

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EU) 2023/851

2025/EØS/56/33

av 19. april 2023

om endring av forordning (EU) 2019/631 med hensyn til skjerping av CO₂-utslippsstandardene for nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer i tråd med Unionens økte klimaambisjoner(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 192 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,etter den ordinære regelverksprosedyren⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Parisavtalen⁽⁴⁾, som ble vedtatt 12. desember 2015 i henhold til De forente nasjoners rammekonvensjon om klimaendring («FNs klimakonvensjon») (heretter kalt «Parisavtalen»), trådte i kraft 4. november 2016. Partene i Parisavtalen er blitt enige om å holde økningen i den globale gjennomsnittstemperaturen på godt under 2 °C sammenlignet med førindustrielt nivå og å tilstrebe å begrense temperaturøkningen til 1,5 °C over førindustrielt nivå. Denne forpliktelsen er blitt styrket med vedtakelsen, innenfor rammen av FNs klimakonvensjon, av klimaavtalen fra Glasgow 13. november 2021, der partskonferansen under FNs klimakonvensjon, som tjener som møte for partene i Parisavtalen, anerkjenner at virkningene av klimaendringene vil være langt mindre ved en temperaturøkning på 1,5 °C sammenlignet med 2 °C, og er fast besluttet på å videreføre innsatsen for å begrense temperaturøkningen til 1,5 °C.
- 2) Håndtering av klima- og miljørelaterte utfordringer og oppnåelse av målene i Parisavtalen er sentrale elementer i kommisjonsmeldingen av 11. desember 2019 med tittelen «The European Green Deal» (heretter kalt «EUs grønne giv»). Europaparlamentet oppfordret i sin resolusjon av 15. januar 2020 om EUs grønne giv⁽⁵⁾ til at den nødvendige overgangen til et klimanøytralt samfunn gjennomføres innen 2050, og erklærte i sin resolusjon av 28. november 2019 om klima- og miljøkrisen⁽⁶⁾ at det foreligger en klima- og miljøkrise. Behovet for og verdien av EUs grønne giv er blitt enda større i lys av de svært alvorlige virkningene som covid-19-pandemien har hatt på EU-borgernes helse og økonomiske velferd.
- 3) EUs grønne giv innebærer en kombinasjon av en rekke gjensidig styrkende tiltak og initiativer som har som mål å oppnå klimanøytralitet i Unionen innen 2050, og en ny vekststrategi med fokus på å omstille Unionen til et rettferdig og velstående samfunn med en moderne, ressurseffektiv og konkurransedyktig økonomi, med livskraftige næringer som

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 110 av 25.4.2023, s. 5, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 107/2024 av 26. april 2024 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 60 av 8.8.2024, s. 39.

(1) EUT C 194 av 12.5.2022, s. 81.

(2) EUT C 270 av 13.7.2022, s. 38.

(3) Europaparlamentets holdning av 14. februar 2023 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 28. mars 2023.

(4) EUT L 282 av 19.10.2016, s. 4.

(5) EUT C 270 av 7.7.2021, s. 2.

(6) EUT C 232 av 16.6.2021, s. 28.

forblir verdensledende på sine respektive felt og fremmer global innovasjon, samtidig som det sikres høytlønnede kvalitetsjobber i Unionen. Den har også som mål å verne, bevare og øke Unionens naturkapital og verne borgernes helse og velferd mot miljørelaterte risikoer og virkninger. I den sammenhengen innebærer det åttende miljøhandlingsprogrammet, som løper fram til 2030 og er fastsatt i europaparlaments- og rådsbeslutning (EU) 2022/591⁽⁷⁾, en styrking av målet om å påskynde det grønne skiftet til en klimanøytral, bærekraftig, giftfri, ressurseffektiv, fornybar energibasert, motstandsdyktig og konkurransedyktig sirkulær økonomi på en rettferdig, likeverdig og inkluderende måte og å verne, gjenopprette og forbedre miljøtilstanden, samtidig som det støtter og bygger på det settet av tiltak og initiativer som er annonsert innenfor rammen av den europeiske grønne given. Samtidig påvirker omstillingen kvinner og menn forskjellig og har særlig innvirkning på visse vanskeligstilte grupper, for eksempel eldre, personer med funksjonsnedsettelser og personer med etnisk minoritetsbakgrunn. I tillegg vil omstillingen påvirke regionene i EU ulikt, særlig strukturelt vanskeligstilte og perifere regioner og de mest fjerntliggende regionene. Det må derfor sikres at omstillingen er rettferdig og inkluderende, og at ingen blir stående utenfor.

- 4) I det oppdaterte nasjonalt fastsatte bidraget som ble framlagt for FNs klimakonvensjons sekretariat 17. desember 2020, forpliktet Unionen seg til innen 2030 å redusere Unionens nettoutslipp av klimagasser for hele økonomien med minst 55 % sammenlignet med nivåene i 1990.
- 5) Gjennom vedtakelsen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/1119⁽⁸⁾ har Unionen lovfestet målet om å redusere utslippene til netto nullutslipp senest innen 2050 og målet om å oppnå negative utslipp etter dette. Den forordningen fastsetter også et bindende EU-klimamål om innen 2030 å redusere nettoklimagassutslippene i Unionen (utslipp etter fratrukk av opptak) med minst 55 % sammenlignet med nivået i 1990.
- 6) Alle økonomiske sektorer forventes å bidra til å oppnå disse utslippsreduksjonene, også veitransportsektoren. Transportsektoren er den eneste sektoren der utslippene har økt siden 1990. Dette inkluderer veitransport med lette og tunge kjøretøyer, som til sammen står for over 70 % av de totale utslippene fra transport. For å oppnå klimanøytralitet må utslippene fra transport reduseres med 90 % innen 2050.
- 7) Den digitale og den grønne omstillingen bør også ta hensyn til betydningen av den sosiale dimensjonen, for å sikre at mobilitet er prismessig overkommelig og tilgjengelig for alle, særlig pendlere uten tilgang til god offentlig transport eller andre mobilitetsløsninger. Mer ambisiøse CO₂-standarder for personbiler og lette nyttekjøretøyer forventes å påskynde utbredelsen av nullutslippskjøretøyer, gjøre dem mer prisgunstige og i tillegg påskynde avkarboniseringen av kjøretøyer på brukmarkedet i alle segmenter, noe som vil gi større fordeler for forbrukere med lav og middels inntekt. Når disse standardene vedtas, er det også viktig å ta hensyn til de betydelige økonomiske og sosiale konsekvensene av den digitale og den grønne omstillingen og behovet for å sikre sysselsettingen og bevare konkurranseevnen til Unionens industri.
- 8) Tiltakene fastsatt i denne forordningen er nødvendige som en del av en sammenhengende og konsekvent ramme som er uunnværlig for å nå Unionens overordnede mål om å redusere nettoutslippene av klimagasser og redusere Unionens avhengighet av importerte fossile brenslers. Det er viktig at Kommisjonen samarbeider med medlemsstatene og industrielle aktører for å sikre forsyningskjeden for de kritiske råvarene som er nødvendige for å produsere null- og lavutslippskjøretøyer. Dette vil også støtte EU-industriens konkurranseevne og styrke Unionens strategiske autonomi.

⁽⁷⁾ Europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 2022/591/EU av 6. april 2022 om et allment miljøhandlingsprogram i Unionen fram til 2030 (EUT L 114 av 12.4.2022, s. 22).

⁽⁸⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/1119 av 30. juni 2021 om fastsettelse av en ramme for å oppnå klimanøytralitet og om endring av forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 («EUs klimalov») (EUT L 243 av 9.7.2021, s. 1).

- 9) For at det innen 2030 skal oppnås en reduksjon i nettoutslippene av klimagasser på minst 55 % sammenlignet med nivåene i 1990, er det nødvendig å skjerpe reduksjonskravene fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631⁽⁹⁾ både for personbiler og lette nyttekjøretøyer. Det må også settes en tydelig kurs for ytterligere reduksjoner etter 2030 for å bidra til å nå målet om klimanøytralitet innen 2050. Uten ambisiøse tiltak for å redusere klimagassutslippene i veitransporten vil det være behov for større utslippsreduksjoner i andre sektorer, også sektorer der avkarbonisering er mer utfordrende.
- 10) De skjerpede kravene til reduksjon av CO₂-utslipp bør oppmuntre til en økende andel av nullutslippskjøretøyer på unionsmarkedet, samtidig som det gir fordeler for forbrukerne og borgerne i form av bedre luftkvalitet og styrket energisikkerhet og energieffektivitet, med de energibesparelsene som følger av dette, og sikrer fortsatt innovasjon i bilindustriens verdikjede. I global sammenheng må verdikjeden i Unionens bilindustri være en ledende aktør i den pågående omstillingen til nullutslippsmobilitet. De skjerpede standardene for reduksjon av CO₂-utslipp er teknologinøytrale når det gjelder å nå de målene de setter for hele kjøretøyparken. Ulike teknologier er og vil fortsatt være tilgjengelige for å nå målet om nullutslipp i hele kjøretøyparken. Nullutslippskjøretøyer omfatter i dag batterielektriske kjøretøyer, og brenselcellekjøretøyer og andre hydrogendrevne kjøretøyer, og den teknologiske innovasjonen pågår fremdeles. Null- og lavutslippskjøretøyer, som også omfatter effektive ladbare hybridelektriske kjøretøyer, kan fortsatt spille en rolle i omstillingsforløpet. I den forbindelse er det viktig å sikre nøyaktige og fullstendige utslippsdata om disse ladbare hybridelektriske kjøretøyene.
- 11) Etter samråd med berørte parter vil Kommisjonen legge fram et forslag om registrering etter 2035 av kjøretøyer som går utelukkende på CO₂-nøytrale drivstoffer, i samsvar med unionsretten, utenfor virkeområdet for standardene for kjøretøyparken og i samsvar med Unionens klimanøytralitetsmål.
- 12) På bakgrunn av dette bør det fastsettes nye, skjerpede mål for reduksjon av CO₂-utslipp for både nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer fra og med 2030. Disse målene bør fastsettes på et nivå som gir et sterkt signal om å påskynde utbredelsen av nullutslippskjøretøyer på unionsmarkedet og stimulere til innovasjon innenfor nullutslippsteknologi på en kostnadseffektiv måte.
- 13) Teknologisk innovasjon er en forutsetning for å avkarbonisere samferdselen i Unionen og bør derfor støttes. Det er allerede betydelig finansiering tilgjengelig for innovasjon i mobilitetsøkosystemet gjennom ulike EU-finansieringsordninger, særlig Horisont Europa – rammeprogrammet for forskning og innovasjon, som ble opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/695⁽¹⁰⁾, InvestEU, som ble opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/523⁽¹¹⁾, Det europeiske regionale utviklingsfondet, Samhørighetsfondet, innovasjonsfondet, som ble opprettet ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF⁽¹²⁾, og ordningen for gjenoppbygging og robusthet, som ble opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/241⁽¹³⁾. Unionen og medlemsstatene bør fortsette sin innsats for å støtte offentlige og private investeringer i forskning og innovasjon i europeisk bilindustri, blant annet gjennom initiativer som fremmer synergier i bilindustrien, for eksempel EUs batteriallianse. Sammen med klare reguleringssignaler vil denne innsatsen støtte og oppmuntre til investeringsbeslutninger fra produsentene, opprettholde den europeiske teknologiske lederstillingen i denne sektoren, bidra til å utvikle industriell spisskompetanse innenfor framtidens teknologier i Unionen og sikre langsiktig bærekraft og konkurranseevne for Unionens industrielle base.

⁽⁹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631 av 17. april 2019 om fastsettelse av CO₂-utslippsstandarder for nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer og om oppheving av forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 av 25.4.2019, s. 13).

⁽¹⁰⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/695 av 28. april 2021 om opprettelse av Horisont Europa – rammeprogrammet for forskning og innovasjon, om fastsettelse av dets regler for deltakelse og formidling og om oppheving av forordning (EU) nr. 1290/2013 og forordning (EU) nr. 1291/2013 (EUT L 170 av 12.5.2021, s. 1).

⁽¹¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/523 av 24. mars 2021 om opprettelse av InvestEU-programmet og om endring av forordning (EU) 2015/1017 (EUT L 107 av 26.3.2021, s. 30).

⁽¹²⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF av 13. oktober 2003 om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Unionen og om endring av rådsdirektiv 96/61/EF (EUT L 275 av 25.10.2003, s. 32).

⁽¹³⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/241 av 12. februar 2021 om opprettelse av ordningen for gjenoppbygging og robusthet (EUT L 57 av 18.2.2021, s. 17).

- 14) Målene i de reviderte CO₂-utslippsstandardene bør ledsages av en EU-strategi for å håndtere utfordringene ved at produksjonen av nullutslippskjøretøyer og tilhørende teknologier oppskaleres, samtidig som det tas hensyn til hver enkelt medlemsstats særtrekk og behovet for oppkvalifisering og omskolering av arbeidstakerne i sektoren og den økonomiske diversifiseringen og omstillingen av virksomheten, samtidig som sysselsettingen i Unionens bilindustri opprettholdes. Det bør legges særlig vekt på den innvirkningen som denne omstillingen vil ha på svært små, små og mellomstore bedrifter (SMB-er) i hele bilindustriens forsyningskjede, og på berørte regioner og lokalsamfunn som kan være mer sårbare fordi de har en intensiv bilindustri. Når det er hensiktsmessig, bør økonomisk støtte vurderes på unionsplan og medlemsstatsplan for å skaffe private investeringer, blant annet via Det europeiske sosialfond pluss, som ble opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/1057⁽¹⁴⁾, Fondet for rettferdig omstilling, som ble opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/1056⁽¹⁵⁾, innovasjonsfondet, Det europeiske fond for regionutvikling, Utjevningsfondet, ordningen for gjenoppbygging og robusthet og andre instrumenter innenfor den flerårige finansielle rammen fastsatt i rådsforordning (EU, Euratom) 2020/2093⁽¹⁶⁾ og Den europeiske unions gjenopprettingsinstrument, som ble opprettet ved rådsforordning (EU) 2020/2094⁽¹⁷⁾, i tråd med statsstøttereglene og andre tilgjengelige finansielle instrumenter, for eksempel fra Den europeiske investeringsbank.

Kommisjonsmeldingen av 18. februar 2022 om retningslinjer for statsstøtte til klima, miljøvern og energi 2022 gjør det mulig for medlemsstatene å bidra til at næringslivet kan avkarbonisere produksjonsprosessene sine og ta i bruk grønnere teknologier innenfor rammen av kommisjonsmeldingen av 5. mai 2021 med tittelen «Updating the 2020 New Industrial Strategy: Building a stronger Single Market for Europe's recovery» («den oppdaterte nye industristrategien»). Rådsrekommendasjonen av 16. juni 2022⁽¹⁸⁾ er et viktig verktøy for medlemsstatene til å håndtere de sysselsettingsmessige og sosiale aspektene ved en rettferdig omstilling til en klimanøytral økonomi. Kommisjonen bør undersøke ytterligere muligheter for å støtte denne omstillingen, og særlig for å dempe omstillingens eventuelle negative virkninger for sysselsettingen i bilindustrien.

- 15) For å identifisere eventuelle finansieringsunderskudd når det gjelder å sikre en rettferdig omstilling i bilindustriens forsyningskjede, og med særlig vekt på små og mellomstore bedrifter og de regionene som er mest berørt av omstillingen til en klimanøytral økonomi, bør Kommisjonen innen 31. desember 2025, som er fristen for å framlegge den første framdriftsrapporten, og på grunnlag av pågående initiativer, slik som omstillingsforløpet for mobilitetsøkosystemet og Regionkomiteens allianse av bilproduserende regioner, i samarbeid med medlemsstater, regioner og lokale myndigheter og alle relevante interessenter, framlegge en rapport med en analyse som identifiserer slike finansieringsunderskudd. Nevnte rapport bør eventuelt følges av forslag til egnede økonomiske virkemidler for å dekke de påviste behovene.
- 16) Den oppdaterte nye industristrategien legger opp til samskaping av grønne og digitale omstillingsforløp i samarbeid med næringslivet, offentlige myndigheter, partene i arbeidslivet og andre interessenter. I den forbindelse bør det utvikles et omstillingsforløp for mobilitetsøkosystemet som skal ledsage omstillingen av bilindustriens verdikjede, blant annet ved å sikre kontinuitet i dialogen mellom partene i arbeidslivet, der sektoren og dens interessenter er involvert, i full åpenhet. I dette forløpet bør det legges særlig vekt på små og mellomstore bedrifter i bilindustriens forsyningskjede og på å høre partene i arbeidslivet, også fra medlemsstatenes side. Det bør også bygge på kommisjonsmeldingen av 1. juli 2020 med tittelen «European Skills Agenda for sustainable competitiveness, social fairness and resilience», som omfatter initiativer som «kompetansepakten» («Pact for Skills»), for å mobilisere privat sektor og andre interessenter til å oppkvalifisere og omskolere Europas arbeidsstyrke med tanke på den grønne og den digitale omstillingen. Forløpet bør også omfatte egnede tiltak og insentiver på EU- og medlemsstatsplan for å gjøre nullutslippskjøretøyer mer overkommelige i pris. Framskrittene som gjøres i dette omfattende omstillingsforløpet for mobilitetsøkosystemet, bør kontrolleres hvert andre år i forbindelse med en framdriftsrapport som skal framlegges av Kommisjonen.

⁽¹⁴⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/1057 av 24. juni 2021 om opprettelse av Det europeiske sosialfond pluss (ESF+) og om oppheving av forordning (EU) nr. 1296/2013 (EUT L 231 av 30.6.2021, s. 21).

⁽¹⁵⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/1056 av 24. juni 2021 om opprettelse av Fondet for rettferdig omstilling (EUT L 231 av 30.6.2021, s. 1).

⁽¹⁶⁾ Rådsforordning (EU, Euratom) 2020/2093 av 17. desember 2020 om fastsettelse av den flerårige finansielle rammen for årene 2021–2027 (EUT L 433 I av 22.12.2020, s. 11).

⁽¹⁷⁾ Rådsforordning (EU) 2020/2094 av 14. desember 2020 om opprettelse av et EU-instrument for å støtte gjenoppbyggingen etter covid-19-krisen (EUT L 433 I av 22.12.2020, s. 23).

⁽¹⁸⁾ Rådsrekommendasjon 2022/C 243/04 av 16. juni 2022 om sikring av en rettferdig omstilling til klimanøytralitet (EUT C 243 av 27.6.2022, s. 35).

I denne framdriftsrapporten bør det blant annet tas hensyn til framskritt i innføringen av null- og lavutslippskjøretøyer, særlig i segmentet for lette nyttekjøretøyer, og til tiltakene på unionsplan, medlemsstatsplan og lokalt plan for å lette medlemsstatenes overgang til utslippsfrie lette kjøretøyer, utvikling i kjøretøyenes pris og energieffektivitet, innføring av alternative drivstoffer og framskritt i utbyggingen av offentlig og privat infrastruktur for lading og fylling, som skal fastsettes i en europaparlaments- og rådsforordning om utbygging av infrastruktur for alternative drivstoffer og om oppheving av europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/94/EU («forordningen om infrastruktur for alternative drivstoffer») og i en omarbeiding av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/31/EU⁽¹⁹⁾, potensialet i nyskapende teknologi for å oppnå klimanøytral mobilitet, internasjonal konkurranseevne, investeringer i bilindustriens verdikjede og oppkvalifisering og omskolering av arbeidstakere samt omstilling av virksomheten, særlig i små og mellomstore bedrifter. Framdriftsrapporten bør også bygge på de toårlige framdriftsrapportene som medlemsstatene skal framlegge i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative drivstoffer. Kommisjonen bør rådføre seg med partene i arbeidslivet når framdriftsrapporten utarbeides, herunder om resultatene av dialogen mellom partene i arbeidslivet. Innovasjonene i bilindustriens forsyningskjede pågår fortsatt. Dersom de utvikles videre, kan nyskapende teknologier, slik som produksjon av elektrodrivstoff med luftfangst, gi utsikter til klimanøytral mobilitet til en overkommelig pris. Kommisjonen bør derfor følge med på innovasjonsframskrittene i sektoren som en del av sin framdriftsrapport.

- 17) For å verne miljøet og helsen til innbyggerne i alle medlemsstater er det viktig også å avkarbonisere den eksisterende kjøretøyparken. Markedet for brukte kjøretøyer skaper risiko for at CO₂-utslipp og luftforurensning forskyves til mindre økonomisk utviklede regioner i Unionen. For at utslippene fra den eksisterende kjøretøyparken skal kunne reduseres raskere, og for å påskynde omstillingen til utslippsfri transport er det av største betydning å oppmuntre til å konvertere kjøretøyer med forbrenningsmotor til batterielektrisk drift eller brenselcelledrift, blant annet ved å vurdere hvordan det kan gjøres lettere å innføre slike løsninger i medlemsstatene.
- 18) I kommisjonsmeldingen av 18. mai 2022 med tittelen «REPowerEU Plan» fastslås det at er det viktig å øke andelen nullutslippskjøretøyer i offentlige bilparker og næringsbilparker av en viss størrelse, for å øke energibesparelsene og energieffektiviteten i transportsektoren og påskynde overgangen til nullutslippskjøretøyer. For dette formålet omfatter kommisjonsmeldingen av 18. oktober 2022 med tittelen «Commission work programme 2023» et initiativ til å gjøre kjøretøyparkene i næringslivet grønne. Når Kommisjonen foreslår dette initiativet, bør den sikre like konkurransevilkår og unngå fragmentering av det indre marked.
- 19) For å fremme utbredelsen av kjøretøyer som bruker mindre energi, bør Kommisjonen undersøke virkningene av å fastsette minstekrav til energieffektivitet for nye utslippsfrie personbiler og lette nyttekjøretøyer som bringes i omsetning i Unionen.
- 20) Målene for hele EU-parken skal suppleres med den nødvendige utbyggingen av infrastruktur for lading og fylling som skal fastsettes i forordningen om infrastruktur for alternative drivstoffer og i en omarbeiding av direktiv 2010/31/EU. I den forbindelse er det avgjørende at investeringene i den nødvendige utbyggingen av infrastruktur videreføres og økes. Parallelt med dette er det ytterst viktig å sikre rask utbygging av fornybar energi, som fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/2001⁽²⁰⁾.
- 21) Produsentene bør gis tilstrekkelig fleksibilitet til å tilpasse kjøretøyparkene sine over tid, slik at de kan håndtere omstillingen til nullutslippskjøretøyer på en kostnadseffektiv måte som støtter deres konkurranseevne og legger grunnlaget for ytterligere innovasjoner. Det er derfor hensiktsmessig å videreføre tilnærmingen med skjerping av målnivåene hvert femte år.

⁽¹⁹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/31/EU av 19. mai 2010 om bygningers energiytelse (EUT L 153 av 18.6.2010, s. 13).

⁽²⁰⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/2001 av 11. desember 2018 om å fremme bruk av energi fra fornybare energikilder (EUT L 328 av 21.12.2018, s. 82).

- 22) Med de strengere målene for hele EU-parken fra og med 2030 vil produsentene måtte innføre betydelig flere nullutslippskjøretøyer på unionsmarkedet. I den sammenhengen vil stimuleringsordningen for null- og lavutslippskjøretøyer ikke lenger tjene sitt opprinnelige formål, og den vil risikere å undergrave virkningen av forordning (EU) 2019/631. Stimuleringsordningen for null- og lavutslippskjøretøyer bør derfor fjernes fra 1. januar 2030. Før den datoen, det vil si i hele det inneværende tiåret, vil stimuleringsordningen for null- og lavutslippskjøretøyer fortsette å bidra til at det innføres kjøretøyer med utslipp fra null til 50 g CO₂/km, inkludert batterielektriske kjøretøyer, brenselcellekjøretøyer som bruker hydrogen, og effektive ladbare hybridelektriske kjøretøyer. Referanseverdiene for null- og lavutslippskjøretøyer bør imidlertid revideres for å ta hensyn til den raskere utbredelsen av nullutslippskjøretøyer på unionsmarkedet. Etter 1. januar 2030 vil ladbare hybridelektriske kjøretøyer fortsatt regnes med i de målene for hele EU-parken som produsentene er forpliktet til å oppfylle.
- 23) Kredittene for miljønnovasjon som en produsent kan kreve, har i dag en øvre grense på 7 g CO₂/km. Denne øvre grensen bør nedjusteres i tråd med målnivåene for å sikre at den står i et avbalansert forhold til produsentenes gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp.
- 24) Gjennomføringen av CO₂-utslippsstandardene er sterkt knyttet til gjennomføringen av typegodkjenningsregelverket. Etter at europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF⁽²¹⁾ ble opphevet og erstattet av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858⁽²²⁾ 1. september 2020, er det nødvendig å ytterligere tilpasse definisjonene og oppdatere henvisningene i forordning (EU) 2019/631 til rammereglene om typegodkjenning, for å sikre fortsatt samsvar mellom de to settene av instrumenter.
- 25) Det arbeidet som kreves for å redusere utslippene tilstrekkelig til å nå målene for hele EU-parken, fordeles mellom produsentene ved å bruke en grenseverdikurve basert på den gjennomsnittlige massen av EU-parken av nye kjøretøyer og produsentens park av nye kjøretøyer. Selv om det er hensiktsmessig å opprettholde denne ordningen, må det forhindres at de strengere målene for hele EU-parken fører til at en produsents mål for spesifikke utslipp blir negativt. Derfor må det presiseres at i en slik situasjon bør målet for spesifikke utslipp settes til 0 g CO₂/km.
- 26) Verdiene som brukes ved beregningen av målene for spesifikke utslipp og en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp, er basert på data som er registrert i typegodkjenningsdokumentasjonen og i samsvarssertifikatene til de aktuelle kjøretøyene. For å sikre at CO₂-utslippsstandardene er effektive, er det avgjørende at dataene som brukes til disse formålene, er korrekte. Dersom det likevel oppdages feil i dataene, kan det forekomme at det ikke er mulig, på grunnlag av typegodkjenningsreglene, å rette typegodkjenningsdokumentasjon eller samsvarssertifikater som allerede er utstedt, dersom dataene gjelder typegodkjenninger som ikke lenger er gyldige. I slike situasjoner bør Kommisjonen ha myndighet til å anmode om at de relevante typegodkjenningsmyndighetene eller, dersom det er relevant, produsentene utsteder en melding om retting som gjør det mulig å rette de verdiene som brukes til å bestemme produsentenes resultater når det gjelder å nå målene sine.
- 27) Rapportering av data for kjøretøyer i gruppe M₂ (busser) og N₂ (mellomstore lastebiler) faller inn under virkeområdet for europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/956⁽²³⁾, og dette rapporteringskravet bør derfor fjernes fra forordning (EU) 2019/631.

⁽²¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv) (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

⁽²²⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 av 30. mai 2018 om godkjenning av og markedstilsyn med motorvogner og deres tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike motorvogner, om endring av forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om oppheving av direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 av 14.6.2018, s. 1).

⁽²³⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/956 av 28. juni 2018 om overvåking og rapportering av CO₂-utslipp fra og drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer (EUT L 173 av 9.7.2018, s. 1).

- 28) I lys av det økte overordnede målet om reduksjon av klimagassutslipp og for å unngå potensiell markedsvridding bør reduksjonskravene for alle produsenter på EU-markedet bringes på linje, unntatt for produsenter som er ansvarlige for mindre enn 1 000 nye kjøretøyer som er registrert i et kalenderår. Følgelig bør muligheten for å søke om unntak fra målene for spesifikke utslipp for produsenter som er ansvarlige for mellom 1 000 og 10 000 personbiler eller mellom 1 000 og 22 000 lette nyttekjøretøyer som er nyregistrert i et kalenderår, opphøre fra og med 1. januar 2036.
- 29) For å sikre juridisk klarhet og samsvar med gjeldende praksis bør det presiseres at justeringene av verdiene M_0 og TM_0 bør gjøres ved hjelp av delegerte rettsakter som endrer vedlegg I til forordning (EU) 2019/631, i stedet for ved delegerte rettsakter som utfyller forordningen.
- 30) Framskrittene som er gjort i henhold til forordning (EU) 2019/631 for å nå de reduksjonsmålene som er fastsatt for 2030 og videre framover, bør gjennomgås i 2026. Ved denne gjennomgåelsen bør det tas hensyn til alle aspekter i den toårige rapporteringen.
- 31) Flere medlemsstater har meddelt at de har planer om å påskynde innføringen av nullutslippskjøretøyer ved å fastsette en dato før 2035 for utfasing av nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer som slipper ut CO₂. Kommisjonen bør identifisere muligheter til å lette denne overgangen og bør vurdere behovet for ytterligere tiltak i tråd med slike planer.
- 32) Muligheten for å sette av inntektene fra overtredelsesgebyrene til et bestemt fond eller relevant program er vurdert slik artikkel 15 nr. 5 i forordning (EU) 2019/631 krever, med den konklusjonen at dette vil øke den administrative byrden betydelig, samtidig som det ikke vil være til direkte nytte for bilindustrien i dens omstilling. Inntektene fra overtredelsesgebyrene bør derfor fortsatt anses som inntekter som inngår i Unionens alminnelige budsjett, i samsvar med artikkel 8 nr. 4 i forordning (EU) nr. 2019/631.
- 33) Det er viktig å vurdere de fullstendige livssyklusutslippene av CO₂ fra lette kjøretøyer på unionsplan. For dette formålet bør Kommisjonen utarbeide en metode for vurdering av og konsekvent datarapportering om de fullstendige livssyklusutslippene av CO₂ fra lette kjøretøyer som bringes i omsetning i Unionen.
- 34) For å fastsette en felles EU-metode for vurdering av og konsekvent datarapportering om de fullstendige livssyklusutslippene av CO₂ fra personbiler og lette nyttekjøretøyer, og for å sikre at beregningen av målene for spesifikke utslipp for produsenter som er ansvarlige for CO₂-utslippene fra lette nyttekjøretøyer bygd i flere etapper, kan justeres for å ta hensyn til endringer i prosedyren for bestemmelse av slike kjøretøyers CO₂-utslipp og masse, bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte delegeres til Kommisjonen når det gjelder utfylling av forordning (EU) 2019/631 ved henholdsvis å fastsette en slik felles EU-metode og ved om nødvendig å endre beregningsformlene i del B i vedlegg I til forordningen. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at slike samråd gjennomføres i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming⁽²⁴⁾. For å sikre lik deltakelse ved utarbeidingen av delegerte rettsakter er det særlig viktig at Europaparlamentet og Rådet mottar alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes sakkyndige, og at deres sakkyndige systematisk har adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper som er med på utarbeidingen av delegerte rettsakter.
- 35) Ettersom målet for denne forordningen, som er å skjerpe kravene til reduksjon av CO₂-utslipp for både nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av deres omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 36) Forordning (EU) 2019/631 bør derfor endres.

⁽²⁴⁾ EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

Artikkel 1

I forordning (EU) 2019/631 gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 1 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 5 gjøres følgende endringer:

i) I bokstav a) endres «37,5 %» til «55 %».

ii) I bokstav b) endres «31 %» til «50 %».

b) Nytt nummer skal lyde:

«5a. Fra 1. januar 2035 får følgende mål anvendelse på hele EU-parken:

a) For gjennomsnittlige utslipp fra parken av nye personbiler, et mål for hele EU-parken som tilsvarer 100 % reduksjon av målet i 2021, fastsatt i samsvar med nr. 6.1.3 i del A i vedlegg I.

b) For gjennomsnittlige utslipp fra parken av nye lette nyttekjøretøyer, et mål for hele EU-parken som tilsvarer 100 % reduksjon av målet i 2021, fastsatt i samsvar med nr. 6.1.3 i del B i vedlegg I.».

c) Nr. 6 skal lyde:

«6. Fra 1. januar 2025 til 31. desember 2029 får en referanseverdi for null- og lavutslippskjøretøyer som tilsvarer en andel på 25 % av parken av nye personbiler, og som tilsvarer en andel på 17 % av parken av nye lette nyttekjøretøyer, anvendelse i samsvar med nr. 6.3 i henholdsvis del A og del B i vedlegg I.».

d) Nr. 7 utgår.

2) I artikkel 2 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1 gjøres følgende endringer:

i) I bokstav a) endres henvisningen til «vedlegg II til direktiv 2007/46/EF» til «artikkel 4 nr. 1 bokstav a) i) i forordning (EU) 2018/858».

ii) Bokstav b) skal lyde:

«b) Motorvogner i gruppe N₁ som definert i artikkel 4 nr. 1 bokstav b) i) i forordning (EU) 2018/858 som faller inn under virkeområdet for forordning (EF) nr. 715/2007 («lette nyttekjøretøyer»), som registreres i Unionen for første gang, og som ikke har vært registrert utenfor Unionen tidligere («nye lette nyttekjøretøyer»). Nullutslippskjøretøyer i gruppe N med en referansemasse som overstiger 2 610 kg eller 2 840 kg, alt etter hva som er relevant, skal fra 1. januar 2025 for formålene i denne forordningen og uten at det berører forordning (EU) 2018/858 og forordning (EF) nr. 715/2007, regnes som lette nyttekjøretøyer som faller inn under denne forordningens virkeområde, dersom den overskytende referansemassen bare skyldes massen av energilagringssystemet.».

b) I nr. 3 endres henvisningen til «del A nr. 5 i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF» til «del A nr. 5 i vedlegg I til forordning (EU) 2018/858».

3) I artikkel 3 nr. 1 gjøres følgende endringer:

a) Innledningen skal lyde:

«1. I denne forordningen får definisjonene i forordning (EU) 2018/858 anvendelse. Videre menes med»

b) Bokstav b)–g) og bokstav i) og n) utgår.

4) I artikkel 4 nr. 1 skal nytt ledd lyde:

«Ved anvendelse av første ledd bokstav c) skal målet for spesifikke utslipp være 0 g/km dersom det målet for spesifikke utslipp som er fastsatt i samsvar med nr. 6.3 i del A eller B i vedlegg I, er negativt.»

5) I artikkel 7 gjøres følgende endringer:

a) Nytt nummer skal lyde:

«6a. Dersom Kommisjonen finner at de foreløpige dataene som medlemsstatene har oversendt i samsvar med nr. 2, eller de dataene som produsentene har meldt i samsvar med nr. 5, er basert på uriktige data i typegodkjenningsdokumentasjonen eller i samsvarssertifikatene, skal Kommisjonen underrette typegodkjenningsmyndigheten, eller i relevante tilfeller produsenten, og anmode typegodkjenningsmyndigheten, eller i relevante tilfeller produsenten, om å utstede en melding om retting der de rettede dataene angis. Meldingen om retting skal oversendes Kommisjonen, og de rettede dataene skal brukes til å endre de foreløpige beregningene i henhold til nr. 4.».

b) Nr. 10 og 11 utgår.

6) Ny artikkel skal lyde:

*«Artikkel 7a***Livssyklusutslipp av CO₂**

1. Kommisjonen skal innen 31. desember 2025 offentliggjøre en rapport som angir en metode for vurdering av og konsekvent datarapportering om de fullstendige livssyklusutslippene av CO₂ fra personbiler og lette nyttekjøretøyer som bringes i omsetning i Unionen. Kommisjonen skal framlegge rapporten for Europaparlamentet og Rådet.

2. Innen 31. desember 2025 skal Kommisjonen vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 17 for å utfylle denne forordningen ved å fastsette en felles EU-metode for vurdering av og konsekvent datarapportering om de fullstendige livssyklusutslippene av CO₂ fra personbiler og lette nyttekjøretøyer.

3. Fra 1. juni 2026 kan produsentene på frivillig grunnlag forelegge Kommisjonen data om livssyklusutslippene av CO₂ fra nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer ved hjelp av metoden nevnt i nr. 2.».

7) I artikkel 10 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 2 skal første punktum lyde:

«Det kan gis et unntak som det søkes om i henhold til nr. 1, fra de spesifikke utslippsmålene som gjelder til og med kalenderåret 2035.».

b) I nr. 4 skal første ledd lyde:

«4. En søknad om unntak fra målene for spesifikke utslipp beregnet i samsvar med nr. 1–4 og nr. 6.3 i del A i vedlegg I kan inngis for årene til og med kalenderåret 2028 av en produsent som sammen med alle sine tilknyttede foretak er ansvarlig for mellom 10 000 og 300 000 nye personbiler som registreres i Unionen per kalenderår.».

8) I artikkel 11 skal nr. 1 lyde:

«1. På anmodning fra en leverandør eller produsent skal det tas hensyn til CO₂-reduksjoner som oppnås ved bruk av innovative teknologier eller en kombinasjon av innovative teknologier («innovative teknologipakker»).

Det skal tas hensyn til slike teknologier bare dersom metoden som brukes til å vurdere dem, kan gi verifiserbare, kontrollerbare og sammenlignbare resultater.

Det samlede bidraget fra slike teknologier til reduksjon av en produsents gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp kan være på høyst

— 7 g CO₂/km til 2024,

— 6 g CO₂/km fra 2025 til 2029,

— 4 g CO₂/km fra 2030 til og med 2034.

Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 17 for å endre denne forordningen ved å nedjustere verdiene for den øvre grensen nevnt i tredje ledd i dette nummeret med virkning fra og med 2025 for å ta hensyn til den teknologiske utviklingen, samtidig som det sikres at denne øvre grensen står i et avbalansert forhold til produsentenes gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp.».

9) I artikkel 12 skal nr. 3 lyde:

«3. For å hindre at forskjellen i forhold til de reelle utslippene øker, skal Kommisjonen senest 1. juni 2023 vurdere hvordan data om drivstoff- og energiforbruk som er samlet inn i samsvar med kommisjonsforordning (EU) 2021/392(*), kan brukes til å sikre at kjøretøyenes verdier for CO₂-utslipp og drivstoff- og energiforbruk fastsatt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 forblir representative for utslipp under reelle forhold over tid for hver produsent.

Kommisjonen skal overvåke og årlig avgi rapport om hvordan forskjellen nevnt i første ledd utvikler seg fra og med 2021, og skal så snart det foreligger tilstrekkelige data, og senest 31. desember 2026, offentliggjøre en rapport som angir en metode for en ordning for justering av produsentens gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp fra 2030 ved hjelp av reelle data som er samlet inn i samsvar med gjennomføringsforordning (EU) 2021/392, og vurdere gjennomførbarheten av en slik ordning.

Kommisjonen skal framlegge denne rapporten for Europaparlamentet og Rådet, eventuelt sammen med forslag til oppfølgingstiltak, for eksempel forslag til regelverk om innføring av en slik ordning.

(*) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2021/392 av 4. mars 2021 om overvåking og rapportering av data om CO₂-utslipp fra personbiler og lette nyttekjøretøyer i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631 og om oppheving av Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1014/2010, (EU) nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 og (EU) 2017/1153 (EUT L 77 av 5.3.2021, s. 8).».

10) I artikkel 13 nr. 3 tilføyes følgende punktum:

«Dersom dataene i typegodkjenningsdokumentasjonen ikke kan rettes i henhold til forordning (EU) 2018/858, skal den ansvarlige typegodkjenningsmyndigheten utstede en melding om retting med de rettede dataene og oversende denne meldingen til Kommisjonen og de berørte partene.».

11) I artikkel 14 skal nr. 2 lyde:

«2. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 17 for å endre vedlegg I som fastsatt i nr. 1 i denne artikkelen.».

12) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 14a

Framdriftsrapport

1. Innen 31. desember 2025 og deretter hvert andre år skal Kommisjonen framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om framskrittene for å oppnå utslippsfri veitrafikk. Rapporten skal særlig tjene til å overvåke og vurdere behovet for eventuelle ytterligere tiltak for å lette en rettferdig omstilling, herunder ved hjelp av økonomiske virkemidler.

2. I rapporten skal Kommisjonen ta hensyn til alle faktorer som bidrar til kostnadseffektive framskritt mot klimanøytralitet innen 2050, herunder

- a) framskritt i utbredelsen av null- og lavutslippskjøretøyer, særlig i segmentet for lette nyttekjøretøyer, og framskritt i tiltakene på unionsplan, medlemsstatsplan og lokalt plan for å lette medlemsstatenes overgang til utslippsfrie lette kjøretøyer,
- b) framskritt når det gjelder energieffektivitet og overkommelige priser på null- og lavutslippskjøretøyer,
- c) konsekvensene for forbrukerne, særlig for husholdninger med lav og middels inntekt, herunder innvirkningen på strømprisene,
- d) en analyse av markedet for brukte kjøretøyer,
- e) det potensielle bidraget i form av CO₂-besparelser fra ytterligere tiltak for å senke gjennomsnittsalderen på og dermed utslippene fra parken av lette kjøretøyer, for eksempel tiltak for å støtte utfasingen av eldre kjøretøyer på en sosialt rettferdig og miljømessig forsvarlig måte,

- f) konsekvensene for sysselsettingen i bilindustrien, særlig for svært små, små og mellomstore bedrifter (SMB-er), og formålstjenligheten av tiltak for å støtte omskolering og oppkvalifisering av arbeidsstyrken,
- g) formålstjenligheten av eksisterende økonomiske tiltak og behovet for ytterligere tiltak, herunder tilstrekkelige økonomiske tiltak, på unionsplan, medlemsstatsplan eller lokalt plan for å sikre en rettferdig omstilling og dempe eventuelle negative sosioøkonomiske virkninger, særlig i de mest berørte regionene og lokalsamfunnene,
- h) framskritt i dialogen med partene i arbeidslivet samt aspekter med henblikk på ytterligere å lette en økonomisk levedyktig og sosialt rettferdig omstilling til utslippsfri veitrafikk,
- i) framskritt i utbyggingen av offentlig og privat infrastruktur for lading og fylling, herunder framskritt i henhold til en europaparlaments- og rådsforordning om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff og om oppheving av europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/94/EU og omarbeiding av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/31/EU(*),
- j) det potensielle bidraget fra innovasjonsteknologier og bærekraftige alternative drivstoffer, herunder syntetiske drivstoffer, for å oppnå klimanøytral mobilitet,
- k) livssyklusutslipp fra nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer som bringes i omsetning, som rapportert i samsvar med artikkel 7a,
- l) denne forordningens innvirkning på oppnåelsen av medlemsstatenes mål i henhold til forordning (EU) 2018/842 og en omarbeiding av europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/50/EF(**).

3. På datoen for framleggelsen av den første framdriftsrapporten som nevnt i nr. 1 skal Kommisjonen også, i samarbeid med medlemsstatene og alle relevante interessenter, framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet som inneholder en analyse for å påvise eventuelle finansieringsunderskudd når det gjelder å sikre en rettferdig omstilling i bilindustriens forsyningskjede, med særlig vekt på små og mellomstore bedrifter og de regionene som er mest berørt av omstillingen. Rapporten skal eventuelt følges av forslag til tilstrekkelige økonomiske virkemidler for å dekke de påviste behovene.

(*) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/31/EU av 19. mai 2010 om bygningers energiytelse (EUT L 153 av 18.6.2010, s. 13).

(**) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/50/EF av 21. mai 2008 om kvaliteten på omgivelsesluft og renere luft for Europa (EUT L 152 av 11.6.2008, s. 1).».

13) I artikkel 15 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Kommisjonen skal i 2026 gjennomgå formålstjenligheten av denne forordningen på grunnlag av den toårige rapporteringen og framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet med resultatet av gjennomgåelsen. Kommisjonen skal særlig vurdere framskrittene som gjøres i henhold til denne forordningen med hensyn til å nå reduksjonsmålene fastsatt i artikkel 1 nr. 5a, tatt i betraktning den teknologiske utviklingen, også når det gjelder teknologi for ladbare hybridkjøretøyer, og viktigheten av en økonomisk levedyktig og sosialt rettferdig overgang til utslippsfri mobilitet. Basert på denne vurderingen skal Kommisjonen vurdere om det er behov for å revidere målene fastsatt i artikkel 1 nr. 5a. Kommisjonen skal også vurdere virkningene av å fastsette minstekrav til energieffektivitet for nye utslippsfrie personbiler og lette nyttekjøretøyer som bringes i omsetning i Unionen.

Dersom det er relevant, skal rapporten følges av et forslag til endring av denne forordningen.».

b) Nr. 2–5 utgår.

c) Nr. 6 skal lyde:

«6. Innen 31. desember 2024 skal Kommisjonen gjennomgå direktiv 1999/94/EF under hensyn til behovet for å gi forbrukerne nøyaktige, pålitelige og sammenlignbare opplysninger om drivstoff- og energiforbruk, CO₂-utslipp og utslipp av luftforurensende stoffer fra nye personbiler som bringes i omsetning, også under virkelige forhold, og vurdere mulighetene for å innføre merking for drivstofføkonomi og CO₂-utslipp for lette nyttekjøretøyer.

Gjennomgåelsen skal eventuelt følges av et forslag til regelverk.».

d) Nytt nummer skal lyde:

«9. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 17 for å endre formelen angitt i del B i vedlegg I når endringer er nødvendige for å ta hensyn til prosedyren for etappevis ferdigoppbygde N₁-kjøretøyer fastsatt i del A i vedlegg III.».

14) I artikkel 17 gjøres følgende endringer:

- a) I nr. 2 endres henvisningen til «artikkel 7 nr. 8, artikkel 10 nr. 8, artikkel 11 nr. 1 fjerde ledd, artikkel 13 nr. 4, artikkel 14 nr. 2 og artikkel 15 nr. 8» til «artikkel 7 nr. 8, artikkel 7a nr. 2, artikkel 10 nr. 8, artikkel 11 nr. 1 fjerde ledd, artikkel 13 nr. 4, artikkel 14 nr. 2 og artikkel 15 nr. 8 og 9».
- b) I nr. 3 endres henvisningen til «artikkel 7 nr. 8, artikkel 10 nr. 8, artikkel 11 nr. 1 fjerde ledd, artikkel 13 nr. 4, artikkel 14 nr. 2 og artikkel 15 nr. 8» til «artikkel 7 nr. 8, artikkel 7a nr. 2, artikkel 10 nr. 8, artikkel 11 nr. 1 fjerde ledd, artikkel 13 nr. 4, artikkel 14 nr. 2 og artikkel 15 nr. 8 og 9».
- c) I nr. 6 endres henvisningen til «artikkel 7 nr. 8, artikkel 10 nr. 8, artikkel 11 nr. 1 fjerde ledd, artikkel 13 nr. 4, artikkel 14 nr. 2 og artikkel 15 nr. 8» til «artikkel 7 nr. 8, artikkel 7a nr. 2, artikkel 10 nr. 8, artikkel 11 nr. 1 fjerde ledd, artikkel 13 nr. 4, artikkel 14 nr. 2 og artikkel 15 nr. 8 og 9».

15) Vedlegg I endres i samsvar med vedlegget til denne forordningen.

Artikkel 2

Denne forordningen trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg 19. april 2023.

For Europaparlamentet

R. METSOLA

President

For Rådet

J. ROSWALL

Formann

VEDLEGG

I vedlegg I til forordning (EU) 2019/631 gjøres følgende endringer:

1) I del A gjøres følgende endringer:

a) I nr. 6.1 skal overskriften lyde:

«Mål for hele EU-parken fra og med 2025».

b) I nr. 6.1.2 skal overskriften lyde:

«Mål for hele EU-parken for 2030–2034».

c) Følgende nummer tilføyes:

«6.1.3 Mål for hele EU-parken fra og med 2035

Mål for hele EU-parken₂₀₃₅ = mål for hele EU-parken₂₀₂₁ · (1 – reduksjonsfaktor₂₀₃₅)

der

mål for hele EU-parken₂₀₂₁ er som definert i nr. 6.0,

reduksjonsfaktor₂₀₃₅ er som definert i artikkel 1 nr. 5a bokstav a).».

d) I nr. 6.2 skal overskriften lyde:

«Referansemål for spesifikke utslipp».

e) Nr. 6.2.2 utgår.

f) Nr. 6.3 skal lyde:

«6.3 Mål for spesifikke utslipp fra og med 2025

6.3.1 Mål for spesifikke utslipp for 2025–2029:

Mål for spesifikke utslipp = referansemål for spesifikke utslipp · ZLEV-faktor

der

referansemål for spesifikke utslipp er referansemålet for spesifikke utslipp av CO₂ som fastsatt i samsvar med nr. 6.2.1,

ZLEV-faktor er $(1 + y - x)$, med mindre summen er større enn 1,05 eller mindre enn 1,0, og i så fall skal ZLEV-faktoren settes til 1,05 eller 1,0, etter hva som er relevant,

der

y er andelen av null- og lavutslippskjøretøyer i produsentens park av nye personbiler beregnet som samlet antall nye null- og lavutslippskjøretøyer, der hvert av dem regnes som ZLEV_{spesifikk} i samsvar med følgende formel, dividert med samlet antall nye personbiler registrert i det relevante kalenderåret:

$$ZLEV_{spesifikk} = 1 - \left(\frac{\text{spesifikke utslipp av CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

For nye personbiler registrert i medlemsstater med en andel av null- og lavutslippskjøretøyer i sin park på under 60 % av gjennomsnittet i Unionen i året 2017 og med mindre enn 1 000 nye null- og lavutslippskjøretøyer registrert i 2017(*), skal ZLEV_{spesifikk} til og med 2029 beregnes i samsvar med følgende formel:

$$ZLEV_{spesifikk} = \left(1 - \left(\frac{\text{spesifikke utslipp av CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Dersom andelen av null- og lavutslippskjøretøyer i en medlemsstats park av nye personbiler registrert i et år mellom 2025 og 2028 overstiger 5 %, er den aktuelle medlemsstaten ikke berettiget til å anvende multiplikatoren på 1,85 i de etterfølgende årene,

x er 25 % i årene 2025–2029.

6.3.2 Mål for spesifikke utslipp for 2030–2034

Mål for spesifikke utslipp = mål for hele EU-parken₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

der

mål for hele EU-parken₂₀₃₀ er som fastsatt i samsvar med nr. 6.1.2,

a₂₀₃₀ er $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål for hele EU-parken}_{2030}}{\text{gjennomsnittslipp}_{2021}}$

der

a₂₀₂₁ er som definert i nr. 6.2.1.

gjennomsnittslipp₂₀₂₁ er som definert i nr. 6.2.1.

TM er som definert i nr. 6.2.1.

TM₀ er som definert i nr. 6.2.1.

6.3.3 Mål for spesifikke utslipp fra og med 2035

Mål for spesifikke utslipp = mål for hele EU-parken₂₀₃₅ + a₂₀₃₅ · (TM-TM₀)

der

mål for hele EU-parken₂₀₃₅ er som fastsatt i samsvar med nr. 6.1.3,

a₂₀₃₅ er $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål for hele EU-parken}_{2035}}{\text{gjennomsnittslipp}_{2021}}$

der

a₂₀₂₁ er som definert i nr. 6.2.1.

gjennomsnittslipp₂₀₂₁ er som definert i nr. 6.2.1.

TM er som definert i nr. 6.2.1.

TM₀ er som definert i nr. 6.2.1.

(*) Andelen av null- og lavutslippskjøretøyer i en medlemsstats park av nye personbiler i 2017 beregnes som samlet antall nye null- og lavutslippskjøretøyer registrert i 2017 dividert med samlet antall nye personbiler registrert i det samme året.»

2) I del B gjøres følgende endringer:

a) I nr. 6.1 skal overskriften lyde:

«Mål for hele EU-parken fra og med 2025».

b) I nr. 6.1.2 skal overskriften lyde:

«Mål for hele EU-parken for 2030–2034».

c) Følgende nummer tilføyes:

«6.1.3 Mål for hele EU-parken fra og med 2035

Mål for hele EU-parken₂₀₃₅ = mål for hele EU-parken₂₀₂₁ · (1 – reduksjonsfaktor₂₀₃₅)

der

mål for hele EU-parken₂₀₂₁ er som definert i nr. 6.0,

reduksjonsfaktor₂₀₃₅ er som definert i artikkel 1 nr. 5a bokstav b).».

d) Nr. 6.2.2 skal lyde:

«6.2.2 Referansemål for spesifikke utslipp for 2030-2034

Referansemål for spesifikke utslipp = mål for hele EU-parken₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

der

mål for hele EU-parken₂₀₃₀ er som fastsatt i samsvar med nr. 6.1.2,

α er a_{2030} dersom den gjennomsnittlige prøvingsmassen for en produsents nye lette nyttekjøretøyer er lik eller lavere enn TM_0 , og a_{2021} dersom den gjennomsnittlige prøvingsmassen for en produsents nye lette nyttekjøretøyer er høyere enn TM_0 ,

der

a_{2030} er $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål for hele EU-parken}_{2030}}{\text{gjennomsnittsutslipp}_{2021}}$

a_{2021} er som definert i nr. 6.2.1.

$\text{gjennomsnittsutslipp}_{2021}$ er som definert i nr. 6.2.1.

TM er som definert i nr. 6.2.1.

TM_0 er som definert i nr. 6.2.1».

e) Følgende nummer tilføyes:

«6.2.3 Referansemål for spesifikke utslipp fra og med 2035

Referansemål for spesifikke utslipp = mål for hele EU-parken₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

der

mål for hele EU-parken₂₀₃₅ er som fastsatt i samsvar med nr. 6.1.3,

α er $a_{2035,L}$ dersom den gjennomsnittlige prøvingsmassen for en produsents nye lette nyttekjøretøyer er lik eller lavere enn TM_0 , og $a_{2035,H}$ dersom den gjennomsnittlige prøvingsmassen for en produsents nye lette nyttekjøretøyer er høyere enn TM_0 ,

der

$a_{2035,L}$ er $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål for hele EU-parken}_{2035}}{\text{gjennomsnittsutslipp}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ er $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål for hele EU-parken}_{2035}}{\text{mål for hele EU-parken}_{2025}}$

$\text{gjennomsnittsutslipp}_{2021}$ er som definert i nr. 6.2.1.

TM er som definert i nr. 6.2.1.

TM_0 er som definert i nr. 6.2.1».

f) Nr. 6.3 skal lyde:

«6.3. Mål for spesifikke utslipp fra og med 2025

6.3.1 Mål for spesifikke utslipp for 2025–2029

Mål for spesifikke utslipp = (referansemål for spesifikke utslipp – ($\emptyset_{\text{mål}}$ – mål for hele EU-parken₂₀₂₅)) · ZLEV-faktor

der

referansemål for spesifikke utslipp er referansemålet for spesifikke utslipp av CO₂ som fastsatt i samsvar med nr. 6.2.1,

ø_{mål} er gjennomsnittet, vektet med antall nye lette nyttekjøretøyer for hver enkelt produsent for alle referansemålene for spesifikke utslipp fastsatt i samsvar med nr. 6.2.1,

ZLEV-faktor er $(1 + y - x)$, med mindre summen er større enn 1,05 eller lavere enn 1,0; i så fall skal ZLEV-faktoren settes til 1,05 eller 1,0, etter hva som er relevant,

der

y er andelen av null- og lavutslippskjøretøyer i produsentens park av nye lette nyttekjøretøyer, beregnet som samlet antall nye null- og lavutslippskjøretøyer, der hvert av dem regnes som ZLEV_{spesifikk} i samsvar med følgende formel, dividert med samlet antall nye lette nyttekjøretøyer som er registrert i det relevante kalenderåret:

$$\text{ZLEV}_{\text{spesifikk}} = 1 - \left(\frac{\text{spesifikke utslipp av CO}_2}{50} \right)$$

x er 17 % i årene 2025–2029.

6.3.2 Mål for spesifikke utslipp for 2030–2034

Mål for spesifikke utslipp = (referansemål for spesifikke utslipp – (ø_{mål} – mål for hele EU-parken₂₀₃₀))

der

referansemål for spesifikke utslipp er referansemålet for spesifikke utslipp for produsenten fastsatt i samsvar med nr. 6.2.2,

ø_{mål} er gjennomsnittet, vektet med antall nye lette nyttekjøretøyer for hver enkelt produsent for alle referansemålene for spesifikke utslipp fastsatt i samsvar med nr. 6.2.2,

mål for hele EU-parken₂₀₃₀ er som fastsatt i nr. 6.1.2.

6.3.3 Mål for spesifikke utslipp fra og med 2035

Mål for spesifikke utslipp = (referansemål for spesifikke utslipp – (ø_{mål} – mål for hele EU-parken₂₀₃₅))

der

referansemål for spesifikke utslipp er referansemålet for spesifikke utslipp for produsenten fastsatt i samsvar med nr. 6.2.3,

ø_{mål} er gjennomsnittet, vektet med antall nye lette nyttekjøretøyer for hver enkelt produsent for alle referansemålene for spesifikke utslipp fastsatt i samsvar med nr. 6.2.3,

mål for hele EU-parken₂₀₃₅ er som fastsatt i nr. 6.1.3.».
