



Bruxelles, den 14.7.2021
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår styrkelse af præstationsnormerne for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner i overensstemmelse med Unionens øgede klimaambitioner

(EØS-relevant tekst)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -
{SWD(2021) 614 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Forslagets begrundelse og formål**

Med **meddelelsen om den europæiske grønne pagt**¹ iværksatte Kommissionen en ny vækststrategi for EU med det formål at omdanne EU til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi. Kommissionen bekræfter hermed sin ambition om at øge sine klimamål og gøre Europa til det første klimaneutrale kontinent inden 2050. Meddelelsen har endvidere som mål at beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede risici og konsekvenser. Nødvendigheden og værdien af den europæiske grønne pagt er kun blevet større på baggrund af de meget alvorlige virkninger af covid-19-pandemien for EU-borgernes sundhed og økonomiske velfærd.

Klimaændringerne er en presserende udfordring. I overensstemmelse med de videnskabelige resultater i særrapporten fra Det Mellemlandslige Panel om Klimaændringer (IPCC) skal der opnås global CO₂-neutralitet omkring 2050 og neutralitet for alle andre drivhusgasemissioner senere i dette århundrede. Denne presserende udfordring kræver, at EU øger sin indsats og udviser globalt lederskab ved at blive klimaneutral senest i 2050. Dette mål er fastlagt i meddelelsen "**En ren planet for alle** – En europæisk strategisk og langsigtet vision for en fremgangsrig, moderne, konkurrencedygtig og klimaneutral økonomi"².

På grundlag af en omfattende konsekvensanalyse foreslog Kommissionen i sin meddelelse fra september 2020 **Styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030**³ at hæve EU's ambitionsniveau og fremlagde en omfattende plan om at øge EU's bindende mål for 2030 på en ansvarlig måde i retning mod nettoemissionsreduktioner på mindst 55 %. Hævelsen af 2030-ambitionerne giver nu politikere og investorer større vished, så de ikke fremover lægger sig fast på emissionsniveauer, der ikke stemmer overens med EU's mål om klimaneutralitet inden 2050. 2030-målet er i overensstemmelse med Parisaftalens mål om at holde den globale temperaturstigning klart under 2 °C og fortsætte indsatsen for at holde den på 1,5 °C.

Det Europæiske Råd godkendte EU's nye bindende 2030-mål på sit møde i december 2020⁴. Det opfordrede også Kommissionen "*til at vurdere, hvordan alle økonomiske sektorer bedst kan bidrage til 2030-målet, og til at fremsætte de nødvendige forslag ledsaget af en tilbunds gående undersøgelse af de miljømæssige, økonomiske og sociale virkninger på medlemsstatsniveau, idet der tages hensyn til nationale energi- og klimaplaner, og den eksisterende fleksibilitet evalueres*".

I denne forbindelse vil **den europæiske klimalov**, vedtaget sammen med de øvrige EU-lovgivere, gøre EU's mål om klimaneutralitet retligt bindende og hæve 2030-ambitionsniveauet ved at fastsætte målet om at nå en netto reduktion af udledningerne på mindst 55 % inden 2030 sammenlignet med 1990-niveauet.

For at følge den kurs, der er udstukket i den europæiske klimalov, og nå dette øgede ambitionsniveau for 2030 har Kommissionen revideret den nuværende klima- og energilovgivning, som kun forventes at reducere drivhusgasemissionerne med 40 % inden 2030 og med 60 % inden 2050.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 690 final.

⁴ Det Europæiske Råds konklusioner fra 10.-11. december 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

Denne "fit for 55"-lovgivningspakke er som bekendtgjort i Kommissionens klimaplan⁵ den mest omfattende faktor i indsatsen for at nå de ambitiøse nye 2030-klimamål, og alle økonomiske sektorer og politikker skal yde deres bidrag, herunder vejtransportsektoren.

Transportsektoren er den eneste sektor, hvor drivhusgasemissionerne har været stigende. **Drivhusgasemissionerne fra vejtransporten** er ingen undtagelse. De udgør næsten 20 % af EU's samlede drivhusgasemissioner og er steget væsentligt siden 1990. Luftkvaliteten påvirkes fortsat af trafik og trængsel, hvilket får et stigende antal byer til at indføre lav- og nulemissionszoner med lokale adgangsbeskrænkninger for køretøjer med forbrændingsmotor og visse medlemsstater til at bekendtgøre, at salget af biler med forbrændingsmotor skal udfases.

Bilindustrien har central betydning for EU's økonomi og står for over 7 % af EU's BNP. Den giver arbejde — direkte eller indirekte, inden for fremstilling, salg, vedligeholdelse, byggeri og transport og transporttjenester — til 14,6 mio. europæere. EU er blandt verdens største producenter af motorkøretøjer og udviser teknologisk lederskab i denne sektor. EU investerer årligt 60,9 mia. EUR i forskning og udvikling i bilsektoren.

Bilsektoren gennemgår i øjeblikket en betydelig strukturel omstilling med f.eks. ændringer i rene og digitale teknologier, herunder et skift fra forbrændingsmotoren til nul- og lavemissionsteknologier samt køretøjer, der i stigende grad er opkoblet. Det skal være ambitionen at sætte bilsektoren i stand til at fortsætte og styrke sit lederskab inden for fremtidens teknologier, især i lyset af den internationale konkurrence.

Kommissionen tager i sin **strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet**⁶ fat på de bredere udfordringer med overgangen til nulemissionsmobilitet og fastlægger en køreplan for, hvordan europæisk transport støt følger kursen mod en bæredygtig og intelligent fremtid.

Handlingsplanen, der ledsager strategien, indeholder politikker, der bl.a. skal sikre stor udbredelse af nulemissionskøretøjer og den tilhørende infrastruktur. Skiftet til nulemissionskøretøjer vil hindre forurening og forbedre borgernes sundhed og understøtter desuden den europæiske grønne pagts **ambition om nulforurening**, der er beskrevet i handlingsplanen for nulforurening⁷.

CO₂-emissionsstandarderne for personbiler og lette erhvervskøretøjer er vigtige drivkræfter bag nedbringelsen af sektorens CO₂-emissioner, som det fremgår af meddelelsen "Styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030".

De **overordnede målsætninger** for dette forslag er at bidrage til at opnå klimaneutralitet inden 2050 og derfor i overensstemmelse med den europæiske klimalov at bidrage til at opnå en netto reduktion af drivhusgasemissionerne på mindst 55 % inden 2030 i forhold til 1990-niveauet.

Forslaget har **tre specifikke målsætninger**. Den første er at bidrage til klimamålene for 2030 og 2050 ved at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer.

Idet CO₂-emissionsstandarderne ikke har en øjeblikkelig virkning for nedbringelsen af emissionerne fra bilparken, og i betragtning af dynamikken i fornyelsen af flåden er det vigtigt med en tidlig indsats for at opfylde den langsigtede målsætning.

⁵ COM(2020) 562 final.

⁶ COM(2020) 789 final.

⁷ COM(2021) 400 final, se også i denne forbindelse direktiv 2008/50/EF om luftkvaliteten og renere luft i Europa og direktiv (EU) 2016/2284 om nationale emissionslofter for visse luftforurenende stoffer.

Den anden specifikke målsætning er at sikre **borgere og forbrugere** fordele ved en større udbredelse af nulemissionskøretøjer. De vigtigste forventede fordele består ikke kun i bedre luftkvalitet, navnlig i byerne. Præstationsnormerne for CO₂-emissioner får bilfabrikanterne til at øge udbuddet af nulemissionskøretøjer, og forbrugerne kan dermed få adgang til billigere nulemissionsmodeller og opnå betydelige energibesparelser ved at vælge nulemissionskøretøjer, hvilket nedsætter den samlede omkostning ved at eje disse køretøjer.

Den tredje specifikke målsætning er at stimulere **innovation inden for nulemissionsteknologier** og dermed styrke det **teknologiske lederskab** i bilindustriens værdikæde og stimulere beskæftigelsen i EU. Selv om bilsektoren har haft succes med at udvikle avancerede teknologier til køretøjer med forbrændingsmotor og fremstille og markedsføre disse over hele verden, er den nødt til i højere grad at kanalisere sine investeringer over i nulemissionsteknologier. I denne globale sammenhæng skal EU's bilsektor føre an i den løbende, globale overgang til nulemissionsmobilitet. Forslaget er teknologineutralt og ledsages af foranstaltninger til intensiveret udbredelse af emissionsfrie brændstoffer og ladeinfrastruktur.

Der forventes yderligere gevinster i form af **øget energieffektivitet og energiforsyningsikkerhed**.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Denne "fit for 55"-lovgivningspakke om klima og energi er et stort skridt i den grundige revision af EU-lovgivningen med henblik på at tilpasse den til EU's større klimaambitioner. Alle initiativer i pakken hænger tæt sammen.

Dette lovforslag om CO₂-emissionsstandarder for personbiler og lette erhvervskøretøjer supplerer de øvrige forslag i pakken og opretholder sammenhængen, navnlig med følgende foranstaltninger.

Ved at sikre nedbringelse af udledningerne fra vejtransport understøtter CO₂-emissionsstandarderne bl.a. medlemsstaternes indsats for at nå deres mål i henhold til **forordningen om indsatsfordeling (EU) 2018/842**⁸. Eftersom de giver incitament til at elektrificere køretøjerne, bidrager de både til energieffektivitetsmålsætningerne og til målsætningen for de vedvarende energikilder ved at tilbyde en supplerende måde at udnytte vedvarende energi på.

Der er tydelig komplementaritet mellem CO₂-emissionsstandarder og emissionshandel i forbindelse med bygninger og vejtransport. CO₂-emissionsstandarderne indvirker på udbuddet af mere brændstofeffektive og emissionsfrie køretøjer, idet de stiller krav til bilfabrikanterne i henseende til deres flåder af nye køretøjer. Udvidelsen af emissionshandelen til også at omfatte vejtransport vedrører brændstofforbruget i hele bilparken. Dette kan øge efterspørgslen efter både mere brændstofeffektive køretøjer og nulemissionskøretøjer og således fremme bilfabrikanternes opfyldelse af CO₂-effektivitetsmålsætningerne.

CO₂-emissionsstandarderne, der bringer nye nulemissionskøretøjer på markedet, er også en supplerende foranstaltning til **direktivet om vedvarende energi (EU) 2018/2001**⁹, som vil dekarbonisere produktionen af den elektricitet, der bruges i elbiler, og tilskynde til udbredelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer til bilparkens resterende forbrændingsmotorer.

⁸ 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.

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

Der er også vigtige synergieffekter mellem CO₂-emissionsstandarderne og et styrket emissionshandelssystem¹⁰ og direktivet om vedvarende energi. Emissionshandelssystemet og direktivet om vedvarende energi vil være drivkraften bag dekarboniseringen af elproduktionen, således at nulemissionskøretøjer med tilskyndelse fra CO₂-emissionsstandarderne gradvis overgår til udelukkende at køre på el fra vedvarende energikilder og dermed sikre dekarboniseringen af alle udledninger fra olie kilde til hjul.

Mens CO₂-emissionsstandarderne fremmer udbuddet af nulemissionskøretøjer, er **direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer 2014/94/EU**¹¹, som giver incitament til udrulning af opladnings- og optankningsinfrastruktur, et nødvendigt supplerende instrument, der skal afhjælpe markedshindringen for udrulning af denne infrastruktur. Dette fremmes igen af forordningen om indsatsfordeling, der ligeledes tilskynder medlemsstaterne til at træffe foranstaltninger i deres vejtransportsektor.

En kombination af energibeskatning, investering i lade- og optankningsinfrastruktur, ny prissætning af CO₂ og ajourførte CO₂-standarder giver en afbalanceret og omkostningseffektiv tilgang til nedbringelse af udledninger fra vejtransport og afhjælper dermed markedshindringer og -svigt og giver investorerne sikkerhed med henblik på investering i nulemissionsteknologier.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslagene i "fit for 55"-pakken stemmer overens med alle EU's tiltag og politikker og hjælper EU med at nå det forhøjede 2030-mål og gennemføre en vellykket og retfærdig omstilling til klimaneutralitet inden 2050, sådan som Kommissionen har fastslået i meddelelsen om den europæiske grønne pagt.

"Fit for 55"-pakken, "Next Generation EU" og den flerårige finansielle ramme for 2021-2027 vil bidrage til at gennemføre den grønne og den digitale omstilling, som er EU's mål. Kombinationen af disse politikker vil imødegå den økonomiske krise og fremskynde overgangen til en ren og bæredygtig økonomi, hvor klimaindsatsen er knyttet til økonomisk vækst. Initiativerne i pakken stemmer også overens med EU-politikkerne om en ren og cirkulær økonomi og om bæredygtig og intelligent mobilitet og med handlingsplanen for nulforurening. Hvis der ikke træffes ambitiøse foranstaltninger til at opnå emissionsfri vejtransport, bliver de andre økonomiske sektorer nødt til at bidrage mere, for at EU kan nå sine overordnede emissionsreduktionsmål.

Som Kommissionen bekendtgjorde i sin meddelelse om **ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning**¹², vil den sammen med offentlige myndigheder, interessenter og arbejdsmarkedets parter indlede en fælles proces med henblik på at finde de veje til grøn og digital omstilling, som kan understøtte opskaleringen af fremstillingen af nulemissionskøretøjer, den hurtige udrulning af infrastruktur for alternative brændstoffer og den tilhørende opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne.

Dette initiativ er også i overensstemmelse med EU's forsknings- og innovationspolitik. Der vil også blive ydet støtte til udvikling af nulemissionsteknologier i henhold til EU's rammeprogram for forskning og innovation og navnlig gennem Horisont Europa-partnerskaber.

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF.

¹¹ 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).

¹² COM(2020) 350 final.

For at styrke sammenhængen på tværs af politikkerne og som bekendtgjort i meddelelsen "**Bedre regulering: sammen om bedre lovgivning**"¹³ forbedrer Kommissionen desuden sine retningslinjer for bedre regulering for at sikre, at alle dens initiativer overholder princippet om ikke at gøre væsentlig skade og dermed opfylder forpligtelserne i den europæiske klimalov.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Retsgrundlaget for dette forslag er artikel 192 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). I overensstemmelse med artikel 191 og artikel 192, stk. 1, i TEUF skal Den Europæiske Union bidrage til forfølgelse af bl.a. følgende mål: bevarelse, beskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten, fremme på internationalt plan af foranstaltninger til løsning af de regionale og globale miljøproblemer og navnlig bekæmpelse af klimaændringer. På grundlag af artikel 192 i TEUF har EU allerede vedtaget politikker for nedbringelse af CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer gennem forordning (EF) 443/2009 og forordning (EU) 510/2011, som blev ophævet og erstattet af forordning (EU) 2019/631, der trådte i kraft den 1. januar 2020.

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

Klimaændringer er et grænseoverskridende problem, som ikke kan løses ved nationale eller lokale initiativer alene. Koordineringen af klimaindsatsen skal foregå på EU-plan og om muligt på verdensplan. EU's indsats er berettiget på baggrund af proportionalitetsprincippet som fastsat i artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. Siden 1992 har EU arbejdet på at udvikle fælles løsninger og fremme en global indsats for at bekæmpe klimaændringer. Nærmere bestemt vil en indsats på EU-plan sikre omkostningseffektiv opfyldelse af 2030-målene og de langsigtede mål for emissionsreduktion og samtidig garantere retfærdighed og miljømæssig integritet. I artikel 191-193 i TEUF stadfæstes og beskrives EU's kompetencer inden for klimaændringer.

Med henblik på at nå emissionsreduktionsmålet for 2030 og klimaneutralitetsmålet for 2050 er der brug for en stærkere indsats fra EU's side for at sikre et tilstrækkeligt stort bidrag fra vejtransportsektoren.

Selv om initiativer på nationalt, regionalt og lokalt plan kan skabe synergieffekter, er de hver for sig ikke tilstrækkelige. Hvis EU ikke gør en koordineret indsats ved at skærpe CO₂-emissionsstandarderne, skabes der risiko for markedsfragmentering på grund af mangfoldigheden af nationale ordninger og forskellige ambitionsniveauer og designparametre. De enkelte medlemsstater vil også hver for sig repræsentere et marked, der er for lille til at opnå det samme resultatniveau, hvorfor det er nødvendigt med en bred EU-tilgang for at skabe ændringer på sektorplan og sikre stordriftsfordele.

• Proportionalitetsprincippet

Dette forslag er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, fordi det ikke går videre, end hvad der er nødvendigt for at nå EU-målene for nedbringelse af drivhusgasemissioner på en omkostningseffektiv måde og samtidig garantere retfærdighed og miljømæssig integritet.

Klimaloven, som Europa-Parlamentet og Rådet har vedtaget, fastsætter, at der skal være opnået en samlet nedbringelse af drivhusgasemissionerne fra hele EU's hjemlige økonomi på mindst 55 % i forhold til 1990-niveauet inden 2030 og klimaneutralitet senest i 2050. Dette

¹³ COM(2021) 219 final.

forslag dækker en betydelig andel af disse drivhusgasemissioner og overflødiggør behovet for mere ambitiøse emissionsreduktioner i andre sektorer, hvor dekarboniseringen er en større udfordring. Det indeholder en revision af CO₂-emissionsstandarderne for personbiler og lette erhvervskøretøjer med henblik på at nå dette mål.

- **Valg af retsakt**

Forslaget er et forslag til ændring af forordning (EU) 2019/631, hvorfor en forordning er det eneste hensigtsmæssige retlige instrument. Da forordning (EU) 2019/631 blev omarbejdet for nylig, og ændringerne kun berører et begrænset antal bestemmelser, anses en ny omarbejdning og/eller erstatning af den eksisterende forordning ikke for hensigtsmæssig.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Hvad de fleste af forordningens elementer angår, er konklusionerne på evalueringsundersøgelsen¹⁴ fra 2015, der er afspejlet i konsekvensanalysen fra 2017¹⁵, stadig gældende. Et antal nye forpligtelser, der blev indført med forordning (EU) 2019/631, er ikke blevet evalueret, idet de enten endnu ikke finder anvendelse eller ikke er blevet gennemført fuldt ud. Dette vedrører navnlig de nye EU-flådedækkende mål for 2025 og 2030 og incitamentsmekanismen for nul- og lavemissionskøretøjer. Det er imidlertid nødvendigt med en revision for at bringe forordningen i overensstemmelse med ambitionerne i den europæiske grønne pagt, de hævdede emissionsreduktionsmål i den europæiske klimalov og den seneste udvikling på markedet. Disse ændringer blev underkastet en konsekvensanalyse,

- **Høringer af interesserede parter**

For at indsamle dokumentation og sikre større gennemsigtighed afholdt Kommissionen en offentlig høring om hvert enkelt forslag fra den 13. november 2020 til den 5. februar 2021. Et detaljeret sammendrag og resultaterne af den offentlige høring findes i bilag 2 til konsekvensanalysen for dette forslag.

Endvidere blev den indledende konsekvensanalyse gjort offentligt tilgængelig i fire uger fra den 29. oktober 2020.

Kommissionen ønskede nærmere bestemt feedback til forslaget fra især følgende interessenter:

- medlemsstaterne (nationale/regionale myndigheder)
- køretøjsfabrikanter
- komponent- og materialeleverandører
- energileverandører
- købere af køretøjer (private, virksomheder, flådeforvaltningsselskaber)
- bilistforeninger
- NGO'er på miljø-, transport- og forbrugerområdet
- arbejdsmarkedets parter.

¹⁴ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

¹⁵ SWD(2017) 650 final.

Ud over den offentlige høring og tilbagemeldingerne på den indledende konsekvensanalyse blev der også efterspurgt feedback på følgende måder:

- møder med relevante erhvervssammenslutninger som repræsentanter for virksomheder køretøjsfabrikanter, komponent- og materialeleverandører og energileverandører
- bilaterale møder med medlemsstaternes myndigheder, køretøjsfabrikanter, leverandører, arbejdsmarkedets parter og NGO'er
- holdningsdokumenter indsendt af interessenter eller myndigheder i medlemsstaterne.

De vigtigste bidrag kan sammenfattes som følger:

De fleste respondenter fra erhvervslivet, offentlige myndigheder og andre interessenter støttede målet om at *"nedbringe CO₂-emissionerne fra biler og varevogne for at nå 2030-målet på 55 % og 2050-målet om klimaneutralitet"*, mens borgerne havde blandede holdninger hertil. Målsætningen om at *"styrke konkurrenceevnen, det industrielle lederskab og innovation og stimulere beskæftigelsen i den europæiske bilindustri værdikæde"* og *"nedbringe den samlede omkostning ved at eje et køretøj for forbrugerne"* fik størst opbakning.

Med hensyn til niveauet for målene viste høringen, at der var blandede holdninger til, hvor faste fremtidens mål skal være, idet erhvervslivet til en vis grad støttede strengere mål fra 2030, mens NGO'erne ønskede stramninger fra 2025, de offentlige myndigheder generelt gik ind for strengere mål, og der var delte meninger hos borgerne. For så vidt angår tidsplanen støttede erhvervslivet en plan med fastsættelse af mål hvert femte år, mens andre interessenter var uenige om dette aspekt. Prisen på køretøjet, en begrænset rækkevidde og infrastrukturens tilgængelighed blev især anset for alvorlige hindringer for udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer. Svarene var blandede med hensyn til behovet for en incitamentsmekanisme, og hvilke køretøjstyper der skulle støttes. Hvad angår eventuel indførelse af en mekanisme til medregning af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i CO₂-mål opfyldelsen, var meningene delte.

- **Ekspertbistand**

Med hensyn til den kvantitative vurdering af de økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger bygger konsekvensanalysen på en række scenarier, der er udviklet til Primesmodellen. Denne analyse blev suppleret med andre modelleringsværktøjer såsom GEM-E3 og E3ME og JRC's DIONE-model.

Overvågningsdata om drivhusgasemissioner og andre karakteristika ved flåden af nye lette erhvervskøretøjer blev hentet i de årlige overvågningsdata, som medlemsstaterne indberetter, og samlet af Det Europæiske Miljøagentur (EEA) i henhold til forordning (EU) 2019/631.

Yderligere oplysninger blev indsamlet af eksterne kontrahenter i henhold til tjenesteydelseskontrakter.

- **Konsekvensanalyse**

Konsekvensanalyserne for de forskellige initiativer i "fit for 55"-lovgivningspakken er baseret på integrerede modellerings-scenarier, der afspejler samspillet mellem forskellige politiske instrumenter med hensyn til erhvervsdrivende, for at sikre komplementaritet, sammenhæng og effektivitet i indsatsen for at opfylde klimaambitionerne for 2030 og 2050.

Konsekvensanalysen, der ledsager dette forslag, supplerer den analyse, der blev foretaget i 2020-konsekvensanalysen, der understøttede 2030-klimaplanen¹⁶. Dette udgør det analytiske grundlag for fastsættelsen af målet om en nedsættelse af drivhusgasemissionerne på mindst 55 % inden 2030 sammenlignet med 1990-niveauet og målet om klimaneutralitet senest i 2050.

Konsekvensanalysen, der ledsager forslaget, er desuden forberedt og udarbejdet i overensstemmelse med den gældende vejledning om bedre lovgivning, og Udvalget for Forskriftskontrol afgav en positiv udtalelse om forslaget den 19. april 2021.

Forbedringer, der er anbefalet af udvalget, er blevet indarbejdet i den endelige version. Dette omfatter følgende:

- klarlægning af grundene til at revidere den gældende forordning (EU) 2019/631 og sammenhængen og proportionaliteten i henseende til de øvrige tilknyttede lovgivningsinitiativer
- yderligere påvisning af gennemførligheden af de ambitiøse reduktionsmål og klarlægning af afvejningerne mellem de tre målmodeller
- yderligere oplysninger om de foretrukne modellens virkning for konkurrenceevnen, innovationen og gnidningsfri overgang i sektoren
- indarbejdelse af interessenternes synspunkter i analysen.

Politiske løsningsmodeller

Konsekvensanalysen har omfattet politiske løsningsmodeller fordelt på tre emner, som skal omhandle de identificerede problemer og sikre opfyldelse af de politiske målsætninger.

- (1) CO₂-emissionsmål for biler og varevogne (niveauer, tidsplan og nærmere betingelser)

For så vidt angår niveauet for målene dækker de omhandlede løsningsmodeller tre forløb frem til 2040, som også afspejler, at målet er at opnå en nedbringelse af vejtransportemissionerne på 90 % inden 2050, idet der tages hensyn til, at bilerne på vejene er 10-15 år gamle.

For at bidrage til det øgede, overordnede ambitionsniveau for 2030 og målet om klimaneutralitet i 2050 er den foretrukne løsningsmodel, at man i betydelig grad hæver de EU-flådedækkende CO₂-mål for både personbiler og lette erhvervskøretøjer senest i 2030. Dette vil skabe den nødvendige drivkraft til at fremskynde forsyningen af markedet med nulemissionskøretøjer og være fordelagtigt for køretøjsbrugerne samt stimulere innovation og teknologisk lederskab, samtidig med at det begrænser omkostningsstigningen for fabrikanterne.

For så vidt angår tidsplanen for stramningen af målene er den foretrukne løsningsmodel at opretholde den lovgivningsmæssige tilgang til målfastsættelse med nedjustering hvert femte år og ikke hyppigere, således at fabrikanterne får tilstrækkelig fleksibilitet til at håndtere denne overgang. For at tage hensyn til bilsektorens udviklingscyklus er det derfor hensigtsmæssigt at fastholde de niveauer, der er fastsat for 2025.

Eventuelle indtægter fra afgifter for emissionsoverskridelser skal fortsat indgå i EU's almindelige budget. De øvrige løsningsmodeller vil betyde en massiv forøgelse af den administrative byrde uden direkte at gavne bilsektoren i forbindelse med denne overgang.

¹⁶ SWD(2020) 176 final.

Den mulighed, som fabrikanter i og uden for EU med lille produktionsvolumen (dvs. dem, der er ansvarlige for registreringen af mellem 1 000 og 10 000 nye personbiler eller mellem 1 000 og 22 000 nye varevogne hvert kalenderår) har for at få tildelt et undtagelsesmål, vil blive fjernet fra 2030 og dermed forbedre lovgivningens virkningsfuldhed og sammenhæng. Denne frist giver de berørte fabrikanter tid til at planlægge og tilpasse sig til de nye lovkrav og falder sammen med datoen for ikrafttrædelse af de hævdede mål. Fabrikanter, der er ansvarlige for under 1 000 nyregistrerede personbiler hvert kalenderår vil fortsat være undtaget.

(2) specifikke incitamentter for nul- og lavemissionskøretøjer

Der blev overvejet forskellige løsningsmodeller for incitamentsmekanismen for nul- og lavemissionskøretøjer (ZLEV), såvel med hensyn til typen af mekanismen som de typer køretøjer, den skulle omfatte. Den foretrukne model er, at ZLEV-incitamentsordningen fjernes fra 2030 for både biler og lette erhvervskøretøjer, idet udbredelsen på markedet af nul- og lavemissionskøretøjer vil blive drevet frem af de strengere CO₂-mål, der vil være gældende fra 2030, hvilket vil få fabrikanterne til at udrulle betydeligt flere nulemissionskøretøjer. Dette vil også forenkle lovgivningen og forhindre risikoen for underminering af dens virkningsfuldhed.

(3) en mekanisme til medregning af det potentielle bidrag fra vedvarende og kulstoffattige brændstoffer med henblik på vurdering af målopfyldelsen

To løsningsmodeller blev overvejet i denne henseende: enten en kulstofkorrektionsfaktor eller en krediteringsordning. At indføre en sådan medregningsmekanisme er imidlertid ikke den foretrukne model, da den ville udviske de forskellige aktørers ansvarsområder med hensyn til at nå målene, underminere lovgivningens virkningsfuldhed og effektivitet og øge den administrative byrde og kompleksitet. Fremme af brugen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer skal ske gennem revision af direktivet om fremme af vedvarende energi, emissionshandelssystemet og energibeskatningsdirektivet.

- **Målrettet regulering og forenkling**

I overensstemmelse med Kommissionens engagement i bedre lovgivning er forslaget udelukkende udarbejdet på en inkluderende måde, baseret på gennemsigtighed og løbende samarbejde med de interesserede parter.

Sammenlignet med den nugældende forordning forventes forslaget ikke at øge de administrative omkostninger, som lovgivningen afføder. Desuden gør det ikke den retlige ramme mere kompleks.

To af de eksisterende bestemmelser, dvs. ZLEV-incitamentsordningen med "bonus" og undtagelsen for "lille produktionsvolumen", foreslås fjernet fra 2030, hvilket bør bidrage til forenklingen af lovgivningen. Samtidig vil det lovgivningsmæssige system fortsat sikre fleksibilitet med henblik på at sænke fabrikanternes omkostninger ved målopfyldelsen.

Der foreslås ingen ændringer af ordningen for overvågning af målopfyldelse eller af niveauet for afgifterne for emissionsoverskridelser. Forslaget vil derfor hverken øge fabrikanternes eller de kompetente nationale myndigheders administrationsomkostninger eller Kommissionens håndhævelsesomkostninger.

- **Grundlæggende rettigheder**

I dette forslag overholdes de grundlæggende rettigheder og de principper, som bl.a. Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder anerkender¹⁷. Mere specifikt

¹⁷ EUT C 326 af 26.10.2012, s. 391.

bidrager det til målet om et højt niveau af miljøbeskyttelse i overensstemmelse med princippet om en bæredygtig udvikling som fastsat i artikel 37 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Indsamling, rapportering og behandling af forskellige datasæt er centrale elementer i gennemførelsen og håndhævelsen af de præstationsnormer for CO₂-emissioner, som udvides eller justeres i dette forslag. Disse datasæt omfatter data til brug for vurdering af målopfyldelsen, for kontrol af CO₂-emissioner fra ibrugtagne køretøjer og for vurdering af, om typegodkendelsesproceduren er repræsentativ for CO₂-emissioner under faktiske forhold. Med henblik på de vigtige retsvirkninger af sådanne datasæt er der behov for en betydelig indsats for at sikre, at de er korrekte og pålidelige, og det kræver yderligere arbejdsressourcer hos Kommissionen. En detaljeret opgørelse af virkningerne for budgettet findes i finansieringsoversigten.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Der findes allerede et veletableret system til overvågning af gennemførelsen af forordning (EU) 2019/631. Medlemsstaterne indberetter årligt alle nyregistrerede biler og varevognes CO₂-emissioner og masse til Kommissionen. Fabrikanterne kan oplyse Kommissionen om fejl i disse foreløbige data. Desuden vil fabrikanterne og medlemsstaternes kompetente myndigheder fra 2022 indberette data om biler og varevognes brændstof- og energiforbrug under faktiske forhold til Kommissionen.

Kommissionen offentliggør hvert år med støtte fra Det Europæiske Miljøagentur (EEA) de endelige overvågningsdata fra det foregående kalenderår, herunder den fabrikantspecifikke CO₂-målopfyldelse. Lovgivningen vil fortsat være baseret på denne veletablerede overvågnings- og opfyldelsesramme. Fra 2022 vil Kommissionen, igen med støtte fra EEA, offentliggøre en sammenligning mellem godkendelsestypen og dataene for CO₂-emissioner under faktiske forhold.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1, stk. 1: Ændring af artikel 1 — Genstand og formål

I stk. 5 i artikel 1 revideres de EU-flådedækkende CO₂-mål for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer med virkning fra 2030. Der tilføjes et nyt afsnit som stk. 5a om de EU-flådedækkende mål, der skal gælde fra 2035.

For at tage højde for ændringen i prøvningsproceduren i forbindelse med typegodkendelse, dvs. fra den gamle prøvningsmetode "New European Drive Cycle" (NEDC) til den nye verdensomspændende prøvningsprocedure for lette køretøjer (WLTP), udtrykkes de EU-flådedækkende mål i procentvise nedbringelser i forhold til udgangspunktet i 2021. Dette udgangspunkt fastsættes på basis af gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021, hvor de emissionsværdier, der anvendes som input til beregningen, er de værdier, der er målt under WLTP, i stedet for de emissionsværdier, som fabrikanterne har indberettet, hvilket forhindrer en ubegrundet forøgelse af udgangspunktets niveau. Kommissionen offentliggør 2021-udgangspunktet senest den 31. oktober 2022.

Incitamentet for nul- og lavemissionskøretøjer i stk. 7 fjernes med virkning fra 2030. Datoen i stk. 6 ændres som følge heraf.

Artikel 1, stk. 2: Ændring af artikel 2 — Anvendelsesområde

Stk. 1 i artikel 2 ændres for at erstatte henvisningerne til direktiv 2007/46/EF¹⁸ (rammedirektivet om typegodkendelse), som blev ophævet pr. 1. september 2020, med henvisninger til rammeforordningen for typegodkendelse (EU) 2018/858¹⁹, der har været gældende siden da.

Da det ophævede direktiv og den nye forordning har forskellig struktur, er ændringerne nødvendige for at sikre præcisionen i de retlige henvisninger.

Artikel 1, stk. 3: Ændring af artikel 3 — Definitioner

I stk. 1 i artikel 3 ændres definitionerne, så de stemmer med dem, der findes i typegodkendelseslovgivningen, og definitionen af areal under bilen og nyttelast udgår, idet disse termer ikke længere er relevante for gennemførelsen af forordningen.

Artikel 1, stk. 4: Ændring af artikel 4 — Specifikke emissionsmål

Der tilføjes et underafsnit til stk. 1 i artikel 4, hvori der indføres en sikring mod, at beregningen af fabrikantens specifikke emissionsmål under visse omstændigheder resulterer i et negativt mål. Hvis den situation opstår, sættes det specifikke emissionsmål til 0 g CO₂/km.

Artikel 1, stk. 5: Ændring af artikel 7 — Overvågning og rapportering af gennemsnitlige emissioner

Der tilføjes et nyt afsnit som stk. 6a, hvorved Kommissionen som led i kontrollen af de foreløbige overvågningsdata får mulighed for at anmode typegodkendende myndigheder om at udfærdige en korrektionserklæring i de tilfælde, hvor typegodkendelsesdokumentationen eller typeattesten ikke kan korrigeres i henhold til typegodkendelseslovgivningen, f.eks. når de ukorrekte data vedrører en typegodkendelse, der ikke længere er gyldig.

Stk. 11, der omhandler indberetning af data om køretøjer i klasse M₂ og N₂, udgår, idet disse køretøjskategorier falder ind under forordning (EU) 2018/956²⁰ om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug.

Artikel 1, stk. 6: Ændring af artikel 10 — Undtagelser for visse fabrikanter

I stk. 2 i artikel 10 fjernes med virkning fra 2030 den mulighed, som fabrikanter, der er ansvarlige for mellem 1 000 og 10 000 nyregistrerede personbiler eller mellem 1 000 og 22 000 nyregistrerede lette erhvervskøretøjer i et kalenderår har for at indgive en ansøgning om undtagelse fra de specifikke emissionsmål. Fabrikanter, der er ansvarlige for under 1 000 nyregistrerede personbiler hvert kalenderår vil fortsat være undtaget.

Artikel 1, stk. 7: Ændring af artikel 13 — Verifikation af CO₂-emissioner fra ibrugtagne køretøjer

I stk. 3 i artikel 13 tilføjes en bestemmelse om, at Kommissionen har mulighed for at anmode en typegodkendende myndighed om at afgive en korrektionserklæring i de tilfælde, hvor

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

¹⁹ Forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF.

²⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 af 28. juni 2018 om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug.

typegodkendelsesdokumentationen eller typeattesten ikke kan korrigeres i henhold til typegodkendelseslovgivningen, f.eks. fordi den ikke længere er gyldig.

Artikel 1, stk. 8: Ændring af artikel 14 — Tilpasning af værdierne M_0 og TM_0

I artikel 14, stk. 2, korrigeres retsgrundlaget for at ændre bilag I, så det er i overensstemmelse med gældende praksis, og den nuværende ordlyd, der henviser til en forordning, der supplerer forordning (EU) 2019/631, erstattes.

Artikel 1, stk. 9: Ny artikel 14a — Statusrapport

Der tilføjes en ny artikel 14a for at indføre en forpligtelse for Kommissionen til at rapportere om fremskridtene hen imod nulemissionsvejmobilitet og vurdere behovet for eventuelle supplerende foranstaltninger til at lette omstillingen.

Artikel 1, stk. 10: Ændring af artikel 15 — Revision og rapportering

I artikel 15, stk. 1, fastsættes det, at forordning (EU) 2019/631 skal revideres i 2026, mens artikel 5, stk. 2, hvor en række elementer opregnes med henblik på den aktuelle revision, udgår.

Der tilføjes et nyt afsnit som stk. 9, der sikrer retsgrundlaget for at ændre formlerne til beregning af de specifikke emissionsmål i bilag I, del B, når dette er nødvendigt for at tage hensyn til den specifikke procedure for lette erhvervskøretøjer, som typegodkendes i flere etaper. Dette henviser nærmere betegnet til den procedure, der finder anvendelse, når et køretøj fremstilles af mere end én fabrikant, og ansvaret for CO₂-emissionerne fra det færdigopbyggede køretøj tilskrives fabrikanten af basiskøretøjet. For at give fabrikanten vished med henblik på sin planlægning gælder der en specifik procedure for, hvordan sådanne etapevise lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og masse bestemmes. Kommissionen har beføjelse til at fastsætte proceduren for etapevise køretøjer og kan i tilfælde af revision af denne procedure også skulle justere formlen til beregning af det specifikke emissionsmål.

Artikel 1, stk. 11: Ændring af artikel 17 — Udøvelse af de delegerede beføjelser

I stk. 2, 3 og 6 i artikel 17 tilføjes en henvisning til den nye bestemmelse i artikel 15, stk. 9.

Artikel 1, stk. 12: Ændringer af bilag I

Del A i bilag I om personbiler ændres for at afspejle ændringerne af artikel 1. Dette gælder bl.a. justering af formlerne til beregning af de EU-flådedækkende mål for 2030 og fastsættelse af formlerne for 2035 samt de årlige specifikke emissionsmål for hver fabrikant og fjernelse af anvendelsen af ZLEV-faktoren med virkning fra 2030.

I del B i bilag I om lette erhvervskøretøjer foretages lignende ændringer samt en yderligere justering af formlerne til fastsættelse af de hældningsværdier, der er nødvendige for at beregne de årlige specifikke emissionsmål. Denne justering foretages for at sikre en rimelig fordeling af nedbringelsesbyrden mellem fabrikanten af de letteste erhvervskøretøjer og fabrikanten af de tungere køretøjer i denne kategori.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår styrkelse af præstationsnormerne for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner i overensstemmelse med Unionens øgede klimaambitioner

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Parisaftalen, der blev vedtaget i december 2015 inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), trådte i kraft i november 2016 ("Parisaftalen"). Parterne er blevet enige om at holde stigningen i den gennemsnitlige globale temperatur et godt stykke under 2 °C over de førindustrielle niveauer og om at fortsætte indsatsen for at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C over de førindustrielle niveauer.
- (2) Håndtering af klima- og miljørelaterede udfordringer og opnåelse af målene i Parisaftalen er centrale elementer i meddelelsen om "den europæiske grønne pagt", som Kommissionen vedtog den 11. december 2019²³. Den europæiske grønne pagts nødvendighed og værdi er kun blevet større i lyset af covid-19-pandemiens meget alvorlige indvirkning på EU-borgernes sundhed og økonomiske velfærd.
- (3) Den europæiske grønne pagt kombinerer et omfattende sæt af gensidigt forstærkende foranstaltninger og initiativer, der sigter mod at opnå klimaneutralitet i EU senest i 2050, og indeholder en ny vækststrategi, der har til formål at omdanne Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor økonomisk vækst er afkoblet fra ressourceanvendelse. Den har ligeledes til formål at beskytte, bevare og øge Unionens naturkapital og beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede trusler og

²¹ EUT C af , s. .

²² EUT C af , s. .

²³ Meddelelse fra Kommissionen — Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final af 11.12.2019).

konsekvenser. Samtidig påvirker denne omstilling kvinder og mænd forskelligt og har en særlig indvirkning på visse ugunstigt stillede grupper såsom ældre, personer med handicap og personer med en racemæssig eller etnisk minoritetsbaggrund. Det skal derfor sikres, at omstillingen er retfærdig og inklusiv, og at ingen lades i stikken.

- (4) Unionen forpligtede sig til at reducere Unionens nettodrivhusgasemissioner for hele økonomien med mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauerne i det ajourførte nationalt bestemte bidrag, der blev forelagt UNFCCC's sekretariat den 17. december 2020.
- (5) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [--]²⁴ har Unionen fastsat målet om klimaneutralitet for økonomien som helhed senest i 2050. Ved nævnte forordning fastsættes der også en bindende EU-forpligtelse til at reducere nettodrivhusgasemissioner (emissioner efter fratrækning af optag) med mindst 55 % under 1990-niveauerne senest i 2030.
- (6) Alle økonomiske sektorer forventes at bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner, herunder vejtransportsektoren.
- (7) Foranstaltningerne i nærværende forordning er nødvendige som en del af en sammenhængende og konsekvent ramme, der er nødvendig for at nå Unionens overordnede mål om at reducere nettodrivhusgasemissioner.
- (8) For at opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990 er det nødvendigt at skærpe de reduktionskrav, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631²⁵ for både personbiler og lette erhvervskøretøjer. Der skal også fastlægges en klar kurs for yderligere reduktioner efter 2030 for at bidrage til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050. Uden en ambitiøs indsats for reduktion af drivhusgasemissioner inden for vejtransport vil der være behov for større emissionsreduktioner i andre sektorer, herunder sektorer, hvor dekarbonisering er en større udfordring.
- (9) De skærpede krav om reduktion af CO₂-emissioner bør tilskynde til, at der bringes stadig flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet, samtidig med at der skabes fordele for forbrugerne og borgerne med hensyn til luftkvalitet og energibesparelser og det sikres, at innovationen i bilindustriens værdikæde kan opretholdes. I den globale kontekst skal EU's bilkæde også være en førende aktør i den igangværende omstilling til nulemissionsmobilitet. De styrkede normer for CO₂-emissionsreduktion er teknologineutrale med hensyn til at nå deres EU-flådedækkende mål. Der er og vil fortsat være forskellige teknologier til rådighed for at nå det flådedækkende mål om nulemission. Nulemissionskøretøjer omfatter i øjeblikket batteridrevne køretøjer, brændselscellekøretøjer og andre brintdrevne køretøjer, og den teknologiske innovation fortsætter. Nulemissionskøretøjer og lavemissionskøretøjer, som også omfatter velfungerende pluginhybridbiler, kan fortsat spille en rolle i omstillingsprocessen.
- (10) På den baggrund bør der fastsættes nye, hævdede reduktionsmål for CO₂-emissioner for både nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter 2030. Disse mål

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

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

bør lægges fast på et niveau, der kan sende et stærkt signal om at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer på EU-markedet og stimulere innovation inden for nulemissionsteknologier på en omkostningseffektiv måde.

- (11) Målene i de reviderede præstationsnormer for CO₂-emissioner bør ledsages af en europæisk strategi for at håndtere udfordringerne i forbindelse med opskaleringen af fremstillingen af nulemissionskøretøjer og de dertil knyttede teknologier, behovet for opkvalificering og omskoling af arbejdstagerne i sektoren samt den økonomiske diversificering og omlægning af aktiviteterne. Hvis det er hensigtsmæssigt, bør der overvejes finansiell støtte på EU-niveau og fra medlemsstaterne for at tiltrække private investeringer, herunder via Den Europæiske Socialfond Plus, Fonden for Retfærdig Omstilling, Innovationsfonden, genopretnings- og resiliensfaciliteten og andre instrumenter inden for den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, i overensstemmelse med statsstøttereglerne. De reviderede statsstøtteregler på miljø- og energiområdet vil sætte medlemsstaterne i stand til at støtte erhvervslivet i dekarboniseringen af deres produktionsprocesser og indføre grønnere teknologier i forbindelse med den nye industristrategi.
- (12) I den ajourførte nye industristrategi²⁶ forudses det, at der i fællesskab skal skabes grønne og digitale omstillingsprocesser i partnerskab med erhvervslivet, offentlige myndigheder, arbejdsmarkedets parter og andre interessenter. I denne forbindelse bør der udvikles en proces for omstillingen af mobilitetsøkosystemet for at understøtte omstillingen i bilindustriens værdikæde. I denne proces bør der især tage hensyn til SMV'erne i bilindustriens værdikæde og høringen af arbejdsmarkedets parter, også fra medlemsstaternes side, samtidig med at man bygger på den europæiske dagsorden for færdigheder med initiativer som f.eks. pagten for færdigheder for at mobilisere den private sektor og andre interessenter til at opkvalificere og omskole den europæiske arbejdsstyrke med henblik på den grønne og den digitale omstilling. Processen bør også omfatte hensigtsmæssige foranstaltninger og incitamenter på europæisk og nationalt plan til at fremme nulemissionskøretøjer, der er økonomisk overkommelige. De fremskridt, der gøres med denne omfattende proces for mobilitetsøkosystemet, bør hvert andet år overvåges inden for rammerne af en statusrapport, som Kommissionen forelægger, og hvori der bl.a. ses på fremskridtene med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, deres prisudvikling, udviklingen inden for alternative brændstoffer og udbygningen af infrastruktur som krævet i forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer, innovative teknologiers potentiale til at opnå klimaneutral mobilitet, international konkurrenceevne, investeringer i bilindustriens værdikæde, opkvalificering og omskoling af arbejdstagere og omlægning af aktiviteter. Statusrapporten skal også bygge videre på den statusrapport, som medlemsstaterne forelægger hvert andet år i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen bør høre arbejdsmarkedets parter i forbindelse med udarbejdelsen af statusrapporten, herunder om resultaterne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter. Innovationerne i bilindustriens forsyningskæde fortsætter. Innovative teknologier såsom produktion af elektrobrændstoffer med luftopsamling kan, hvis de videreudvikles, give mulighed for en økonomisk overkommelig klimaneutral mobilitet. Kommissionen bør derfor følge fremskridtene med innovationen i sektoren som led i sin statusrapport.

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning, COM(2021) 350 final af 5.5.2021.

- (13) De EU-flådedækkende mål skal suppleres med den nødvendige etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU²⁷.
- (14) Fabrikanterne bør have tilstrækkelig fleksibilitet til gradvis at tilpasse deres vognparker med henblik på at håndtere overgangen til nulemissionskøretøjer på en omkostningseffektiv måde, og det er derfor hensigtsmæssigt at opretholde tilgangen med nedjustering af målniveauerne hvert femte år.
- (15) Med de strengere EU-flådedækkende mål fra 2030 og fremefter vil fabrikanterne skulle bringe betydeligt flere nulemissionskøretøjer på EU-markedet. I den forbindelse vil incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer ("ZLEV") ikke længere tjene sit oprindelige formål og risikere at underminere effektiviteten af forordning (EU) 2019/631. ZLEV-incitamentsordningen bør derfor afskaffes fra og med 2030. Inden da, dvs. i hele dette årti, vil incitamentsordningen for ZLEV fortsat støtte udbredelsen af køretøjer med emissioner fra nul til 50 g CO₂/km, herunder batteridrevne elkøretøjer, brændselscellekøretøjer, der anvender hydrogen, og velfungerende pluginhybridkøretøjer. Derefter vil pluginhybridkøretøjer fortsat blive modregnet de flådedækkende mål, som køretøjsfabrikanterne skal opfylde.
- (16) Gennemførelsen af CO₂-emissionsstandarderne hænger nøje sammen med gennemførelsen af typegodkendelseslovgivningen. Efter at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF²⁸ den 1. september 2020 blev ophævet og erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858²⁹, er det for at sikre fortsat overensstemmelse mellem de to sæt instrumenter hensigtsmæssigt yderligere at tilpasse definitionerne og ajourføre henvisningerne i forordning (EU) 2019/631 til rammeloavgivningen om typegodkendelse.
- (17) Den emissionsreduktionsindsats, der er nødvendig for at nå de EU-flådedækkende mål, fordeles mellem fabrikanterne ved hjælp af en grænseværdikurve baseret på den gennemsnitlige masse af nye køretøjer i EU's og fabrikanternes flåder af nye køretøjer. Selv om det er hensigtsmæssigt at opretholde denne mekanisme, er det nødvendigt at forhindre, at det specifikke emissionsmål for en fabrikant bliver negativt som følge af de strengere EU-flådedækkende mål. Det er derfor nødvendigt at præcisere, at hvis et sådant resultat forekommer, bør det specifikke emissionsmål sættes til 0 g CO₂/km.
- (18) For at sikre en rimelig fordeling af reduktionsindsatsen bør de to grænseværdier for lettere og tungere lette erhvervskøretøjer tilpasses, så de afspejler de strengere CO₂-reduktionsmål.
- (19) De værdier, der anvendes til beregning af de specifikke emissionsmål og de gennemsnitlige specifikke emissioner for en fabrikant, er baseret på data, der er registreret i typegodkendelsesdokumentationen og typeattesterne for de pågældende køretøjer. For at sikre at CO₂-emissionsstandarderne er effektive, er det afgørende, at de data, der anvendes til disse formål, er korrekte. Hvis der alligevel konstateres fejl i

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

²⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

²⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

dataene, kan det på grundlag af typegodkendelseslovgivningen måske ikke være muligt at korrigere den typegodkendelsesdokumentation eller de typeattester, der allerede er udstedt, hvis dataene henviser til typegodkendelser, der er ophørt med at være gyldige. I sådanne situationer bør Kommissionen have beføjelse til at anmode de relevante typegodkendelsesmyndigheder eller, hvor det er relevant, fabrikkerne om at udfærdige en korrektionserklæring, på grundlag af hvilken de værdier, der anvendes til at fastlægge fabrikanternes resultater med hensyn til at opfylde deres mål, kan korrigeres.

- (20) Indberetning af data fra køretøjer i klasse M₂ (busser) og N₂ (mellemstore lastbiler) falder ind under anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956³⁰, og dette krav bør derfor udgå af forordning (EU) 2019/631.
- (21) I betragtning af de øgede overordnede mål for reduktion af drivhusgasemissioner og for at undgå potentielle markedsforvridende virkninger bør reduktionskravene for alle fabrikker på EU-markedet harmoniseres, undtagen for dem, der er ansvarlige for mindre end 1 000 nye køretøjer, der er registreret i et kalenderår. Derfor bør muligheden for, at fabrikker, der er ansvarlige for mellem 1 000 og 10 000 personbiler eller mellem 1 000 og 22 000 lette erhvervskøretøjer, der er nyregistreret i et kalenderår, kan ansøge om en undtagelse fra deres specifikke emissionsmål, ophøre fra og med 2030.
- (22) For at sikre juridisk klarhed og konsekvens med gældende praksis er det hensigtsmæssigt at præcisere, at justeringerne af M₀- og TM₀-værdierne bør foretages gennem ændringer af bilag I til forordning (EU) 2019/631 og ikke ved hjælp af en retsakt, der supplerer nævnte forordning.
- (23) De fremskridt, der er gjort i henhold til forordning (EU) 2019/631 med hensyn til at nå reduktionsmålene for 2030 og tiden derefter, bør gennemgås i 2026. I forbindelse med denne gennemgang bør alle aspekter, der indgår i rapporteringen hvert andet år, tages i betragtning.
- (24) Muligheden for at hensætte indtægterne fra afgifterne for emissionsoverskridelser til en bestemt fond eller et relevant program er blevet vurderet i overensstemmelse med artikel 15, stk. 5, i forordning (EU) 2019/631 med den konklusion, at dette ville øge den administrative byrde betydeligt uden at gavne bilindustrien direkte i omstillingsprocessen. Indtægter fra afgifter for emissionsoverskridelser skal derfor fortsat betragtes som indtægter, der indgår i Unionens almindelige budget, jf. artikel 8, stk. 4, i forordning (EU) 2019/631.
- (25) For at sikre, at beregningen af de specifikke emissionsmål for fabrikker, der er ansvarlige for CO₂-emissionerne fra etapevise lette erhvervskøretøjer, kan tilpasses for at tage hensyn til ændringer i proceduren for fastlæggelse af sådanne køretøjers CO₂-emissioner og masse, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring, om nødvendigt, af beregningsformlerne i del B i bilag I til forordning (EU) 2019/631. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016

³⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 af 28. juni 2018 om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug (EUT L 173 af 9.7.2018, s. 1).

om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

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

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

(1) I artikel 1 foretages følgende ændringer:

(a) I stk. 5 foretages følgende ændringer:

i) i litra a) ændres tallet "37,5 %" til "55 %"

ii) i litra b) ændres tallet "31 %" til "50 %"

(b) Som stk. 5a indsættes:

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

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

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

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

(d) Stk. 7 udgår.

(2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

(a) I stk. 1 foretages følgende ændringer:

(a) i litra a) ændres henvisningen til "bilag II til direktiv 2007/46/EF" til "artikel 4, stk. 1, litra a), nr. i), i forordning (EU) 2018/858".

(b) Litra b) affattes således:

"b) klasse N₁, som defineret i artikel 4, stk. 1, litra b), punkt i), i forordning (EU) 2018/858 og omfattet af forordning (EF) nr. 715/2007 ("lette erhvervskøretøjer"), der er registreret i Unionen for første gang, og som ikke tidligere har været registreret uden for Unionen ("nye lette erhvervskøretøjer"). For nulemissionskøretøjer i klasse N med en referencemasse på over 2 610 kg eller 2 840 kg skal de, alt efter omstændighederne, fra den 1. januar 2025 i forbindelse med denne forordning og med forbehold af forordning (EU) 2018/858 og forordning (EF) nr. 715/2007 betragtes som lette erhvervskøretøjer, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde,

hvis den overskydende referencemasse alene skyldes massen af energilagringssystemet."

- (b) I stk. 3 ændres henvisningen til "del A, punkt 5, i bilag II til direktiv 2007/46/EF" til en henvisning til "del A, punkt 5, i bilag I til forordning (EU) 2018/858".
- (3) I artikel 3, stk. 1, foretages følgende ændringer:
- (a) Indledningen affattes således:
- "I denne forordning finder definitionerne i forordning (EU) 2018/858 anvendelse. Desuden forstås ved:".
- (b) Litra b)-g) og litra i) og n) udgår.
- (4) I artikel 4, stk. 1, tilføjes følgende afsnit:
- "Hvis det specifikke emissionsmål, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.3, eller bilag I, del B, punkt 6.3, er negativt, sættes det specifikke emissionsmål for så vidt angår litra c) til 0 g/km."
- (5) I artikel 7 foretages følgende ændringer:
- (a) Som stk. 6 a indsættes:
- "6 a. Hvis Kommissionen finder, at de foreløbige data, som medlemsstaterne har forelagt i henhold til stk. 2, eller de data, som fabrikanterne har meddelt i henhold til stk. 5, er baseret på ukorrekte data i typegodkendelsesdokumentationen eller i typeattesterne, underretter Kommissionen den typegodkendende myndighed eller i givet fald fabrikanten og anmoder den typegodkendende myndighed eller i givet fald fabrikanten om at udfærdige en korrektionserklæring med angivelse af de korrigerede data. Korrektionserklæringen fremsendes til Kommissionen, og de korrigerede data anvendes til at ændre de foreløbige beregninger i henhold til stk. 4."
- (b) Stk. 11 udgår.
- (6) Artikel 10, stk. 2, første punktum, affattes således:
- "Der kan indrømmes en undtagelse, som der er ansøgt om i henhold til stk. 1, fra de specifikke emissionsmål, og som gælder til og med kalenderåret 2029."
- (7) I artikel 13, stk. 3, tilføjes følgende punktum:
- "Hvis dataene i typegodkendelsesdokumentationen ikke kan korrigeres i henhold til forordning (EU) 2018/858, udfærdiger den ansvarlige typegodkendende myndighed en korrektionserklæring med angivelse af de korrigerede data og fremsender denne erklæring til Kommissionen og de berørte parter."
- (8) I artikel 14, stk. 2, ændres ordene "supplere denne forordning ved at fastlægge de foranstaltninger, der er omhandlet i" til "ændre bilag I som omhandlet i".
- (9) Som artikel 14a indsættes:

"Artikel 14a

Statusrapport

Senest den 31. december 2025 og derefter hvert andet år aflægger Kommissionen rapport om fremskridtene hen imod nulemissionsvejmobilitet. Rapporten skal navnlig indeholde en overvågning af fremskridtene og en vurdering af behovet for

eventuelle yderligere foranstaltninger for at lette omstillingen, herunder ved hjælp af finansielle midler.

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

(10) I artikel 15 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 1 affattes således:

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

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

(b) Stk. 2-5 udgår.

(c) Som stk. 9 tilføjes:

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

(11) I artikel 17 foretages følgende ændringer:

(a) I stk. 2 ændres "artikel 15, stk. 8" til "artikel 15, stk. 8 og 9".

(b) I stk. 3 ændres "artikel 15, stk. 8" til "artikel 15, stk. 8 og 9".

(c) I stk. 6 ændres "artikel 15, stk. 8" til "artikel 15, stk. 8 og 9".

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

Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til forordning om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår styrkelse af præstationsnormerne for CO₂-emissioner fra nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer i overensstemmelse med EU's større klimaambitioner

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Klimaindsats Udgiftsområde 3 — Naturressourcer og miljø Afsnit 9 — Miljø og klimaindsats
--

1.3. Forslaget/initiativet vedrører:

- en ny foranstaltning
- en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning³¹
- en forlængelse af en eksisterende foranstaltning
- en sammenlægning eller omlægning af en eller flere foranstaltninger til en ny/anden foranstaltning.

1.4. Mål

1.4.1. Generelle mål

De overordnede målsætninger for dette forslag er at bidrage til at opnå klimaneutralitet senest i 2050 og derfor i overensstemmelse med den europæiske klimalov at bidrage til at opnå en nettoreduktion af drivhusgasemissionerne på mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauet.
--

Forslaget indgår i "fit for 55"-pakken om klima- og energimål for 2030 med det sigte at nå EU's reduktionsmål for egne drivhusgasemissioner på mindst 55 % i forhold til 1990-niveauet på en omkostningseffektiv måde og bidrage til begrænsningen af den globale opvarmning. Pakken indfrier Kommissionens forpligtelse ifølge artikel 3 i den europæiske klimalov til at revidere relevant EU-lovgivning med henblik på at sikre opfyldelse af det førnævnte mål.

1.4.2. Specifikke mål

De specifikke mål med dette forslag er at:

1. bidrage til målet om senest i 2030 at opnå en nettoreduktion af drivhusgasemissionerne på 55 % og til senest i 2050 at opnå klimaneutralitet gennem revidering og fastsættelse af nye EU-flådedækkende mål med henblik på at sænke CO₂-udledningerne fra biler og varevogne på en omkostningseffektiv måde
2. sikre forbrugerne fordele ved en større udbredelse af nulemissionskøretøjer i form af bedre luftkvalitet i navnlig byerne og større energibesparelser ved brug af nulemissionskøretøjer

³¹ Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

3. stimulere innovation inden for nulemissionsteknologier og dermed styrke det teknologiske lederskab i EU-bilindustriens værdikæde og stimulere beskæftigelsen.

1.4.3. *Forventede resultater og virkninger*

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgruppen.

Forslaget vil sikre, at CO₂-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer reduceres, at forbrugerne opnår fordele i form af bedre luftkvalitet og større energibesparelser, og at det teknologiske lederskab hos EU-bilindustriens værdikæde styrkes. Der forventes yderligere fordele i form af øget energieffektivitet og energiforsyningsikkerhed.

1.4.4. *Resultatindikatorer*

Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.

Følgende indikatorer er blevet identificeret:

1. EU-flådens gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye biler og varevogne vil blive overvåget årligt pr. køretøj, fabrikant og medlemsstat.
2. Forskellen mellem dataene om typegodkendte CO₂-emissioner og dataene om CO₂-emissioner under faktiske forhold vil blive overvåget gennem indsamling og offentliggørelse af data om brændstofforbrug under faktiske forhold.
3. Afvigelser mellem typegodkendte CO₂-emissioner og CO₂-emissioner fra ibrugtagne køretøjer vil blive overvåget gennem indførelse af en specifik kontrolprocedure for ibrugtagne køretøjer og indsamling af typegodkendelsesdata.
4. Drivhusgasemissioner fra biler og varevogne vil blive overvåget ved hjælp af medlemsstaternes årlige drivhusgasemissionsopgørelser.
5. Antal og andel af nyregistrerede nul- og lavemissionskøretøjer vil blive overvåget ved hjælp af de årlige overvågningsdata, der indberettes af medlemsstaterne.
6. Omkostningerne ved og virkningsfuldheden af de teknologier, der anvendes i køretøjerne til at mindske udledningerne, vil blive overvåget på basis af data, der skal indsamles hos fabrikanter, leverandører og eksperter.
7. Innovationsniveauet vil blive målt i form af nye patenter på nulemissionsteknologier, som europæiske bilfabrikanter får registreret i offentligt tilgængelige patentdatabaser.
8. Beskæftigelsesniveauet vil blive overvåget på basis af offentligt tilgængelige Eurostat-statistikker over sektorspecifik beskæftigelse i EU.

1.5. **Forslagets/initiativets begrundelse**

1.5.1. *Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet*

Fabrikanter af nye personbiler og lette erhvervskøretøjer, der er registreret i EU, skal:

- opfylde de reviderede flådedækkende CO₂-emissionsmål
- indberette data om brændstofforbrug målt under faktiske forhold ved hjælp af standardudstyr til Kommissionen
- underkaste sig overensstemmelsesafprøvninger af ibrugtagne køretøjer, hvis resultater indberettes til Kommissionen.

Medlemsstaterne skal årligt indberette tekniske data om nyregistrerede personbiler og lette erhvervskøretøjer til Kommissionen og Det Europæiske Miljøagentur.

- 1.5.2. *Merværdien ved en indsats fra EU's side (f.eks. koordineringsfordele, retssikkerhed, større effektivitet eller komplementaritet). Ved "merværdien ved en indsats fra EU's side" forstås her merværdien af EU's intervention i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis.*

Klimaændringer er et grænseoverskridende problem, som ikke kan løses ved nationale eller lokale initiativer alene. Koordineringen af klimaindsatsen skal foregå på EU-plan, og EU's indsats er berettiget på baggrund af proportionalitetsprincippet.

Selv om initiativer på nationalt, regionalt og lokalt plan kan skabe synergieffekter, er de hver for sig ikke tilstrækkelige. Hvis EU ikke gør en koordineret indsats ved at skærpe CO₂-emissionsstandarderne, skabes der risiko for markedsfragmentering på grund af de mange forskellige nationale ordninger og forskellige ambitionsniveauer og designparametre. De enkelte medlemsstater vil også hver for sig repræsentere et marked, der er for lille til at opnå det samme resultatniveau, hvorfor det er nødvendigt med en bred EU-tilgang for at skabe ændringer på sektorplan og sikre stordriftsfordele.

- 1.5.3. *Erfaringer fra lignende foranstaltninger*

Forslaget bygger på eksisterende EU-lovgivning, som har sikret løbende nedbringelser af CO₂-emissionerne fra EU-flåden af nye personbiler og lette erhvervskøretøjer gennem det seneste årti.

- 1.5.4. *Sammenhæng med den flerårige finansielle ramme og eventuelle synergivirkninger med andre relevante instrumenter*

Nærværende forslag er foreneligt med målsætningerne for "Next Generation EU" og den flerårige finansielle ramme for 2021-2027, som vil bidrage til at gennemføre den grønne og den digitale omstilling, som er EU's mål. Kombinationen af disse rammer vil imødegå den økonomiske krise og fremskynde overgangen til en ren og bæredygtig økonomi, hvor klimaindsatsen er knyttet til økonomisk vækst.

Denne "fit for 55"-lovgivningspakke om klima og energi er et stort skridt i den grundige revision af EU-lovgivningen med henblik på at tilpasse den til EU's større klimaambitioner som fastsat i den europæiske grønne pagt. Alle initiativer i pakken hænger tæt sammen.

Dette lovforslag om CO₂-emissionsstandarder for personbiler og lette erhvervskøretøjer supplerer og opretholder sammenhængen med de relevante forslag i pakken.

- 1.5.5. *Vurdering af de forskellige tilgængelige finansieringsmuligheder, herunder muligheden for omfordeling*

Ikke relevant

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

Begrænset varighed

- gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ
- finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for forpligtelsesbevillinger og fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for betalingsbevillinger.

Ubegrænset varighed

- iværksættelse med en indkøringsperiode fra 2023 til 2025
- derefter gennemførelse i fuldt omfang.

1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)³²

Direkte forvaltning ved Kommissionen

- i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer
- i gennemførelsesorganer

Delt forvaltning i samarbejde med medlemsstaterne

Indirekte forvaltning ved at overlade budgetgennemførelsesopgaver til:

- tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget
- internationale organisationer og deres organer (angives nærmere)
- Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond
- de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 70 og 71
- offentligretlige organer
- privatretlige organer, der har fået overdraget samfundsopgaver, forudsat at de stiller tilstrækkelige finansielle garantier
- privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som stiller tilstrækkelige finansielle garantier
- personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er udpeget i den relevante basisretsakt

Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".

Bemærkninger

³² Forklaringer vedrørende forvaltningsmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BudgWeb:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/DA/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

Det kræver en omfattende indsamling af data fra forskellige kilder, herunder medlemsstater, bilfabrikanter og nationale typegodkendende myndigheder, at overvåge virkningsfuldheden af de foreslåede skærpede krav til CO₂-emissionsreduktion. Selv om dataforvaltningen varetages af Det Europæiske Miljøagentur og Det Fælles Forskningscenter, er det GD CLIMA, der har ansvaret for dataindsamlingen, herunder samspillet med de indberettende enheder. GD CLIMA's opgaver omfatter endvidere analyse af data og forberedelse og udførelse af opfølgende foranstaltninger, herunder udskrivning af bøder til fabrikanter baseret på de indsamlede data.

Der bliver eller vil blive indsamlet tre primære datasæt:

Data om nyregistrerede køretøjer, herunder tekniske oplysninger, indberettes årligt af medlemsstaterne til EEA. Disse data danner grundlag for bestemmelsen af, om fabrikanterne overholder deres specifikke emissionsmål, og for udskrivning af bøder. Dataene verificeres af fabrikanterne, hvorefter de bekræftes ved afgørelse truffet af Kommissionen.

De data om brændstofforbrug og/eller elektrisk energiforbrug, der registreres i køretøjet under faktiske forhold, vil årligt blive indberettet til EEA fra 2022 for så vidt angår data fra fabrikanterne og fra 2025 for de datas vedkommende, der indsamles af medlemsstaterne ved tekniske kontroller. Dataene vil blive anvendt som grundlag for vurderingen af, hvor repræsentative de typegodkendte CO₂-emissioner er, og kan afføde en revision af CO₂-emissionsmålene og i relevant omfang af typegodkendelseslovgivningen.

Dataene om emissionsprøvnings i forbindelse med typegodkendelse vil blive indsamlet løbende af Det Fælles Forskningscenter med henblik på proceduren for kontrol af, hvor godt CO₂-emissioner, der er fastslået ved typegodkendelsen, stemmer overens med ibrugtagne køretøjers emissioner.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. *Begrundelse for den/de påtænkte forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi*

Forslaget gennemfører ikke et finansielt program, da der er tale om udformning af en langsigtet politik. Forvaltningsmetode, finansieringsmekanismer, betalingsvilkår og kontrolstrategi i forbindelse med fejlprocenter finder ikke anvendelse. Gennemførelsen af dette forslag vil kræve intern omfordeling af menneskelige ressourcer i Kommissionen. Der er fastlagt passende procedurer herfor.

2.2.2. *Oplysninger om de udpegede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem*

Dette forslag vedrører ikke et udgiftsprogram.

Effektiv overvågning af køretøjsregistreringsdata er afgørende for retssikkerheden i forbindelse med håndhævelsen af lovgivningen og for at sikre ensartede spilleregler for de forskellige fabrikanter.

Indsamlingen af data under faktiske forhold og kontrolproceduren for ibrugtagne køretøjer vil sikre, at uregelmæssigheder i køretøjsregistreringsdataene opdages, og at der træffes effektive og rettidige afhjælpende foranstaltninger, og skal også sikre, at den langsigtede virkningsfuldhed af EU's CO₂-emissionsmål ikke undermineres med tiden.

Risikoen for fejlbehæftede køretøjsregistreringsdata eller forsinkede indberetninger fra medlemsstaterne og/eller fabrikkerne kan afføde vanskeligheder for gennemførelsen af CO₂-emissionsstandarderne.

Risikoen for, at forskellen mellem CO₂-emissioner og brændstofforbrug under faktiske forhold og de værdier, der er fastslået i forbindelse med typegodkendelsen, øges, kan undergrave CO₂-emissionsmålene.

Risikoen for, at de CO₂-emissioner, som fabrikkerne får registreret i de typeattester, der bruges til registreringsformål, ikke svarer til CO₂-emissionerne fra ibrugtagne køretøjer, kan undergrave CO₂-emissionsmålene.

De primære interne kontrolsystemer omfatter kontrol af de indberettede registreringsdata, analyser af udviklingen i data om faktiske forhold sammenlignet med registrerede data og påvisning af afvigelser mellem de CO₂-emissioner, der er registreret i typeattesterne, og emissionerne fra ibrugtagne køretøjer.

2.2.3. *Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolforanstaltningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)*

Dette initiativ medfører ikke nye væsentlige kontroller/risici, som ikke vil være omfattet af en eksisterende intern ramme for kontrol. Ingen specifikke foranstaltninger ud over anvendelsen af finansforordningen påtænkes.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger., f.eks. fra strategien til bekæmpelse af svig.

Ud over anvendelsen af finansforordningen til at forebygge svig og uregelmæssigheder vil de skærpede krav til CO₂-emissionsreduktionerne, der stilles i nærværende forslag, blive ledsaget af øget overvågning og indberetning af forskellige datasæt som beskrevet i punkt 2.2.2.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) på budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme

- Eksisterende udgiftsposter på budgettet

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgifternes art	Bidrag			
	Nr.	OB/ IOB ³³	fra EFTA-lande ³⁴	fra kandidatlande ³⁵	fra tredjelande	iht. finansforordningens artikel 21, stk. 2, litra b)
7	20 01 02 01	IOB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

Nye budgetposter, som der er søgt om: Ikke relevant

³³ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikkeopdelte bevillinger.

³⁴ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

³⁵ Kandidatlande og, efter omstændighederne, potentielle kandidatlande på Vestbalkan.

3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger

Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme			3	Miljø og naturressourcer				
GD: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	I ALT
Aktionsbevillinger								
09 02 03	Forpligtelser	(1)						
	Betalinger	(2)						
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer								
09 01 01 01		(3)						
Bevillinger I ALT til GD CLIMA	Forpligtelser	= 1 + 3						
	Betalinger	= 2 + 3						
Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)						
	Betalinger	(5)						
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)						
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 3 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	= 4 + 6						
	Betalinger	= 5 + 6						

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	7	"Administration"
--	----------	------------------

Dette afsnit skal udfyldes ved hjælp af de "administrative budgetoplysninger", der først skal indføres i [bilaget til finansieringsoversigten](#) (bilag V til de interne regler), som uploades til DECIDE med henblik på høring af andre tjenestegrene.

i mio. EUR (tre decimaler)

		2023	2024	2025	2026	2027	I ALT
GD: CLIMA							
• Menneskelige ressourcer		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
• Andre administrationsudgifter							
I ALT GD CLIMA	Bevillinger	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
--	--	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

i mio. EUR (tre decimaler)

		2023	2024	2025	2026	2027	I ALT
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
	Betalinger	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Der angives mål og resultater ↓			2023	2024	2025	2026	2027	I ALT						
	RESULTATER													
	Type ³⁶	Resultat- nes gnsntl. . om- kost- ninger	Antal	Om- kost- ninger	Antal	Om- kost- ninger	Antal	Om- kost- ninger	Antal	Om- kost- ninger	Antal	Om- kost- ninge r	Antal result- tater i alt	Omkost- ninger i alt
SPECIFIKT MÅL NR. 1 ³⁷ ...														
— Resultat														
— Resultat														
— Resultat														
Subtotal for specifikt mål nr. 1														
SPECIFIKT MÅL NR. 2 ...														
— Resultat														
Subtotal for specifikt mål nr. 2														
I ALT														

³⁶ Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks. anal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

³⁷ Som beskrevet i punkt 1.4.2. "Specifikke mål ...".

3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

	År 2023 ³⁸	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	I ALT
--	--------------------------	------------	------------	------------	------------	-------

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme						
Menneskelige ressourcer	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
Andre administrationsudgifter						
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7³⁹ i den flerårige finansielle ramme						
Menneskelige ressourcer						
Andre udgifter af administrativ art						
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme						

I ALT	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
--------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, der i forvejen er afsat til generaldirektoratets forvaltning af aktionen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

³⁸ År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet begyndes. I stedet for "n" indsættes det forventede første gennemførelsesår (f.eks.: 2021). Dette gælder også for de følgende år.

³⁹ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

3.2.4. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i årsværk

	År 2023	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)					
20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (i delegationer)					
01 01 01 01 (indirekte forskning)					
01 01 01 11 (direkte forskning)					
Andre budgetposter (skal angives)					
• Eksternt personale (i årsværk)⁴⁰					
20 02 01 (KA, UNE, V under den samlede bevillingsramme)					
20 02 03 (KA, LA, UNE, V og JED i delegationerne)					
XX 01 xx yy zz⁴¹	- i hovedsædet				
	- i delegationer				
01 01 01 02 (KA, UNE, V – indirekte forskning)					
01 01 01 12 (KA, UNE, V – direkte forskning)					
Andre budgetposter (skal angives)					
I ALT	2	2	2	2	2

XX angiver det berørte politikområde eller budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til aktionen, og/eller interne rokader i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	<p>Der vil blive brug for yderligere en tjenestemand fra 2023 til at varetage en ny funktion, der skal sikre koordinering og opfølgning på de forskellige dataindsamlingsforløb, der er fastsat i forordningen. Denne funktion afspejler navnlig behovet for styrket opfølgning på udviklingen i CO₂-emissioner fra nye biler og varevogne under faktiske forhold for at sikre, at de hævdede reduktionsmål i nærværende forslag faktisk nås. Den nye funktion vil sikre etableringen af et effektivt og sammenhængende grundlag for gennemførelsen og håndhævelsen af CO₂-emissionsstandarderne og udarbejdelsen af eventuelle dertilhørende nye politiske foranstaltninger.</p> <p>Denne funktion omfatter følgende specifikke opgaver:</p>
--------------------------------------	---

⁴⁰ KA: kontraktansatte, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer, JED: junioreksperter ved delegationerne.

⁴¹ Deloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

	<ul style="list-style-type: none"> • at sikre den overordnede koordinering af de forskellige dataindsamlingsforløb, herunder analyse af data og kontrol af overensstemmelse mellem de forskellige datasæt • opfølgning hos de indberettende enheder (fabrikanter, nationale dataindberettende myndigheder og typegodkendende myndigheder) og kontakt med EEA og JRC • at sikre, at fabrikanterne og medlemsstaterne foretager en effektiv indberetning af data om brændstofforbrug under faktiske forhold, herunder opfølgning og datakontrol sammen med EEA • at foretage en analyse af dataene om faktiske forhold, især med hensyn til udviklingen i forskellen mellem emissioner under faktiske forhold og typegodkendelsesemissioner, og at levere detaljeret teknisk input til fremtidige revisioner af CO₂-emissionsstandarderne og typegodkendelseslovgivningen • udarbejdelse af Kommissionens årlige afgørelser om data om faktiske forhold • udarbejdelse af korrektioner til CO₂-overensstemmelsesdata (registreringsdata), hvis der er fastslået afvigelser på basis af kontrolproceduren for ibrugtagne køretøjer, herunder sikring af effektiv indsamling sammen med JRC af testdata fra typegodkendelser. <p>Der vil blive brug for endnu en tjenestemand yderligere til at bidrage til udarbejdelsen af den nye statusrapport i henhold til artikel 14a om fremskridtene med at opnå nulemissionsvejmobilitet og til vurderingen af behovet for eventuelle supplerende foranstaltninger til fremme af omstillingen.</p>
Eksternt personale	Ikke relevant

3.2.5. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

- Forslaget/initiativet:

- kan finansieres fuldt ud gennem omfordeling inden for det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme (FFR).

Der planlægges ikke yderligere driftsudgifter. Under alle omstændigheder vil de endelige udgifter blive afholdt inden for LIFE-rammen.

- kræver anvendelse af den uudnyttede margen under det relevante udgiftsområde i FFR og/eller anvendelse af særlige instrumenter som fastlagt i FFR-forordningen.

Der redegøres for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter, de tilsvarende beløb og de instrumenter, der foreslås anvendt.

- kræver, at der foretages en revision af den flerårige finansielle ramme.

Der redegøres for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og beløbenes størrelse

3.2.6. Tredjemands bidrag til finansieringen

Forslaget/initiativet:

- indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand
- indeholder bestemmelser om samfinansiering med tredjemand, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
Angiv organ, som deltager i samfinansieringen						
Samfinansierede bevillinger I ALT						

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne
- Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
- for egne indtægter
 - for andre indtægter

Angiv, om indtægterne er formålsbestemte

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ⁴²				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artikel 4 2 9						

For indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der påvirkes.

ikke relevant

Andre bemærkninger (f.eks. om hvilken metode/formel der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne eller andre oplysninger).

Indtægter fra de afgifter for emissionsoverskridelser, der betales af fabrikanter, som overskrider deres årlige specifikke emissionsmål, forventes at forekomme og skal fortsat regnes for en indtægt til det almindelige EU-budget. Nærværende forslag har ikke affødt ændringer i metoden til beregning af afgifterne. Det er ikke muligt at anslå indtægtsniveauet, førend de årlige data om fabrikanternes resultater med hensyn til at nå deres mål foreligger.

⁴² Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.

