

REGLUGERÐ EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (ESB) 2023/851

2024/EES/41/28

frá 19. apríl 2023

um breytingu á reglugerð (ESB) 2019/631 að því er varðar styrkingu staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir nýjar fólksbifreiðar og ný, létt atvinnuökutæki í samræmi við aukinn metnað Sambandsins í loftslagsmálum (*)

EVROÞUPINGID OG RAD EVROÞUSAMBANDSINS HAFA,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 1. mgr. 192. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins ⁽¹⁾,

með hliðsjón af álitum svæðanefndarinnar ⁽²⁾,

í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð ⁽³⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Parísarsamningurinn ⁽⁴⁾, sem var samþykktur 12. desember 2015 samkvæmt rammasamningi Sameinuðu þjóðanna um loftslagsbreytingar (UNFCCC), öðlaðist gildi 4. nóvember 2016. Aðilar að Parísarsamningnum hafa samþykkt að halda hækkan á hitastigi á heimsvísu vel undir 2 °C yfir gildum fyrir iðnvæðingu og að fylgja eftir viðleitni til að takmarka hækkan hitastigs við 1,5 °C yfir gildum fyrir iðnvæðingu. Sú skuldbinding var styrkt, samkvæmt rammasamningi Sameinuðu þjóðanna um loftslagsbreytingar, með samþykkt loftslagssáttmálans í Glasgow (e. *Glasgow Climate Pact*) 13. nóvember 2021 þar sem ráðstefna aðilanna að rammasamningi Sameinuðu þjóðanna um loftslagsbreytingar, sem er fundur aðilanna að Parísarsamningnum, viðurkennir að áhrif loftslagsbreytinga verði miklu minni við 1,5 °C hækkan á hitastigi samanborið við 2 °C og einsetur sér að fylgja eftir viðleitni til að takmarka hækkan hitastigs við 1,5 °C.
- 2) Kjarninn í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 11. desember 2019 um „Grænt samkomulag í Evrópu“ (e. *European Green Deal*) er að fást við loftslags- og umhverfistengdar áskoranir og ná markmiðum Parísarsamningsins. Í ályktun sinni frá 15. janúar 2020 um „Græna samkomulagið í Evrópu“ ⁽⁵⁾ hvatti Evrópuþingið til nauðsynlegrar umbreytingar yfir í loftslagshlutlaust samfélag eigi síðar en 2050 og lýsti yfir loftslags- og umhverfisneyðarástandi í ályktun sinni frá 28. nóvember 2019 um loftslags- og umhverfisneyðarástand ⁽⁶⁾. Þörfin fyrir og gildi Græns samkomulags í Evrópu hefur einungis aukist í ljósi mjög alvarlegra áhrifa COVID-19-heimsfaraldursins á heilbrigði og efnahagslega velsæld borgara í Sambandinu.
- 3) Grænt samkomulag í Evrópu sameinar viðtækar og gagnkvæmt styrkandi ráðstafanir og framtaksverkefni, sem miða að því að ná fram loftslagshlutleysi í Sambandinu eigi síðar en 2050, þar sem sett er fram ný vaxtarstefna með áherslu á að umbreyta Sambandinu í sanngjarnt og velmegandi samfélag, með nútímalegt, auðlindanýtið og samkeppnishæft hagkerfi

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 110, 25.4.2023, bls. 5. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 107/2024 frá 26. apríl 2024 um breytingu á XX. viðauka (Umhverfismál) við EES-samninginn (bíður birtingar).

(1) Stjtið. ESB C 194, 12.5.2022, bls. 81.

(2) Stjtið. ESB C 270, 13.7.2022, bls. 38.

(3) Afstaða Evrópuþingsins frá 14. febrúar 2023 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum) og ákvörðun ráðsins frá 28. mars 2023.

(4) Stjtið. ESB L 282, 19.10.2016, bls. 4.

(5) Stjtið. ESB C 270, 7.7.2021, bls. 2.

(6) Stjtið. ESB C 232, 16.6.2021, bls. 28.

og öflugar atvinnugreinar sem halda áfram að vera leiðandi á heimsvísu, hver á sínu sviði, og alþjóðlegur drifkraftur á sviði nýsköpunar samhliða því að tryggja hálaunuð gæðastörf í Sambandinu. Markmiðið með því er einnig að vernda, varðveita og efla náttúruauð Sambandsins og vernda heilbrigði og velsæld borgaranna gegn umhverfistengdri áhættu og áhrifum. Í því samhengi styrkir áttunda aðgerðaáætlunin á sviði umhverfismála, sem stendur til 2030 og sett er fram í ákvörðun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2022/591 (7), markmiðið að hraða grænni umbreytingu yfir í loftslagshlutlaust, sjálfbært, auðlindanýtið, þolið og samkeppnishæft hringrásarhagkerfi sem er án eiturefna og byggist á endurnýjanlegri orku, með réttlátum og sanngjörnum hætti fyrir alla, og markmiðið að vernda, endurheimta og bæta ástand umhverfisins, samhliða því að styðja við og byggja á þeim ráðstöfunum og framtaksverkefnum sem tilkynnt eru í tengslum við Græna samkomulagið í Evrópu. Á sama tíma hefur þessi umbreyting mismunandi áhrif á konur og karla og einnig tiltekin áhrif á suma hópa sem standa höllum fæti, s.s. eldra fólk, fatlað fólk og minnihlutahópa að því er varðar kynþátt eða þjóðerni. Auk þess hefur umbreytingin mismunandi áhrif á svæði Sambandsins, einkum svæði sem eru illa stödd uppbyggingarlega séð, jaðarsvæði og ystu svæði. Þar af leiðandi verður að tryggja að umbreytingin sé réttlát og fyrir alla þannig að enginn verði skilinn eftir.

- 4) Í uppfærða landsákvæðaða framlaginu, sem lagt var fyrir skrifstofu rammisamnings SP um loftslagsbreytingar 17. desember 2020, skuldbatt Sambandið sig til að draga úr nettólosun sinni á gróðurhúsalofttegundum í öllu hagkerfinu um a.m.k. 55%, samanborið við gildi ársins 1990, eigi síðar en 2030.
- 5) Með samþykkt reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2021/1119 (8) fastsetti Sambandið markmið í löggjöfinni um að draga úr losun þannig að hún verði engin, eigi síðar en 2050, og markmið um að ná fram neikvæðri losun eftir það. Í þeirri reglugerð er einnig fastsett bindandi markmið Sambandsins um samdrátt í nettólosun gróðurhúsalofttegunda í aðildarríkjum Sambandsins (losun eftir að upptaka hefur verið dregin frá) sem nemur a.m.k. 55%, samanborið við gildi ársins 1990, eigi síðar en 2030.
- 6) Þess er vænst að allar greinar atvinnulífsins leggi sitt af mörkum til að ná þeim markmiðum um samdrátt í losun [áður þýtt sem losunarskerðing, samdráttur á losun], þ.m.t. á sviði flutninga á vegum. Flutningageirinn er eini geirinn þar sem losun hefur aukist frá árinu 1990. Þetta tekur til flutninga á vegum með léttum og þungum ökutækjum sem samanlagt standa fyrir meira en 70% af heildarlosun vegna flutninga. Til að ná fram loftslagshlutleysi er 90% samdráttur í losun vegna flutninga nauðsynlegur eigi síðar en 2050.
- 7) Stafræna og græna umbreytingin ætti einnig að taka tillit til mikilvægi félagsmálaþáttarins til að tryggja að hreyfanleiki sé á viðráðanlegu verði og aðgengilegur öllum, einkum fólki sem ferðast reglubundið til og frá vinnu og hefur ekki aðgang að góðum almenningssamgöngum eða öðrum lausnum sem byggjast á hreyfanleika. Gert er ráð fyrir að metnaðarfullri CO₂-staðlar fyrir fólksbifreiðar og létt atvinnuökutæki muni hraða útbreiðslu ökutækja með engri losun, gera þau viðráðanlegri í verði og þar að auki hraða afkolun á markaði með notaðar vörur á öllum sviðum, sem hefur í för með sér meiri ávinning fyrir neytendur með lágar tekjur eða millitekjur. Við samþykkt þeirra staðla er einnig mikilvægt að taka tillit til þýðingamikilla efnahags- og félagslegra afleiðinga af völdum stafrænna og grænna umbreytinga og nauðsynjar þess að vernda störf og viðhalda samkeppnishæfni atvinnugreina í Sambandinu.
- 8) Ráðstafanirnar, sem settar eru fram í þessari reglugerð, eru nauðsynlegur hluti af samfelldum og samræmdum ramma sem er nauðsynlegur til að ná heildarmarkmiði Sambandsins um að draga úr nettólosun gróðurhúsalofttegunda, sem og að draga úr því hversu háð Sambandið er innfluttu jarðefnaeldsneyti. Nauðsynlegt er að framkvæmdastjórnin sé í samstarfi við aðildarríkin og hagsmunaaðila atvinnugreina um að tryggja birgðakeðju fyrir mikilvæg hráefni sem eru nauðsynleg fyrir ökutæki með engri og lítilli losun. Einnig styður þetta við samkeppnishæfni atvinnugreina í Sambandinu og styrkir stefnumótandi sjálfræði Sambandsins.

(7) Ákvörðun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2022/591 frá 6. apríl 2022 um almenna aðgerðaáætlun Sambandsins á sviði umhverfismála til ársins 2030 (Stjtið. ESB L 114, 12.4.2022, bls. 22).

(8) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2021/1119 frá 30. júní 2021 um að koma á ramma til að ná fram loftslagshlutleysi og um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 401/2009 og (ESB) 2018/1999 (evrópsku loftslagslögin) (Stjtið. ESB L 243, 9.7.2021, bls. 1).

- 9) Til að ná a.m.k. 55% samdrætti í nettólosun gróðurhúsalofttegunda, eigi síðar en 2030, samanborið við gildi ársins 1990, er nauðsynlegt að herða kröfurnar um samdrátt, sem settar eru fram í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/631 ⁽⁹⁾, bæði fyrir fólksbifreiðar og létt atvinnuökutæki. Einnig þarf að setja fram skýra stefnu um frekari samdrátt í losun eftir 2030 til að stuðla að því að markmiðinu um loftslagshlutleysi verði náð eigi síðar en 2050. Án metnaðarfullrar aðgerðar um að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í flutningum á vegum þyrfti að vera meiri samdráttur í losun á öðrum sviðum, þ.m.t. sviðum þar sem afkolun er erfiðari viðfangs.
- 10) Hertari kröfur um samdrátt í losun koltvísýrings ættu að hvetja til þess að hlutdeild ökutækja með engri losun, sem tekin eru í notkun á markaði Sambandsins, verði sífellt stærri samtímis því að skapa ávinning fyrir notendur og borgara með tilliti til loftgæða, styrkingu orkuöryggis og orkunýtni sem og tengds orkusparnaðar, ásamt því að tryggja að unnt sé að viðhalda nýsköpun í virðiskeðju ökutækjaiðnaðarins. Í alþjóðlegu samhengi verður virðiskeðja ökutækjaiðnaðar Sambandsins að vera leiðandi afl í yfirstandandi umbreytingu yfir í hreyfanleika með engri losun. Hertari staðlar um samdrátt í losun koltvísýrings eru hlutlausir í tæknilegu tilliti þegar kemur að því að ná markmiðum þeirra fyrir allan flotann. Mismunandi tækni er tiltæk og verður áfram tiltæk til að ná markmiðunum fyrir allan flotann um enga losun. Til ökutækja með engri losun teljast nú rafknúin ökutæki sem ganga fyrir rafhlöðum og efnarafölum sem og önnur vetnisknúin ökutæki, og tækninýjungar halda áfram að koma fram. Ökutæki með engri og lítilli losun, þ.m.t. einnig tengitvinnrafökutæki, geta haldið áfram að gegna hlutverki í umbreytingarferlinu. Í því samhengi er mikilvægt að tryggja nákvæm og heildstæð gögn um frammistöðu þessara tengitvinnrafökutækja vegna losunar.
- 11) Að höfðu samráði við hagsmunaaðila mun framkvæmdastjórnin leggja fram tillögu að skráningu ökutækja eftir 2035, sem ganga eingöngu fyrir CO₂-hlutlausu eldsneyti í samræmi við lög Sambandsins, utan gildissviðs staðla fyrir flotann, og í samræmi við markmið Sambandsins um loftslagshlutleysi.
- 12) Með hliðsjón af því ætti að setja ný og öflugri markmið um samdrátt í losun koltvísýrings fyrir bæði nýjar fólksbifreiðar og ný, létt atvinnuökutæki frá og með 2030. Fastsetja ætti þau markmið þannig að þau sendi skýr skilaboð um að hraða útbreiðslu ökutækja með engri losun á markaði Sambandsins og hvetja til nýsköpunar á sviði tækni með engri losun á kostnaðarhagkvæman hátt.
- 13) Tækninýjungar eru forsenda fyrir afkolun hreyfanleika í Sambandinu og því ætti að styðja við þær. Umtalsverð fjármögnun er nú þegar fyrir hendi til nýsköpunar í vistkerfi hreyfanleika með því að nota mismunandi fjármögnunarleiðir Sambandsins, einkum Horizon Europe – rammaáætlun um rannsóknir og nýsköpun, sem komið var á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2021/695 ⁽¹⁰⁾, InvestEU-sjóðinn, sem komið var á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2021/523 ⁽¹¹⁾, Byggsjóðunarsjóð Evrópu, Samheldnisjóðinn og nýsköpunarsjóðinn, sem komið var á fót með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2003/87/EB ⁽¹²⁾, og Endurreisnar- og viðnámssjóðinn sem komið var á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2021/241 ⁽¹³⁾. Sambandið og aðildarríkin ættu að halda áfram þeirri viðleitni sinni að styðja við fjárfestingar opinberra aðila og einkaaðila sem stunda rannsóknir og nýsköpun á sviði evrópsks ökutækjaiðnaðar, þ.m.t. með framtaksverkefnum sem stuðla að samlegðaráhrifum á sviði vélknúinna ökutækja s.s. evrópska rafgeymabandalagið (e. *European Battery Alliance*). Ásamt skýrum vísbendingum í lögum mun þessi viðleitni styðja og hvetja framleiðendur til að taka fjárfestingarákvarðanir, viðhalda tæknilegri forystu Evrópu á þessu sviði, stuðla að þróun framúrskarandi iðnaðar fyrir tækni framtíðarinnar innan Sambandsins og tryggja sjálfbærni og samkeppnishæfni iðnaðargrunnsins þegar til lengri tíma er litið.

⁽⁹⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/631 frá 17. apríl 2019 um að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir nýjar fólksbifreiðar og ný, létt atvinnuökutæki og um niðurfellingu reglugerða (EB) nr. 443/2009 og (ESB) nr. 510/2011 (Stjtið. ESB L 111, 25.4.2019, bls. 13).

⁽¹⁰⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2021/695 frá 28. apríl 2021 um að koma á fót Horizon Europe – rammaáætlun um rannsóknir og nýsköpun, um reglur hennar um þátttöku og miðlun og um niðurfellingu reglugerða (ESB) nr. 1290/2013 og (ESB) nr. 1291/2013 (Stjtið. ESB L 170, 12.5.2021, bls. 1).

⁽¹¹⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2021/523 frá 24. mars 2021 um að koma á fót InvestEU-áætlun Evrópusambandsins og um breytingu á reglugerð (ESB) 2015/1017 (Stjtið. ESB L 107, 26.3.2021, bls. 30).

⁽¹²⁾ Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2003/87/EB frá 13. október 2003 um að koma á fót kerfi fyrir viðskipti með heimildir til losunar gróðurhúsalofttegunda innan Bandalagsins og um breytingu á tilskipun ráðsins 96/61/EB (Stjtið. ESB L 275, 25.10.2003, bls. 32).

⁽¹³⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2021/241 frá 12. febrúar 2021 um að koma á fót Endurreisnar- og viðnámssjóðnum (Stjtið. ESB L 57, 18.2.2021, bls. 17).

- 14) Markmiðin um endurskoðaða staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings ættu að fylgja stefnuáætlun Sambandsins sem miðar að því að glíma við áskoranir sem fylgja því að auka framleiðslu á ökutækjum með engri losun og innleiða tengda tækni, samtímis því að taka tillit til sérstakra aðstæðna í hverju aðildarríki og bregðast við nauðsyn þess að tryggja viðbótarþjálfun og endurþjálfun starfsfólks á sviði vélknúinna ökutækja sem og efnahagslegum fjölbreytileika og endurskipulagningu starfsemi en jafnframt að viðhalda viðunandi atvinnustigi innan ökutækjaiðnaðarins í Sambandinu. Beina ætti sérstakri athygli að áhrifum sem þessi umbreyting mun hafa á örfyrirtæki, lítil og meðalstór fyrirtæki innan aðfangakeðju vélknúinna ökutækja og á landsvæði og samfélög sem verða fyrir áhrifum af þessum völdum og sem geta verið viðkvæmari fyrir vegna þess að þar er stundaður umfangsmikill ökutækjaiðnaður. Eftir því sem við á ætti að íhuga fjárstuðning á vettvangi Sambandsins og aðildarríkja til að laða að fjárfestingar einkaaðila, þ.m.t. fyrir milligöngu Félagsmálasjóðs Evrópu Plús (ESF+), sem komið var á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2021/1057 ⁽¹⁴⁾, Sjóðsins fyrir sanngjörn umskipti, sem komið var á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2021/1056 ⁽¹⁵⁾, nýsköpunarsjóðsins, Byggaþróunarsjóðs Evrópu, Samheldnisjóðsins, Endurreisnar- og viðnámsjóðsins og annarra fjármögnunarleiða innan fjárhagsrammans til margra ára, sem settur er fram í reglugerð ráðsins (ESB, KBE) 2020/2093 ⁽¹⁶⁾ og fjármögnunarleiðar Evrópusambandsins til endurreisnar, sem komið var á fót með reglugerð ráðsins (ESB) 2020/2094 ⁽¹⁷⁾, í samræmi við reglur um ríkisaðstoð og aðrar tiltækar fjármögnunarleiðir, s.s. frá Fjárfestingarbanka Evrópu.

Orðsending framkvæmdastjórnarinnar frá 18. febrúar 2022 um viðmiðunarreglur um ríkisaðstoð vegna loftslagsmála, umhverfisverndar og orkumála frá 2022 gerir aðildarríkjum kleift að styðja fyrirtæki við að afkola framleiðsluferli sín og innleiða grænni tækni í tengslum við orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 5. maí 2021 um uppfærslu nýju stefnuáætlunarinnar fyrir iðnað frá 2020: að byggja sterkari innri markað fyrir endurreisn Evrópu (hér á eftir nefnd „uppfærð, ný stefnuáætlun fyrir iðnað“). Tilmæli ráðsins frá 16. júní 2022 ⁽¹⁸⁾ er mikilvægt tæki fyrir aðildarríki í glímunni við atvinnutengda og félagslega þætti í tengslum við réttláta umbreytingu yfir í loftslagshlutlaust hagkerfi. Framkvæmdastjórnin ætti að skoða fleiri möguleika til að styðja við þá umbreytingu og einkum að draga úr hvers konar neikvæðum áhrifum sem sú umbreyting getur haft á atvinnu innan ökutækjageirans.

- 15) Í því skyni að greina hugsanlega fjármögnunarpörf til að tryggja réttláta umbreytingu innan aðfangakeðjunnar fyrir vélknúin ökutæki, þar sem sérstakri athygli er beint að litlum og meðalstórum fyrirtækjum og landsvæðum, sem verða fyrir mestum áhrifum af völdum umbreytingarinnar yfir í loftslagshlutlaust hagkerfi, ætti framkvæmdastjórnin, eigi síðar en 31. desember 2025, þann dag sem fyrsta framvinduskýrslan er lögð fram og á grundvelli yfirstandandi framtaksverkefna, s.s. umbreytingarleiðar fyrir vistkerfi hreyfanleika og svæðabandalag ökutækjaiðnaðar á vegum svæðanefndarinnar, í samstarfi við aðildarríki, landsvæði og staðaryfirvöld og alla viðkomandi hagsmunaaðila, að leggja fram skýrslu með greiningu um slíka fjármögnunarpörf. Þeirri skýrslu ættu að fylgja, eftir því sem við á, tillögur um viðeigandi fjárhagsráðstafanir til að bregðast við tilgreindum þörfum.
- 16) Í uppfærðu, nýju stefnuáætluninni fyrir iðnaðinn er gert ráð fyrir sameiginlegu þróunarferli grænna og stafrænna umbreytingarleiða í samstarfi við atvinnulífið, opinber yfirvöld, aðila vinnumarkaðarins og aðra hagsmunaaðila. Í því samhengi ætti að þróa umbreytingarleið fyrir vistkerfi hreyfanleika til að styðja við umbreytingu á virðisbætur ökutækjaiðnaðarins, þ.m.t. með því að tryggja samfelld skoðanaskipti milli aðila vinnumarkaðarins með þátttöku ökutækjageirans og hagsmunaaðila hans, með fullt gagnsæi að leiðarljósi. Að því er varðar umbreytingarleiðina ætti að huga sérstaklega að litlum og meðalstórum fyrirtækjum innan aðfangakeðjunnar fyrir vélknúin ökutæki og samræði við aðila vinnumarkaðarins, þ.m.t. af hálfu aðildarríkja. Hún ætti einnig að byggjast á orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 1. júlí 2020, sem ber yfirskriftina „Áætlun um evrópska færni á sviði sjálfbærrar samkeppnishæfni, félagslegrar sanngirni og viðnáms“ og tekur til framtaksverkefna eins og sáttmálans um færni (e. *Pact for Skills*), í því skyni að virkja einkageirann og aðra hagsmunaaðila til að veita vinnuafli í Evrópu viðbótarþjálfun og endurþjálfun með tilliti til grænnar og stafrænnar umbreytingar. Í umbreytingarleiðinni ætti einnig að fjalla um viðeigandi aðgerðir og hvata á vettvangi Sambandsins og aðildarríkja til að ýta undir framleiðslu ökutækja með engri losun sem eru á viðráðanlegu verði. Vakta ætti framvindu þessarar yfirgripsmiklu umbreytingarleiðar fyrir vistkerfi hreyfanleika á tveggja ára fresti innan ramma framvinduskýrslu sem framkvæmdastjórnin á að leggja fram.

⁽¹⁴⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2021/1057 frá 24. júní 2021 um að koma á fót Félagsmálasjóði Evrópu Plús (ESF+) og um niðurfellingu á reglugerð (ESB) nr. 1296/2013 (Stjtið. ESB L 231, 30.6.2021, bls. 21).

⁽¹⁵⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2021/1056 frá 24. júní 2021 um að koma á fót Sjóðnum fyrir réttlát umskipti (Stjtið. ESB L 231, 30.6.2021, bls. 1).

⁽¹⁶⁾ Reglugerð ráðsins (ESB, KBE) 2020/2093 frá 17. desember 2020 um fjárhagsramma til margra ára fyrir tímabilið 2021–2027 (Stjtið. ESB L 433 I, 22.12.2020, bls. 11).

⁽¹⁷⁾ Reglugerð ráðsins (ESB) 2020/2094 frá 14. desember 2020 um að koma á fót fjármögnunarleið Evrópusambandsins til endurreisnar í kjölfar COVID-19-krisunnar (Stjtið. ESB L 433 I, 22.12.2020, bls. 23).

⁽¹⁸⁾ Tilmæli ráðsins 2022/C 243/04 frá 16. júní 2022 um að tryggja sanngjarna umbreytingu yfir í loftslagshlutleysi (Stjtið. ESB C 243, 27.6.2022, bls. 35).

Í þeirri framvinduskýrslu ætti m.a. að taka tillit til framvindu varðandi útbreiðslu ökutækja með engri og lítilli losun, einkum í flokki léttra atvinnuökutækja, sem og ráðstafana á vettvangi Sambandsins, aðildarríkja og á staðarvísu til að greiða fyrir umbreytingu aðildarríkja yfir í létt ökutæki með engri losun, þróun verðs og orkunýtni þeirra, uppbyggingu grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti og framvindu varðandi útbreiðslu hleðslu- og áfyllingargrunnvirkja fyrir almenning og einkaaðila, sem settar verða fram í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins um uppbyggingu grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti og um niðurfellingu tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2014/94/ESB (reglugerðin um uppbyggingu grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti) og í endurútgáfu tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2010/31/ESB ⁽¹⁹⁾, möguleika nýsköpunartækni til að ná fram loftslagshlutlausum hreyfanleika, alþjóðlegri samkeppnishæfni og fjárfestingum í virðisbættu ökutækjaíðnaðarins, ásamt viðbótarþjálfun og endurþjálfun starfsfólks og umskiptum á starfsemi, einkum hjá litlum og meðalstórum fyrirtækjum. Í framvinduskýrslunni ætti einnig að byggja á framvinduskýrslunum sem unnar eru á tveggja ára fresti og sem aðildarríki eiga að leggja fram samkvæmt reglugerðinni um grunnvirki fyrir óhefðbundið eldsneyti. Framkvæmdastjórnin ætti að hafa samráð við aðila vinnumarkaðarins við gerð framvinduskýrslunnar, þ.m.t. um niðurstöðu skoðanskipta milli aðila vinnumarkaðarins. Nýsköpun innan aðfangakeðju vélknúinna ökutækja heldur áfram að koma fram. Ef nýsköpunartækni, s.s. framleiðsla rafeldsneytis með föngun í andrúmslofti, er þróuð frekar gæti hún boðið upp á tækifæri fyrir loftslagshlutlausu hreyfingu á viðráðanlegu verði. Því ætti framkvæmdastjórnin að fylgjast með þróun nýsköpunar í geiranum sem hluta af framvinduskýrslu sinni.

- 17) Til að vernda umhverfið og heilbrigði borgara í öllum aðildarríkjunum er einnig mikilvægt að afkola núverandi flota. Markaðurinn fyrir notuð ökutæki skapar þá áhættu að losun koltvísýrings, sem og loftmengun, færist yfir til svæða í Sambandinu sem eru á eftir í efnahagsþróun. Til að hraða samdrættinum í losun frá núverandi flota og umbreytingunni yfir í flutning með engri losun er afar mikilvægt að hvetja til þess að ökutækjum með brunahreyfil sé umbreytt í ökutæki með rafhlöðu eða efnarafala, þ.m.t. með því að meta hvernig greiða megi fyrir útbreiðslu slíkra lausna í aðildarríkjum.
- 18) Eins og fram kemur í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 18. maí 2022, sem ber yfirskriftina „Áætlunin REPowerEU“, er mikilvægt að auka hlutdeild ökutækja með engri losun, sem eru yfir tiltekinni stærð, meðal ökutækjaflota almennings og fyrirtækja til að stuðla að orkusparnaði og orkunýtni í flutningageiranum og til að hraða umbreytingunni yfir í ökutæki með engri losun. Í því skyni felur orðsending framkvæmdastjórnarinnar frá 18. október 2022, sem ber yfirskriftina „Vinnuáætlun framkvæmdastjórnarinnar 2023“, í sér frumkvæði til að grænka ökutækjaflota fyrirtækja. Þegar framkvæmdastjórnin leggur til þetta frumkvæði ætti hún að tryggja jöfn samkeppnisskilyrði og koma í veg fyrir uppskiptingu innri markaðarins.
- 19) Til að stuðla að útbreiðslu nýrra ökutækja sem nota minni orku ætti framkvæmdastjórnin að kanna áhrif þess að setja lágmarksmörk fyrir orkunýtni nýrra fólksbíðreiða og léttra atvinnuökutækja með engri losun sem sett eru á markað í Sambandinu.
- 20) Bæta verður við markmiðin fyrir allan ökutækjaflotann í ESB með nauðsynlegri uppbyggingu hleðslu- og áfyllingargrunnvirkja sem á að setja fram í reglugerðinni um grunnvirki fyrir óhefðbundið eldsneyti og í endurútgáfu tilskipunar 2010/31/ESB. Í því samhengi er afar mikilvægt að halda áfram og auka fjárfestingu í nauðsynlegri uppbyggingu grunnvirkja. Samhliða þessu er afar mikilvægt að tryggja hraða útbreiðslu endurnýjanlegrar orku, eins og kveðið er á um í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/2001 ⁽²⁰⁾.
- 21) Veita ætti framleiðendum nægan sveigjanleika til að aðlaga smám saman ökutækjaflota sinn í því skyni að stjórna umbreytingunni yfir í ökutæki með engri losun á kostnaðarhagkvæman hátt þannig að það styðji við samkeppnishæfni þeirra og undirbúi jarðveginn fyrir frekari nýsköpun. Því er viðeigandi að viðhalda þeirri nálgun að draga úr viðmiðunarmörkum á fimm ára fresti.

⁽¹⁹⁾ Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2010/31/ESB frá 19. maí 2010 um orkunýtingu bygginga (Stjtið. ESB L 153, 18.6.2010, bls. 13).

⁽²⁰⁾ Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/2001 frá 11. desember 2018 um að auka notkun orku frá endurnýjanlegum orkugjöfum (Stjtið. ESB L 328, 21.12.2018, bls. 82).

- 22) Með strangari markmiðum fyrir allan flotann í ESB, frá og með 2030, verða framleiðendur að setja mun fleiri ökutæki með engri losun á markað Sambandsins. Í því samhengi myndi hvatakerfi fyrir ökutæki með engri og lítilli losun ekki lengur þjóna upprunalegum tilgangi sínum og hætta væri á að það myndi grafa undan skilvirkni reglugerðar (ESB) 2019/631. Því ætti að fella brott hvatakerfið fyrir ökutæki með engri og lítilli losun frá og með 1. janúar 2030. Fyrir þann dag og þar af leiðandi á öllum þessum áratug mun hvatakerfið fyrir ökutæki með engri og lítilli losun halda áfram að styðja við útbreiðslu ökutækja með losun frá 0 til 50 g CO₂/km, þ.m.t. rafknúin ökutæki með rafhlöðum, rafknúin ökutæki með efnarafala, sem nota vetni, og hágæða tengitvinnrafökutæki. Hins vegar ætti að endurskoða viðmiðanir fyrir ökutæki með engri og lítilli losun til að taka tillit til hraðari útbreiðslu ökutækja með engri losun á markaði Sambandsins. Eftir 1. janúar 2030 halda tengitvinnrafökutæki áfram að teljast með til markmiða fyrir allan flotann í ESB sem krafist er að framleiðendur uppfylli.
- 23) Ívilnanir í tengslum við vistvæna nýsköpun, sem framleiðandi getur farið fram á, takmarkast sem stendur við 7 g CO₂/km. Aðlaga ætti þessi efri mörk til lækkunar, í samræmi við viðmiðunarmörkin, til þess að tryggja hlutfallslegt jafnvægi efri markanna í tengslum við sértæka meðalkoltvísyringslosun framleiðenda.
- 24) Beiting staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísyrings er nátengd löggjöfinni um gerðarviðurkenningu. Í kjölfar þess að 1. september 2020 var tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB⁽²¹⁾ felld úr gildi og skipt út fyrir reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858⁽²²⁾ þykir rétt að samræma frekar skilgreiningar og uppfæra tilvísanir í reglugerð (ESB) 2019/631 í tengslum við rammalöggjöf um gerðarviðurkenningu í því skyni að tryggja áframhaldandi samræmi milli þessara tveggja gerninga.
- 25) Viðleitni til að draga úr losun koltvísyrings, sem krafist er til að ná markmiðum fyrir allan ökutækjafloata ESB, er dreift meðal framleiðenda með því að nota feril viðmiðunarmarkna sem byggist á meðalmassa flota nýrra ökutækja í ESB og nýs ökutækjaflota framleiðanda. Jafnvel þótt rétt þyki að viðhalda þessu fyrirkomulagi er nauðsynlegt að koma í veg fyrir að upp komi aðstæður þar sem strangari markmið fyrir allan flotann í ESB myndu leiða til þess að markmið framleiðanda um sértæka losun yrðu neikvæð. Af þessum sökum er nauðsynlegt að skýra nánar að þegar slíkar aðstæður koma upp ætti að fastsetja markmiðið um sértæka losun við 0 g CO₂/km.
- 26) Gildin, sem notuð eru við útreikning á markmiðum um sértæka losun og sértæka meðalkoltvísyringslosun framleiðanda, eru byggð á gögnum sem skráð eru í gerðarviðurkenningarskjöl og í samræmisvottorð viðkomandi ökutækja. Til að tryggja skilvirkni staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísyrings er nauðsynlegt að gögnin, sem notuð eru í þessum tilgangi, séu rétt. Ef villur greinast í gögnunum verður engu að síður e.t.v. ekki hægt, á grundvelli löggjafar um gerðarviðurkenningu, að leiðrétta gerðarviðurkenningarskjölin eða samræmisvottorðin, sem þegar hafa verið gefin út, ef gögnin vísa til gerðarviðurkenninga sem þegar hafa fallið úr gildi. Við slíkar aðstæður ætti framkvæmdastjórnin að hafa vald til að fara fram á að viðkomandi gerðarviðurkenningaryfirvöld eða, eftir atvikum, framleiðendur gefi út yfirlýsingu um leiðréttingu og á grundvelli hennar væri hægt að lagfæra gildin sem notuð eru til að ákvarða árangur framleiðenda af því að uppfylla markmið sín.
- 27) Skýrslugjöf varðandi gögn um ökutæki í flokkum M₂ (hópbifreiðar) og N₂ (meðalstórar vöruflutningabifreiðar) fellur undir gildissvið reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956⁽²³⁾ og því er viðeigandi að fella brott þá kröfu um skýrslugjöf í reglugerð (ESB) 2019/631.

(²¹) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB frá 5. september 2007 um ramma um viðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki (rammatilskipun) (Stjtið. ESB L 263, 9.10.2007, bls. 1).

(²²) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 frá 30. maí 2018 um viðurkenningu á og markaðseftirlit með vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki, um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 715/2007 og (EB) nr. 595/2009 og niðurfellingu tilskipunar 2007/46/EB (Stjtið. ESB L 151, 14.6.2018, bls. 1).

(²³) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 frá 28. júní 2018 um vöktun og skýrslugjöf vegna koltvísyringslosunar og eldsneytisnotkunar nýrra þunga ökutækja (Stjtið. ESB L 173, 9.7.2018, bls. 1).

- 28) Í ljósi þess að heildarmarkmið um samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda hafa aukist að umfangi og til að komast hjá hugsanlegri röskun á markaði ætti að samræma kröfurnar um samdrátt að því er varðar alla framleiðendur sem eru á markaði Sambandsins, að undanskildum þeim sem bera ábyrgð á færri en 1000 nýjum ökutækjum sem eru skráð á almanaksári. Af þessum sökum ætti möguleiki framleiðenda, sem bera ábyrgð á 1000–10 000 fólksbifreiðum eða 1000–22 000 léttum atvinnuökutækjum sem eru nýskráð á almanaksári, til að sækja um undanþágu frá markmiðum sínum um sértæka losun að falla úr gildi frá og með 1. janúar 2036.
- 29) Til að tryggja skýrleika laga og samræmi þeirra við gildandi venjur þykir rétt að skýra að aðlaga ætti gildin fyrir M₀ og TM₀ með framseldum gerðum sem breyta I. viðauka við reglugerð (ESB) 2019/631 í stað framseldra gerða sem eru viðbót við þá reglugerð.
- 30) Árið 2026 ætti að endurskoða þær framfarir sem orðið hafa samkvæmt reglugerð (ESB) 2019/631 í þá átt að ná markmiðunum um samdrátt sem sett voru fyrir árið 2030 og þar á eftir. Við þá endurskoðun ætti að taka tillit til skýrslugjafarinnar sem fer fram á tveggja ára fresti.
- 31) Nokkur aðildarríki hafa lýst yfir áformum sínum um að hraða innleiðingu ökutækja með engri losun með því að ákveða dagsetningu fyrir árið 2035 til að hætta í áföngum að nota nýjar fólksbifreiðar og ný, létt atvinnuökutæki sem losa koltvísýring. Framkvæmdastjórnin ætti að auðkenna valkosti til að greiða fyrir þessari umbreytingu og hafa í huga hvort þörf sé á viðbótarráðstöfunum í samræmi við slíkar áætlanir.
- 32) Möguleikinn á því að leggja tekjurnar af umframlosunargjaldinu í sérstakan sjóð eða úthluta þeim til viðeigandi áætlunar hefur verið metinn, eins og krafist er skv. 5. mgr. 15. gr. reglugerðar (ESB) 2019/631, með þeirri niðurstöðu að það myndi auka stjórnsýsluálagið umtalsvert, án þess að ökutækjageirinn hefði beinan ávinning af því í umbreytingarferlinu. Tekjur af umframlosunargjaldinu ættu því áfram að reiknast sem tekjur í almennum fjárlögum Sambandsins í samræmi við 4. mgr. 8. gr. reglugerðar (ESB) 2019/631.
- 33) Mikilvægt er að meta losun koltvísýrings á öllum vistferli létttra ökutækja á vettvangi Sambandsins. Í því skyni ætti framkvæmdastjórnin að þróa aðferð til að meta og samræma skýrslugjöf gagna sem varða losun koltvísýrings á öllum vistferli létttra ökutækja sem sett eru á markað í Sambandinu.
- 34) Í því skyni að setja fram sameiginlega aðferð Sambandsins til að meta og samræma skýrslugjöf gagna sem varða losun koltvísýrings á öllum vistferli fólksbifreiða og létttra atvinnuökutækja og til að tryggja að hægt sé að leiðrétta útreikning á markmiðum um sértæka losun fyrir framleiðendur, sem bera ábyrgð á losun koltvísýrings frá fjölprega léttum atvinnuökutækjum, svo tillit sé tekið til breytinga á aðferðum til að ákvarða koltvísýringslosun og massa slíkra ökutækja, ætti framkvæmdastjórnin að hafa vald til að samþykkja gerðir, í samræmi við 290. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins (TFEU), að því er varðar að bæta við reglugerð (ESB) 2019/631 með því að setja fram slíka sameiginlega aðferð Sambandsins og breyta, ef nauðsyn krefur, reikniformúlunum sem settar eru fram í B-hluta I. viðauka við þá reglugerð, eftir því sem við á. Einkar mikilvægt er að framkvæmdastjórnin hafi viðeigandi samráð meðan á undirbúningsvinnu hennar stendur, þ.m.t. við sérfræðinga, og að þetta samráð fari fram í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í samstarfssamningnum milli stofnana um betri lagasetningu frá 13. apríl 2016 ⁽²⁴⁾. Einkum, í því skyni að tryggja jafna þátttöku við undirbúning framseldra gerða, fá Evrópuþingið og ráðið öll skjöl á sama tíma og sérfræðingar aðildarríkjanna og hafa sérfræðingar þeirra kerfisbundinn aðgang að fundum sérfræðingahópa framkvæmdastjórnarinnar sem vinna að undirbúningi framseldra gerða.
- 35) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiði þessarar reglugerðar, þ.e. að herða kröfur um samdrátt í losun koltvísýrings fyrir bæði nýjar fólksbifreiðar og ný, létt atvinnuökutæki, og því verður betur náð á vettvangi Sambandsins, vegna umfangs þess og áhrifa, er Sambandinu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við nálægðarregluna, eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans um Evrópusambandið. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari reglugerð til að ná þessu markmiði.
- 36) Því ætti að breyta reglugerð (ESB) 2019/631 til samræmis við það.

⁽²⁴⁾ Stjtið. ESB L 123, 12.5.2016, bls. 1.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Reglugerð (ESB) 2019/631 er breytt sem hér segir:

1) ákvæðum 1. gr. er breytt sem hér segir:

a) ákvæðum 5. mgr. er breytt sem hér segir:

- i. í stað „37,5%“ í a-lið kemur „55%“.
- ii. Í stað „31%“ í b-lið kemur „50%“.

b) Eftirfarandi málsgrein er bætt við:

„5a. Frá og með 1. janúar 2035 skulu eftirfarandi markmið gilda fyrir allan flotann í ESB:

- a) markmið fyrir allan flotann í ESB sem samsvarar samdrætti [áður þýtt sem skerðing] sem nemur 100% af markmiðinu fyrir 2021, ákvarðað í samræmi við lið 6.1.3 í A-hluta I. viðauka, að því er varðar meðallosun fyrir flota nýrra fólksbifreiða,
- b) markmið fyrir allan flotann í ESB sem samsvarar samdrætti sem nemur 100% af markmiðinu fyrir 2021, ákvarðað í samræmi við lið 6.1.3 í B-hluta I. viðauka, að því er varðar meðallosun fyrir flota nýrra, léttu atvinnuökutækja.“

c) Í stað 6. mgr. kemur eftirfarandi:

„6. Frá og með 1. janúar 2025 til 31. desember 2029 skulu viðmið fyrir ökutæki með engri og lítilli losun, sem samsvara 25% hlutdeild af flota nýrra fólksbifreiða og samsvara 17% hlutdeild af flota nýrra, léttu atvinnuökutækja, gilda í samræmi við lið 6.3 í A- og B-hluta I. viðauka.“

d) Ákvæði 7. liðar falla brott.

2) Ákvæðum 2. gr. er breytt sem hér segir:

a) ákvæðum 1. mgr. er breytt sem hér segir:

- i. Í a-lið kemur tilvísun í „i. lið a-liðar 1. mgr. 4. gr. reglugerðar (ESB) 2018/858“ í stað tilvísunar í „II. viðauka við tilskipun 2007/46/EB“.
- ii. Í stað b-liðar kemur eftirfarandi:

„b) í flokki N₁, samkvæmt skilgreiningu í i. lið b-liðar 1. mgr. 4. gr. reglugerðar (ESB) 2018/858 sem fellur undir gildissvið reglugerðar (EB) nr. 715/2007 („létt atvinnuökutæki“), sem eru skráð í Sambandinu í fyrsta skipti og hafa ekki áður verið skráð utan Sambandsins („ný, létt atvinnuökutæki“); ef um er að ræða ökutæki með engri losun í flokki N með viðmiðunarmassa yfir 2610 kg eða 2840 kg, eftir því sem við á, skulu þau, frá og með 1. janúar 2025, að því er varðar þessa reglugerð og með fyrirvara um reglugerð (ESB) 2018/858 og reglugerð (EB) nr. 715/2007, reiknast sem létt atvinnuökutæki sem falla undir gildissvið þessarar reglugerðar ef umframviðmiðunarmassinn er aðeins vegna massa orkugeymslukurfisins.“

b) Í 3. mgr. kemur tilvísun í „5. lið A-hluta I. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/858“ í stað tilvísunar í „5. lið A-hluta II. viðauka við tilskipun 2007/46/EB“.

3) Ákvæðum 1. mgr. 3. gr. er breytt sem hér segir:

a) í stað inngangsmálsliðarins kemur eftirfarandi:

„1. Í þessari reglugerð gilda skilgreiningarnar í reglugerð (ESB) 2018/858. Jafnframt gilda eftirfarandi skilgreiningar:“.

b) Ákvæði b- til g-liðar og i- til n-liðar falla brott.

4) Eftirfarandi undirgrein er bætt við í 1. mgr. 4. gr.:

„Að því er varðar c-lið fyrstu undirgreinar, ef markmið um sértæka losun, sem er ákvarðað í samræmi við lið 6.3 í A- eða B-hluta I. viðauka, er neikvætt, skal markmiðið um sértæka losun vera 0 g/km.“

5) Ákvæðum 7. gr. er breytt sem hér segir:

a) eftirfarandi málsgrein er bætt við:

„6a. Ef framkvæmdastjórnin kemst að raun um að bráðabirgðagögnin, sem aðildarríkin hafa lagt fram í samræmi við 2. mgr., eða gögnin sem framleiðendur hafa tilkynnt um í samræmi við 5. mgr., séu byggð á röngum gögnum í gerðarviðurkenningarskjölunum eða samræmisvottorðunum skal framkvæmdastjórnin tilkynna það gerðarviðurkenningaryfirvaldinu eða, eftir atvikum, framleiðandanum og óska eftir því að gerðarviðurkenningaryfirvaldið eða, eftir atvikum, framleiðandinn gefi út yfirlýsingu um leiðréttingu þar sem leiðrétt gögn eru tilgreind. Senda skal framkvæmdastjórninni yfirlýsingu um leiðréttingu og leiðréttu gögnin skulu notuð til að breyta bráðabirgðaútreikningunum skv. 4. mgr.“

b) Ákvæði 10. og 11. mgr. falla brott.

6) Eftirfarandi grein er bætt við:

„7. gr. a

Koltvísýringslosun á vistferli

1. Framkvæmdastjórnin skal, eigi síðar en 31. desember 2025, birta skýrslu um aðferð til að meta og samræma skýrslugjöf gagna sem varða koltvísýringslosun á öllum vistferli fólksbifreiða og léttra atvinnuökutækja sem sett eru á markað í Sambandinu. Framkvæmdastjórnin skal leggja þá skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið.

2. Framkvæmdastjórnin skal, eigi síðar en 31. desember 2025, samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 17. gr., til að bæta við þessa reglugerð með því að mæla fyrir um sameiginlega aðferð Sambandsins til að meta og samræma skýrslugjöf gagna sem varða koltvísýringslosun á öllum vistferli fólksbifreiða og léttra atvinnuökutækja.

3. Frá og með 1. júní 2026 er framleiðendum heimilt, að eigin frumkvæði, að leggja fyrir framkvæmdastjórnina gögn sem varða koltvísýringslosun á vistferli nýrra fólksbifreiða og nýrra, léttra atvinnuökutækja með því að nota aðferðina sem um getur í 2. mgr.“

7) Ákvæðum 10. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað fyrsta málslíðar 2. mgr. kemur eftirfarandi:

„Heimilt er að veita undanþágu, sem sótt er um skv. 1. mgr., frá markmiðum um sértæka losun sem gilda til og með almanaksárinu 2035.“

b) Í stað fyrstu undirgreinar 4. mgr. kemur eftirfarandi:

„4. Framleiðandi getur sótt um undanþágu frá markmiðinu um sértæka losun, sem er reiknað út fyrir árin til og með almanaksárinu 2028 í samræmi við 1.–4. lið og lið 6.3 í A-hluta I. viðauka, en framleiðandinn, ásamt öllum tengdum fyrirtækjum hans, ber ábyrgð á 10 000–300 000 nýjum fólksbifreiðum sem eru skráðar í Sambandinu á hverju almanaksári.“

8) Í stað 1. mgr. 11. gr. kemur eftirfarandi:

„1. Að fenginni umsókn frá birgi eða framleiðanda skal taka til greina þann koltvísýringssparnað sem náðst hefur með notkun á nýsköpunartækni eða samsetningu á nýsköpunartækni („nýsköpunartæknipökkum“).

Aðeins skal taka tillit til slíkar tækni ef sú aðferð sem er notuð til að meta hana getur skilað sannprófanlegum, endurtakanlegum og sambærilegum niðurstöðum.

Samanlagt framlag slíkrar tækni til að draga úr sértækri meðalkoltvísýringslosun framleiðanda getur verið allt að:

— 7 g CO₂/km til 2024,

— 6 g CO₂/km á bilinu 2025–2029,

— 4 g CO₂/km frá 2030 til og með 2034.

Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 17. gr., í því skyni að breyta þessari reglugerð með því að aðlaga til lækkunar gildi efri markanna, sem um getur í þriðju undirgrein þessarar málsgreinar, frá 2025 til að taka tillit til tækniþróunar og tryggja á sama tíma hlutfallslegt jafnvægi efri markanna í tengslum við sértæka meðalkoltvísýringslosun framleiðenda.“

9) Í stað 3. mgr. 12. gr. kemur eftirfarandi:

„3. Til að koma í veg fyrir að munurinn í tengslum við losun við raunverulegan akstur aukist skal framkvæmdastjórnin, eigi síðar en 1. júní 2023, meta hvernig hægt sé að nota gögn um eldsneytis- og orkunotkun við raunverulegan akstur, sem safnað er samkvæmt framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2021/392 (*), til að tryggja að gildin fyrir koltvísýringslosun ökutækis og fyrir eldsneytis- eða orkunotkun, sem ákvörðuð eru samkvæmt reglugerð (EB) nr. 715/2007, verði áfram dæmigerð fyrir losun við raunverulegan akstur til lengri tíma fyrir hvern framleiðanda.

Framkvæmdastjórnin skal vakta og greina árlega frá því hvernig munurinn, sem um getur í fyrstu undirgreininni, þróast frá 2021 og skal, um leið og fullnægjandi gögn liggja fyrir og eigi síðar en 31. desember 2026, birta skýrslu þar sem sett er fram aðferð varðandi fyrirkomulag um að aðlaga sértæka meðalkoltvísýringslosun framleiðanda frá og með 2030 með því að nota raungögn, sem safnað er samkvæmt framkvæmdarreglugerð (ESB) 2021/392, og meta hagkvæmni slíks fyrirkomulags.

Framkvæmdastjórnin skal leggja skýrsluna fyrir Evrópuþingið og ráðið, þ.m.t., eftir því sem við á, tillögur að ráðstöfunum til eftirfylgni, s.s. tillögur að nýrri löggjöf til að koma á slíku fyrirkomulagi.

(*) Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2021/392 frá 4. mars 2021 um vöktun og skýrslugjöf gagna um koltvísýringslosun frá fólksbifreiðum og léttum atvinnuökutækjum samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/631 og um niðurfellingu á framkvæmdarreglugerðum framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1014/2010, (ESB) nr. 293/2012, (ESB) 2017/1152 og (ESB) 2017/1153 (Stjtið. ESB L 77, 5.3.2021, bls. 8).“

10) Eftirfarandi setningu er bætt við í 3. mgr. 13. gr.:

„Ef ekki er hægt að leiðrétta gögnin í gerðarviðurkenningarskjölunum samkvæmt reglugerð (ESB) 2018/858 skal ábyrga gerðarviðurkenningaryfirvaldið gefa út yfirlýsingu um leiðréttingu með leiðréttu gögnunum og senda yfirlýsinguna til framkvæmdastjórnarinnar og hlutaðeigandi aðila.“

11) Í stað 2. mgr. 14. gr. kemur eftirfarandi:

„2. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 17. gr. til að breyta I. viðauka eins og kveðið er á um í 1. mgr. þessarar greinar.“

12) Eftirfarandi grein er bætt við:

„14. gr. a

Framvinduskýrsla

1. Framkvæmdastjórnin skal, eigi síðar en 31. desember 2025 og síðan á tveggja ára fresti, leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið um framvindu í átt að hreyfanleika á vegum með engri losun. Í skýrslunni skal einkum vakta og meta þörfina á hugsanlegum viðbótarráðstöfunum til að greiða fyrir réttlátri umbreytingu, þ.m.t. með fjármunum.

2. Í skýrslunni skal framkvæmdastjórnin skoða alla þætti sem stuðla að kostnaðarhagkvæmri framvindu í átt að loftslagshlutleysi eigi síðar en 2050, þ.m.t.:

- a) framvindu varðandi útbreiðslu ökutækja með engri og lítilli losun, einkum á sviði létttra atvinnuökutækja, sem og ráðstafanir á vettvangi Sambandsins, aðildarríkja og á staðbundnum vettvangi til að greiða fyrir umbreytingu aðildarríkja yfir í létt ökutæki með engri losun,
- b) framvindu varðandi orkunýtni og viðráðanleg verð á ökutækjum með engri og lítilli losun,
- c) áhrif á neytendur, einkum á heimili með lágar tekjur og miðlungstekjur, þ.m.t. á raforkuverð,
- d) greiningu markaðarins fyrir notuð ökutæki,
- e) hugsanlegt framlag með tilliti til koltvísýringssparnaðar vegna viðbótarráðstafana sem miða að því að lækka meðalaldur létttra ökutækja og þar með losun frá flota létttra ökutækja, eins og ráðstafanir til að styðja við að notkun eldri ökutækja verði hætt í áföngum á félagslega réttlátan og umhverfisvænan hátt,

- f) áhrif á atvinnu á sviði vélknúinna ökutækja, einkum á örfyrirtæki, lítil og meðalstór fyrirtæki, ásamt skilvirkni ráðstafana til að styðja við endurbjálfun og viðbótarbjálfun vinnuafls,
- g) skilvirkni núverandi fjárhagsráðstafana og þörfina á frekari aðgerðum, þ.m.t. fullnægjandi fjárhagsráðstöfunum, á vettvangi Sambandsins, aðildarríkis eða á staðbundnum vettvangi til að tryggja réttláta umbreytingu og til að draga úr hvers konar neikvæðum félagslegum og hagrænum áhrifum, sérstaklega á svæðum og í samfélögum þar sem áhrifin eru hvað mest,
- h) framvindu í skoðanaskiptum milli aðila vinnumarkaðarins sem og þætti sem greiða enn frekar fyrir efnahagslega hagkvæma og félagslega sanngjarna umbreytingu yfir í hreyfanleika á vegum með engri losun,
- i) framvindu við uppbyggingu hleðslu- og áfyllingargrunnvirkja fyrir almenning og einkaaðila, þ.m.t. framvindu samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins um uppbyggingu grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti og um niðurfellingu á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/94/ESB og endurútgáfu tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2010/31/ESB (*),
- j) hugsanlegt framlag nýsköpunartækni og sjálfbærs, óhefðbundins eldsneytis, þ.m.t. tilbúins eldsneytis, til að ná fram loftslagshlutlausum hreyfanleika,
- k) losun á vistferli nýrra fólksbifreiða og nýrra, léttara atvinnuökutækja sem sett eru á markað, eins og tilkynnt er um í samræmi við 7. gr. a,
- l) áhrif þessarar reglugerðar á það hvort markmiðum aðildarríkjanna sé náð samkvæmt reglugerð (ESB) 2018/842 og endurútgáfu tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2008/50/EB (**).

3. Daginn sem fyrsta framvinduskýrslan, sem um getur í 1. mgr., er lögð fram skal framkvæmdastjórnin einnig, í samstarfi við aðildarríkin og alla viðkomandi hagsmunaaðila, leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið, sem inniheldur greiningu á mögulegri fjármögnunarþörf til að tryggja réttláta umbreytingu innan aðfangakeðju vélknúinna ökutækja, þar sem sérstakri athygli er beint að litlum og meðalstörum fyrirtækjum og landsvæðum sem verða fyrir mestum áhrifum af völdum umbreytingarinnar. Þeirri skýrslu skal fylgja, eftir því sem við á, tillögur um fullnægjandi fjárhagsráðstafanir til að bregðast við þeim þörfum sem greinast.

(*) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2010/31/ESB frá 19. maí 2010 um orkunýtingu bygginga (Stjtið. ESB L 153, 18.6.2010, bls. 13).

(**) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2008/50/EB frá 21. maí 2008 um gæði andrúmslofts og hreinna loft í Evrópu (Stjtið. ESB L 152, 11.6.2008, bls. 1).“

13) Ákvæðum 15. gr. er breytt sem hér segir:

a) í stað 1. mgr. kemur eftirfarandi:

„1. Árið 2026 skal framkvæmdastjórnin endurskoða skilvirkni og áhrif þessarar reglugerðar, sem byggist á skýrslugjöf sem fer fram á tveggja ára fresti, og leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið ásamt niðurstöðunum úr endurskoðuninni. Framkvæmdastjórnin skal einkum meta framfarirnar, sem orðið hafa samkvæmt þessari reglugerð í áttina að því að ná markmiðunum um samdrátt sem sett eru fram í 5. mgr. a í 1. gr., að teknu tilliti til tækniþróunar, þ.m.t. að því er varðar tækni tengitvinnraffökutækja, ásamt mikilvægi fjárhagslega hagkvæmra og félagslega sanngjarnrar umbreytingar yfir í hreyfanleika með engri losun. Á grundvelli þess mats skal framkvæmdastjórnin meta þörfina á að endurskoða markmiðin sem sett eru fram í 5. mgr. a í 1. gr. Framkvæmdastjórnin skal einnig meta áhrif þess að setja lágmarksmörk fyrir orkunýtni nýrra fólksbifreiða og léttara atvinnuökutækja með engri losun sem sett eru á markað í Sambandinu.

Endurskoðuninni skal fylgja, eftir því sem við á, tillaga að breytingu á þessari reglugerð.“

b) Ákvæði 2.–5. mgr. falla brott.

c) Í stað 6. mgr. kemur eftirfarandi:

„6. Eigi síðar en 31. desember 2024 skal framkvæmdastjórnin endurskoða tilskipun 1999/94/EB, að teknu tilliti til nauðsynjar þess að veita neytendum nákvæmar, áreiðanlegar og samanburðarhæfar upplýsingar um eldsneytis- og orkunotkun, koltvísýringslosun og losun loftmengandi efna frá nýjum fólksbifreiðum sem eru á markaðinum, þ.m.t. við raunveruleg skilyrði, sem og að meta möguleikana á því að innleiða merkingar fyrir eldsneytiseyðslu og koltvísýringslosun nýrra, léttara atvinnuökutækja.

Endurskoðuninni skal fylgja, eftir því sem við á, tillaga að nýrri löggjöf.“

d) Eftirfarandi málsgrein er bætt við:

„9. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 17. gr. í því skyni að breyta formúlunum sem settar eru fram í B-hluta I. viðauka þegar slíkar breytingar eru nauðsynlegar til að taka tillit til verklagsins varðandi fjölþrepa ökutæki í flokki N₁ í A-hluta III. viðauka.“

14) Ákvæðum 17. gr. er breytt sem hér segir:

- a) Í 2. mgr. kemur tilvísun í „7. gr. (8. mgr.), 7. gr. a (2. mgr.), 10. gr. (8. mgr.), 11. gr. (fjórða undirgrein 1. mgr.), 13. gr. (4. mgr.), 14. gr. (2. mgr.) og 15. gr. (8. og 9. mgr.)“ í stað tilvísunar í „7. gr. (8. mgr.), 10. gr. (8. mgr.), 11. gr. (fjórða undirgrein 1. mgr.), 13. gr. (4. mgr.), 14. gr. (2. mgr.) og 15. gr. (8. mgr.)“.
- b) Í 3. mgr. kemur tilvísun í „7. gr. (8. mgr.), 7. gr. a (2. mgr.), 10. gr. (8. mgr.), 11. gr. (fjórða undirgrein 1. mgr.), 13. gr. (4. mgr.), 14. gr. (2. mgr.) og 15. gr. (8. og 9. mgr.)“ í stað tilvísunar í „7. gr. (8. mgr.), 10. gr. (8. mgr.), 11. gr. (fjórða undirgrein 1. mgr.), 13. gr. (4. mgr.), 14. gr. (2. mgr.) og 15. gr. (8. mgr.)“.
- c) Í 6. mgr. kemur tilvísun í „7. gr. (8. mgr.), 7. gr. a (2. mgr.), 10. gr. (8. mgr.), 11. gr. (fjórða undirgrein 1. mgr.), 13. gr. (4. mgr.), 14. gr. (2. mgr.) og 15. gr. (8. og 9. mgr.)“ í stað tilvísunar í „7. gr. (8. mgr.), 10. gr. (8. mgr.), 11. gr. (fjórða undirgrein 1. mgr.), 13. gr. (4. mgr.), 14. gr. (2. mgr.) og 15. gr. (8. mgr.)“.

15) Ákvæðum I. viðauka er breytt í samræmi við viðaukann við þessa reglugerð.

2. gr.

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Strassborg 19. apríl 2023.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

R. METSOLA

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

J. ROSWALL

forseti.

VIDAUKI

Ákvæðum I. viðauka við reglugerð (ESB) 2019/631 er breytt sem hér segir:

1) Ákvæðum A-hluta er breytt sem hér segir:

a) í stað fyrirsagnarinnar í lið 6.1 kemur eftirfarandi:

„Markmið fyrir allan flotann í ESB frá 2025“.

b) Í stað fyrirsagnarinnar í lið 6.1.2 kemur eftirfarandi:

„Markmið fyrir allan flotann í ESB frá 2030–2034“.

c) Eftirfarandi lið er bætt við:

„6.1.3. Markmið fyrir allan flotann í ESB frá 2035

Markmið fyrir allan flotann í ESB₂₀₃₅ = markmið fyrir allan flotann í ESB₂₀₂₁ · (1 – samdráttarstuðull₂₀₃₅) [áður þýtt sem lækunarstuðull]

þar sem:

markmið fyrir allan flotann í ESB₂₀₂₁ er eins og skilgreint er í lið 6.0

samdráttarstuðull₂₀₃₅ er eins og skilgreint er í a-lið 5. mgr. a í 1. gr.“

d) Í stað fyrirsagnarinnar í lið 6.2 kemur eftirfarandi:

„Viðmiðunarmarkmið um sértæka losun“.

e) Liður 6.2.2 fellur brott.

f) Í stað liðar 6.3 kemur eftirfarandi:

„6.3 Markmið um sértæka losun frá 2025

6.3.1 Markmið um sértæka losun frá 2025–2029:

markmið um sértæka losun = viðmiðunarmarkmið um sértæka losun · ZLEV-stuðull

þar sem:

viðmiðunarmarkmið um sértæka losun er viðmiðunarmarkmiðið um sértæka losun koltvísýrings sem ákvarðað er í samræmi við lið 6.2.1

ZLEV-stuðull er $(1 + y - x)$, nema þessi summa sé stærri en 1,05 eða minni en 1,0 og í því tilviki skal fastsetja ZLEV-stuðulinn við 1,05 eða 1,0, eftir því sem við á

þar sem:

y er hlutdeild ökutækja með engri og lítilli losun í flota framleiðandans af nýjum fólksbifreiðum, sem reiknuð er sem heildarfjöldi nýrra ökutækja með engri og lítilli losun, þar sem hvert þeirra telst sem ZLEV_{specific}, í samræmi við eftirfarandi formúlu, deilt með heildarfjölda nýrra fólksbifreiða sem eru skráðar á viðeigandi almanaksári:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Fyrir nýjar fólksbifreiðar, sem skráðar eru í aðildarríkjunum, þar sem hlutdeild ökutækja með engri og lítilli losun í flota þeirra er undir 60% af meðaltali Sambandsins 2017 og færri en 1000 ný ökutæki með engri og lítilli losun eru skráð árið 2017 (*), skal ZLEV_{specific}, fram til ársins 2029, að því ári meðtöldu, vera reiknað út í samræmi við eftirfarandi formúlu:

$$ZLEV_{\text{specific}} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Ef hlutdeild ökutækja með engri og lítilli losun í flota nýrra fólksbifreiða aðildarríkjanna, sem skráðar er á bilinu 2025–2028, fer yfir 5% hefur það aðildarríki ekki rétt á að nota margfaldarann 1,85 næstu árin

x er 25% á árunum 2025–2029.

6.3.2. Markmið um sértæka losun frá 2030–2034

Markmið um sértæka losun = markmið fyrir allan flotann í $ESB_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

þar sem:

markmið fyrir allan flotann í ESB_{2030} er eins og ákvarðað er í samræmi við lið 6.1.2

a_{2030} er $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet - wide target}_{2030}}{\text{average emissions}_{2021}}$

þar sem:

a_{2021} er eins og skilgreint er í lið 6.2.1

meðallosun_{2021} er eins og skilgreint er í lið 6.2.1

TM er eins og skilgreint er í lið 6.2.1

TM_0 er eins og skilgreint er í lið 6.2.1.

6.3.3 Markmið um sértæka losun frá 2035

Markmið um sértæka losun = markmið fyrir allan flotann í $ESB_{2035} + a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

þar sem:

markmið fyrir allan flotann í ESB_{2035} er eins og ákvarðað er í samræmi við lið 6.1.3

a_{2035} er $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet - wide target}_{2035}}{\text{average emissions}_{2021}}$

þar sem:

a_{2021} er eins og skilgreint er í lið 6.2.1

meðallosun_{2021} er eins og skilgreint er í lið 6.2.1

TM er eins og skilgreint er í lið 6.2.1

TM_0 er eins og skilgreint er í lið 6.2.1.

(*) Hlutdeild ökutækja með engri og lítilli losun í flota nýrra fólksbifreiða aðildarríkis 2017 er reiknuð út sem heildarfjöldi nýrra ökutækja með engri og lítilli losun sem skráð eru 2017, deilt með heildarfjölda nýrra fólksbifreiða sem skráðar eru sama ár.“

2) Ákvæðum B-hluta er breytt sem hér segir:

a) í stað fyrirsagnarinnar í lið 6.1 kemur eftirfarandi:

„Markmið fyrir allan flotann í ESB frá 2025“.

b) Í stað fyrirsagnarinnar í lið 6.1.2 kemur eftirfarandi:

„Markmið fyrir allan flotann í ESB frá 2030–2034“.

c) Eftirfarandi lið er bætt við:

„6.1.3. Markmið fyrir allan flotann í ESB frá 2035

Markmið fyrir allan flotann í $ESB_{2035} = \text{markmið fyrir allan flotann í } ESB_{2021} \cdot (1 - \text{samdráttarstuðull}_{2035})$

þar sem:

markmið fyrir allan flotann í ESB_{2021} er eins og skilgreint er í lið 6.0

samdráttarstuðull₂₀₃₅ er eins og skilgreint er í b-lið 5. mgr. a í 1. gr.“

d) Í stað liðar 6.2.2 kemur eftirfarandi:

„6.2.2 Viðmiðunarmarkmið um sértæka losun frá 2030–2034

Viðmiðunarmarkmið um sértæka losun = markmið fyrir allan flotann í $ESB_{2030} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

þar sem:

markmið fyrir allan flotann í ESB_{2030} er eins og ákvarðað er í samræmi við lið 6.1.2

α er a_{2030} þar sem meðalprófunarmassi nýrra, léttra atvinnuökutækja framleiðanda er jafn og eða minni en TM_0 og a_{2021} þar sem meðalprófunarmassi nýrra, léttra atvinnuökutækja framleiðanda er meiri en TM_0

þar sem:

a_{2030} er $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet - wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

a_{2021} er eins og skilgreint er í lið 6.2.1

meðallosun₂₀₂₁ er eins og skilgreint er í lið 6.2.1

TM er eins og skilgreint er í lið 6.2.1

TM_0 er eins og skilgreint er í lið 6.2.1.“

e) Eftirfarandi lið er bætt við:

„6.2.3. Viðmiðunarmarkmið um sértæka losun frá 2035

Viðmiðunarmarkmið um sértæka losun = markmið fyrir allan flotann í $ESB_{2035} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

þar sem:

markmið fyrir allan flotann í ESB_{2035} er eins og ákvarðað er í samræmi við lið 6.1.3

α er $a_{2035,L}$ þar sem meðalprófunarmassi nýrra, léttra atvinnuökutækja framleiðanda er jafn og eða minni en TM_0 og $a_{2035,H}$ þar sem meðalprófunarmassi nýrra, léttra atvinnuökutækja framleiðanda er meiri en TM_0

þar sem:

$a_{2035,L}$ er $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet - wide target}_{2035}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ er $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet - wide target}_{2035}}{\text{EU fleet - wide target}_{2025}}$

meðallosun₂₀₂₁ er eins og skilgreint er í lið 6.2.1

TM er eins og skilgreint er í lið 6.2.1

TM_0 er eins og skilgreint er í lið 6.2.1.“

f) Í stað liðar 6.3 kemur eftirfarandi:

„6.3. Markmið um sértæka losun frá 2025.

6.3.1 Markmið um sértæka losun frá 2025–2029

Markmið um sértæka losun = (viðmiðunarmarkmið um sértæka losun – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – markmið fyrir allan flotann í ESB_{2025})) · ZLEV-stuðull

þar sem:

viðmiðunarmarkmið um sértæka losun	um	er viðmiðunarmarkmiðið um sértæka losun koltvísýrings sem ákvarðað er í samræmi við lið 6.2.1
$\emptyset_{\text{targets}}$		er meðaltal, vegið með fjölda nýrra, léttra atvinnuökutækja hvers einstaks framleiðanda, allra viðmiðunarmarkmiðanna um sértæka losun sem ákvarðað er í samræmi við lið 6.2.1
ZLEV-stuðull		er $(1 + y - x)$, nema summan sé stærri en 1,05 eða minni en 1,0 og í því tilviki skal fastsetja ZLEV-stuðulinn við 1,05 eða 1,0, eftir því sem við á

þar sem:

y er hlutdeild ökutækja með engri og lítilli losun í flota framleiðandans af nýjum, léttum atvinnuökutækjum sem reiknuð er út sem heildarfjöldi nýrra ökutækja með engri og lítilli losun þar sem hvert þeirra telst sem $ZLEV_{\text{specific}}$, í samræmi við eftirfarandi formúlu, deilt með heildarfjölda nýrra, léttra atvinnuökutækja sem skráð eru á viðeigandi almanaksári:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2}{50} \right)$$

x er 17% á árunum 2025–2029.

6.3.2. Markmið um sértæka losun frá 2030–2034

Markmið um sértæka losun = viðmiðunarmarkmið um sértæka losun – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – markmið fyrir allan flotann í ESB₂₀₃₀)

þar sem:

viðmiðunarmarkmið um sértæka losun	er viðmiðunarmarkmiðið um sértæka losun framleiðandans sem ákvarðað er í samræmi við lið 6.2.2
$\emptyset_{\text{targets}}$	er meðaltal, vegið með fjölda nýrra, léttra atvinnuökutækja hvers einstaks framleiðanda, allra viðmiðunarmarkmiðanna um sértæka losun sem ákvarðað er í samræmi við lið 6.2.2

Markmið fyrir allan flotann í ESB₂₀₃₀ er eins og ákvarðað er í lið 6.1.2.

6.3.3 Markmið um sértæka losun frá 2035

Markmið um sértæka losun = viðmiðunarmarkmið um sértæka losun – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – markmið fyrir allan flotann í ESB₂₀₃₅)

þar sem:

viðmiðunarmarkmið um sértæka losun	er viðmiðunarmarkmiðið um sértæka losun framleiðandans sem ákvarðað er í samræmi við lið 6.2.3
$\emptyset_{\text{targets}}$	er meðaltal, vegið með fjölda nýrra, léttra atvinnuökutækja hvers einstaks framleiðanda, allra viðmiðunarmarkmiðanna um sértæka losun sem ákvarðað er í samræmi við lið 6.2.3

Markmið fyrir allan flotann í ESB₂₀₃₅ er eins og ákvarðað er í lið 6.1.3.“