregningsformlen for fabrikanternes gennemsnitlige specifikke*

*CO<sub>2</sub>-emissioner i bilag I, punkt 2.7, for at kompensere for de ekstra tunge vogntogs højere energieffektivitet og korrigere deres beregnede emissioner."*

### **Ændringsforslag 33**

#### **Forslag til forordning**

#### **Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra d**

Forordning (EU) 2019/1242

Artikel 7 – stk. 1 – afsnit 4

#### *Kommissionens forslag*

Emissionskreditter og emissionsoverskridelser erhvervet i indberetningsperioderne for år 2025-2039 skal i givet fald overføres fra én indberetningsperiode til den efterfølgende indberetningsperiode. Eventuelle resterende emissionsoverskridelser skal imidlertid udlignes i **indberetningsperioderne for år 2029, 2034 og 2039.**

#### *Ændringsforslag*

Emissionskreditter og emissionsoverskridelser erhvervet i indberetningsperioderne for år 2025-2039 skal i givet fald overføres fra én indberetningsperiode til den efterfølgende indberetningsperiode. Eventuelle resterende emissionsoverskridelser skal imidlertid udlignes i **indberetningsperioden for 2039.**

### **Ændringsforslag 34**

#### **Forslag til forordning**

#### **Artikel 1 – stk. 1 – nr. 18**

Forordning (EU) 2019/1242

Artikel 15 – stk. 1 – afsnit 1

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

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

### **Ændringsforslag 35**

#### **Forslag til forordning**

#### **Artikel 1 – stk. 1 – nr. 18**

***I denne rapport bør Kommissionen vurdere muligheden for at udvide anvendelsesområdet til at omfatte lastbiler i klasse N3 i undergruppe 11, 12 og 16, som i deres registreringsstat må bruges til at slæbe vogntog med en højst tilladt totalmasse på over 70 t, forudsat at der i emissionsberegningen for disse køretøjer tages højde for deres særlige karakteristika som køretøjer, der trækker tunge vogntog.***

***Senest den 31. december 2025 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om situationen med hensyn til grundforudsætningerne for indførelse på markedet af tunge nulemissionskøretøjer i Unionen. I denne rapport vurderer Kommissionen navnlig, men ikke kun, følgende elementer:***

- a) registreringen af tunge nulemissionskøretøjer i medlemsstaterne***
- b) etableringen af opladnings- og optankningsinfrastruktur, der egner sig til tunge køretøjer, i medlemsstaterne***
- c) indførelsen af vejbrugsafgifter differentieret efter CO<sub>2</sub>-emissioner i medlemsstaterne***
- d) gennemsnitsprisen på kvoter under det nye emissionshandelssystem, der dækker vejtransport***
- e) andre foranstaltninger, der støtter udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer.***

***Hvis det konkluderes i rapporten, at grundforudsætningerne, navnlig dem i litra b), c) eller d), ikke er i overensstemmelse med målene for køretøjsfabrikanterne i denne forordnings artikel 3a og 3b, skal rapportens konklusioner tages i betragtning i fremtidige revisioner af Europa-***

*Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/362 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF.*

*Kommissionen offentliggør senest den 31. december 2026 en rapport med en metode til vurdering og konsekvent datarapportering af hele livscyklussen for CO<sub>2</sub>-emissioner fra tunge køretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet. Kommissionen indleverer sin rapport, eventuelt ledsaget af forslag til opfølgende foranstaltninger, såsom lovgivningsmæssige forslag, for Europa-Parlamentet og for Rådet.*

## **Ændringsforslag 36**

**Forslag til forordning  
Bilag I – nr. 1.1.4 (nyt)**

<i>Kommissionens forslag</i>	
<i>Ændringsforslag</i>	
<b>1.1.4. Nye små lastbiler i klasse N2, som ikke tilhører nogen af de undergrupper, der er omhandlet i punkt 1.1.1 og 1.1.2, og hvor der af tekniske årsager endnu ikke er bestemt nogen CO<sub>2</sub>-emissioner i henhold til forordning (EU) 2017/2400, men i henhold til forordning (EF) nr. 595/2009 og dens gennemførelsesforanstaltninger eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 og dens gennemførelsesforanstaltninger, henføres til følgende undergrupper med henblik på denne forordning:</b>	
<i>Køretøjets karakteristika</i>	<i>Undergruppe af køretøjer (sg) med henblik på denne forordning</i>
<b>Klasse N TPMLM* ≤ 5 t</b>	<b>53</b>

### Ændringsforslag 37

#### Forslag til forordning Bilag I – nr. 1.2

<i>Kommissionens forslag</i>		
1.2. Specialkøretøjer bestemmes ud fra følgende kriterier:		
Køretøjets klasse	Chassiskonfiguration	Kriterier for specialkøretøjer
N	Stiv	Ét af følgende cifre som opført i tillæg 2 til bilag I til forordning (EU) 2018/858 anvendes til at supplere karosserikoden i typeattestens punkt 38:  09, 10, 15, 16, <b>18</b> , 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Trækker	Maksimal hastighed ikke over 79 km/t.
<i>Ændringsforslag</i>		
1.2. Specialkøretøjer bestemmes ud fra følgende kriterier:		
Køretøjets klasse	Chassiskonfiguration	Kriterier for specialkøretøjer
N	Stiv	Ét af følgende cifre som opført i tillæg 2



		til bilag I til forordning (EU) 2018/858 anvendes til at supplere karosserikoden i typeattestens punkt 38: 09, 10, 15, 16, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28 og 31
	Trækker	Maksimal hastighed ikke over 79 km/t.

### Ændringsforslag 38

#### Forslag til forordning

#### BILAG I – 2 – 2.1.

Forordning (EU) 2019/1242

Bilag I – nr. 2.1

<i>Kommissionens forslag</i>	
2.1. Beregning af et nyt tungt køretøjs specifikke CO <sub>2</sub> -emissioner	
De specifikke emissioner i g/km for et nyt tungt køretøj v henført til en undergruppe sg eller for dets primærkøretøj beregnes efter følgende formel:	
$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$ $CO_{2p_v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2p_v,mp}$	
hvor:	
$\sum_{mp}$	er summen af alle opgaveprofiler mp opført i tabel 2
sg	er den undergruppe, som det nye tunge køretøj v er henført til, jf. dette bilags punkt 1
$W_{sg,mp}$	er vægtningen for opgaveprofilen angivet i punkt 2.1.1-2.1.3
$CO_{2v,mp}$	er CO <sub>2</sub> -emissionerne i g/km for det nye tunge køretøj v bestemt for en opgaveprofil mp, indberettet i overensstemmelse med artikel 13a og 13b og normaliseret efter bilag III
$CO_{2p_v,mp}$	er CO <sub>2</sub> -emissionerne i g/km for primærkøretøjet for det nye tunge køretøj v bestemt for en opgaveprofil mp, indberettet i overensstemmelse med artikel 13a og 13b
For nulemissionsmotorkøretøjer fastsættes værdierne CO <sub>2,mp</sub> og CO <sub>2p,mp</sub> til 0.	
<i>Ændringsforslag</i>	

## 2.1. Beregning af et nyt tungt køretøjs specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner

De specifikke emissioner i g/km for et nyt tungt køretøj v henført til en undergruppe sg eller for dets primærkøretøj beregnes efter følgende formel:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

hvor:

$\sum_{mp}$  er summen af alle opgaveprofiler mp opført i tabel 2

sg er den undergruppe, som det nye tunge køretøj v er henført til, jf. dette bilags punkt 1

$W_{sg,mp}$  er vægtningen for opgaveprofilen angivet i punkt 2.1.1-2.1.3

$CO2_{v,mp}$  er CO<sub>2</sub>-emissionerne i g/km for det nye tunge køretøj v bestemt for en opgaveprofil mp, indberettet i overensstemmelse med artikel 13a og 13b og normaliseret efter bilag III

$CO2p_{v,mp}$  er CO<sub>2</sub>-emissionerne i g/km for primærkøretøjet for det nye tunge køretøj v bestemt for en opgaveprofil mp, indberettet i overensstemmelse med artikel 13a og 13b

$CCF_i$  er kulstofkorrektionsfaktoren for det brændstof eller den blanding af brændstoffer, der anvendes, som defineret i artikel 3, nr. 25), og beregnet i henhold til punkt 7 i dette bilag, som skal anvendes fra 2030

For nulemissionsmotorkøretøjer fastsættes værdierne  $CO2_{v,mp}$  og  $CO2p_{v,mp}$  til 0.

## Ændringsforslag 39

### Forslag til forordning

#### Bilag I – punkt 2.7.2

##### Kommissionens forslag

2.7.2. For indberetningsperioder fra 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

Hvor:

$\sum_{sg}$	er summen af de undergrupper, der er taget med i beregningen af de pågældende gennemsnitlige specifikke CO2-emissioner efter punkt 4.2
$ZLEV$	er som bestemt i punkt 2.3
$share_{sg}$	er som bestemt i punkt 2.4
$zev_{sg}$	er som bestemt i punkt 2.4
$pv_{sg}$	er som bestemt i punkt 2.4
$MPW_{sg}$	er som bestemt i punkt 2.6
$avgCO2_{sg}$	er som bestemt i punkt 2.2
$avgCO2p_{sg}$	er som bestemt i punkt 2.2
$rCO2_{sg}$	er som bestemt i punkt 3.1.2.

#### Ændringsforslag

2.7.2. For indberetningsperioder fra 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC})$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

Hvor:

$\sum_{sg}$	er summen af de undergrupper, der er taget med i beregningen af de pågældende gennemsnitlige specifikke CO2-emissioner efter punkt 4.2
$ZLEV$	er som bestemt i punkt 2.3
$share_{sg}$	er som bestemt i punkt 2.4
$zev_{sg}$	er som bestemt i punkt 2.4
$pv_{sg}$	er som bestemt i punkt 2.4
$MPW_{sg}$	er som bestemt i punkt 2.6
$avgCO2_{sg}$	er som bestemt i punkt 2.2
$avgCO2p_{sg}$	er som bestemt i punkt 2.2
$rCO2_{sg}$	er som bestemt i punkt 3.1.2.

*share<sub>sgEHC</sub> er andelen af fabrikantens nye tunge køretøjer i klasse N3 i undergruppen sg, som er godkendt til brug i et ekstra tungt vogntog*

*$\alpha_{sg}$  kompensationsfaktoren til justering af effekten af en EHC's højere nyttelast på fabrikantens lastbiler, afhængigt af den gennemsnitlige største tilladte vogtogs vægt under brug, ved hjælp af den vægtede værdi af resultatet af følgende formler:*

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * \text{avgGVW}_{sg \text{ comb } 8x4} - 30) / 100, \text{ for } 8x4 \text{ lastbiler i ekstra tunge vogntog}$$

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * \text{avgGVW}_{sg \text{ comb other}} + 19) / 100, \text{ for andre lastbiler i ekstra tunge vogntog}$$

*avgGVW<sub>sg comb</sub> er det fabrikantspecifikke gennemsnit i registreringslandet for den højeste tilladte vogtogs vægt (ton) for sådanne lastbiler i ekstra tunge vogntog, når de er i brug, i undergruppe sg, når følgende betingelse er opfyldt:*

*Med henblik på beregning af CO<sub>2</sub>-emissioner betragtes en lastbil, der er omfattet af denne forordning, som en del af et ekstra tungt vogntog, hvis lastbilen er i klasse N3 og den højeste tilladte vægt for vogntoget, når det er i brug, i registreringslandet er på over 60 ton og er blevet indberettet i overensstemmelse med litra qa) i bilag IV, del A.*

## Ændringsforslag 40

### Forslag til forordning

#### BILAG I – 4 – 4.1. – Tabel 4.2.

Forordning (EU) 2019/1242

Bilag I – tabel 4.2

Kommissionens forslag			
4.2. Undergrupper af køretøjer, der tages med i beregningen af fabrikanters gennemsnitlige specifikke CO <sub>2</sub> -emissioner og specifikke emissionsmål			
X = 2025	X= NO	X = MCO <sub>2</sub>	X= MZE
Undergrupper af køretøjer omfattet af CO <sub>2</sub> -emissionsmål efter artikel 3a, stk. 1, litra a)	Undergrupper af godstransportkøretøjer omfattet af CO <sub>2</sub> -emissionsmål efter artikel 3a, stk. 1, litra b), c) og d), og stk. 3	Undergrupper af persontransportkøretøjer omfattet af CO <sub>2</sub> -emissionsmål efter artikel 3a, stk. 1, litra b), c) og d)	Undergrupper af persontransportkøretøjer omfattet af mål om nulemissionskøretøjer efter artikel 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD,	Alle undergrupper af køretøjer i punkt 1.1.1 og 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, <b>31-L2</b> , 31-DD, 33-LF, 33-L1, <b>33-L2</b> , 33-DD, 35-FE, 39-FE

10-LH			
<i>Ændringsforslag</i>			
4.2. Undergrupper af køretøjer, der tages med i beregningen af fabrikanterens gennemsnitlige specifikke CO <sub>2</sub> -emissioner og specifikke emissionsmål			
X = 2025	X= NO	X = MCO <sub>2</sub>	X= MZE
Undergrupper af køretøjer omfattet af CO <sub>2</sub> -emissionsmål efter artikel 3a, stk. 1, litra a)	Undergrupper af godstransportkøretøjer omfattet af CO <sub>2</sub> -emissionsmål efter artikel 3a, stk. 1, litra b), c) og d), og stk. 3	Undergrupper af persontransportkøretøjer omfattet af CO <sub>2</sub> -emissionsmål efter artikel 3a, stk. 1, litra b), c) og d)	Undergrupper af persontransportkøretøjer omfattet af mål om nulemissionskøretøjer efter artikel 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Alle undergrupper af køretøjer i punkt 1.1.1 og 1.1.3.	<b>31-L2</b> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <b>33-L2</b> , 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

## Ændringsforslag 41

### Forslag til forordning

#### **BILAG I – 4 – 4.3. – Tabel 4.3.1.**

Forordning (EU) 2019/1242

Bilag I – tabel 4.3.1

<i>Kommissionens forslag</i>					
4.3.1. Følgende CO <sub>2</sub> -emissionsreduktionsmål rfs og rfp, jf. artikel 3a, gælder for køretøjer i undergruppen og for forskellige indberetningsperioder:					
CO <sub>2</sub> -reduktionsmålene rfs og rfp					
Undergruppe		Indberetningsperiode for år			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Fra 2040
Mellemstore lastbiler	53, 54	0	43%	64%	90%
Tunge lastbiler > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Tunge lastbiler	4-UD, 4-RD,	15%	43%	64%	90%

> 16 t med en 4x2- eller 6x4-akselkonfiguration	4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH				
Tunge lastbiler > 16 t med specialakselkonfiguration	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Turbusser (rfsg)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Primærkøretøjer for turbusser (rfpsg)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Påhængskøretøjer		0	7,5%	7,5%	7,5%
Sættevogne		0	15%	15%	15%
<i>Ændringsforslag</i>					
4.3.1. Følgende CO2-emissionsreduktionsmål rfsg og rfpsg, jf. artikel 3a, gælder for køretøjer i undergruppen sg for forskellige indberetningsperioder:					
CO2-reduktionsmålene rfsg og rfpsg					
Undergruppe per sg	Indberetningsperiode for år				
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Fra 2040
Mellemstore lastbiler	53, 54	0	43%	64%	90%
Tunge lastbiler > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Tunge lastbiler > 16 t med en 4x2- eller 6x4-akselkonfiguration	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	43%	64%	90%
Tunge lastbiler > 16 t med specialakselkonfi	11, 12, 16	0	43%	64%	90%

guration					
Turbusser og mellembys busser (rfsg)	<i>31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD</i>	0	43%	64%	90%
Primærkøretøjer for turbusser og mellembys busser (rfpsg)	<i>31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD</i>	0	43%	64%	90%
Påhængskøretøjer	<i>421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633</i>	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
Sættevogne	<i>111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126</i>	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
<i>Sættevogne</i>	<i>131, 131V, 132, 132V, 133</i>	0	5,0%	7,5%	7,5%

## Ændringsforslag 42

### Forslag til forordning Bilag I – punkt 4.3.2.

<i>Kommissionens forslag</i>					
4.3.2. Følgende mål om nulemissionskøretøjer zevMsg, jf. artikel 3b, gælder for køretøjer i undergruppen sg for forskellige indberetningsperioder:					
Krav om nulemissionskøretøjer zevMsg					
Undergrup per sg		Indberetningsperiode for år			
		Før 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Fra 2040
Tunge bybusser	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, <b>31-L2, 33-L2</b>	0	100%	100%	100%
<i>Ændringsforslag</i>					
4.3.2. Følgende mål om nulemissionskøretøjer zevMsg, jf. artikel 3b, gælder for køretøjer i undergruppen sg for forskellige indberetningsperioder:					
Krav om nulemissionskøretøjer zevMsg					
Undergrup per sg		Indberetningsperiode for år			
		Før 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Fra 2040
Tunge bybusser	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100%	100%	100%

### **Ændringsforslag 43**

#### **Forslag til forordning**

#### **Bilag I – nr. 6 a (nyt)**

Forordning (EU) 2019/1242

Bilag I – punkt 7 (nyt)

<i>Kommissionens forslag</i>
<i>Ændringsforslag</i>
<b>7. BEREGNING AF KULSTOFKORREKTIONSFAKTOREN (CCF)</b>
<i>For hvert brændstof eller hver blanding af brændstoffer beregnes</i>



*kulstofkorrektionsfaktoren efter følgende metode:*

*For "Brændstoffer, der er omfattet af kulstofkorrektionsfaktoren" som defineret i artikel 3, nr. 25),  $CCF_i = 1$ .*

*For konventionelle og fossile brændstoffer,  $CCF_i = 0$ .*

*For blandinger af konventionelle brændstoffer og brændstoffer, der er omfattet af CCF beregnes CCF efter følgende formel:*

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$$

*Hvor:*

*$CCF_i$  er kulstofkorrektionsfaktoren for en specifik blanding af konventionelt brændstof  $i$  og alle brændstoffer, der er omfattet af kulstofkorrektionsfaktoren, og som kan anvendes til at erstatte den.*

*$SHARES_{n,i}$  er procentdelen af vedvarende brændstoffer indberettet i databasen Shares for den sidste tilgængelige indberetningsperiode  $n$  og beregnet som den gennemsnitlige andel for alle EU's medlemsstater.*

*$SHARES_{n-1,i}$  er procentdelen af vedvarende brændstoffer, der er indberettet i databasen Shares, for den næstsidste tilgængelige indberetningsperiode  $n$  og beregnet som den gennemsnitlige andel for alle EU-medlemsstater.*

*$SHARES_{n-2,i}$  er procentdelen af vedvarende brændstoffer indberettet i databasen Shares for den tredjesidste tilgængelige indberetningsperiode  $n$  og beregnet som den gennemsnitlige andel for alle EU's medlemsstater.*

*Databasen Shares er tilgængelig på:*

*<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data>*

## Ændringsforslag 44

### Forslag til forordning

#### Bilag IV – Del A – punkt q a (nyt)

Forordning (EU) 2019/1242

Bilag IV – (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*qa) totalmasse for en lastbil i klassen N3 i et ekstra tungt lastvognstog (EHC)*

*som omhandlet i bilag I, punkt 2.7.2, i lastbilens registreringsland, når lastbilen er koblet til en eller flere sættevogne/påhængskøretøjer.*

## PROCEDURE I RÅDGIVENDE UDVALG

<b>Titel</b>	om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO2-emissioner og indarbejdning af indberetningsforpligtelser og om ophævelse af forordning (EU) 2018/956
<b>Referencer</b>	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
<b>Korresponderende udvalg</b> Dato for vedtagelse	ENVI 29.3.2023.
<b>Udtalelse fra</b> Dato for vedtagelse	ITRE 29.3.2023.
<b>Ordfører for udtalelse</b> Dato for valg	Miapetra Kumpula-Natri 19.4.2023.
<b>Behandling i udvalg</b>	29.6.2023.
<b>Dato for vedtagelse</b>	12.10.2023.
<b>Resultat af den endelige afstemning</b>	+: 31 –: 3 0: 4
<b>Til stede ved den endelige afstemning – medlemmer</b>	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Paolo Borchia, Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Valter Flego, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Seán Kelly, Miapetra Kumpula-Natri, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Sara Skyttedal, Riho Terras, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
<b>Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere</b>	Francesca Donato, Klemen Grošelj, Elena Lizzi
<b>Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere (forretningsordenens art. 209, stk. 7)</b>	Asim Ademov, Maria Grapini, Pierre Larrourou

## ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I RÅDGIVENDE UDVALG

31	+
PPE	Asim Ademov, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Angelika Niebler, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Maria Grapini, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Pierre Larrourou, Tsvetelina Penkova

3	-
ECR	Johan Nissinen
NI	Clara Ponsatí Obiols
Verts/ALE	Henrike Hahn

4	0
ID	Paolo Borchia, Elena Lizzi, Isabella Tovaglieri
NI	Francesca Donato

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller