EUROPA-
KOMMISSIONEN

Strasbourg, den 16.12.2025
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Forslag til

# EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

## om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår præstationsnormer for nye lette køretøjers $CO_2$-emissioner, om mærkning af køretøjer og om ophævelse af direktiv 1999/94/EF

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

(EØS-relevant tekst)

# BEGRUNDELSE

## 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

### • Forslagets begrundelse og formål

EU anerkender klimaændringer som en eksistentiel trussel, der er tæt forbundet med global sikkerhed, fred og bæredygtig udvikling. Håndtering af klimaændringer er en mulighed for at styrke EU's konkurrenceevne og uafhængighed på samme tid. EU har forpligtet sig til at reducere sine nettodrivhusgasemissioner for hele økonomien med mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990 og til at opnå klimaneutralitet senest i 2050. Kommissionen har også foreslået en ændring af den europæiske klimalov, der fastsætter 2040-målet om en reduktion på 90 %[1]. Både Rådet og Europa-Parlamentet har fastlagt deres holdninger til sagen, som i øjeblikket er omfattet af den fælles beslutningsprocedure.

Dekarboniseringspolitikker er en stærk drivkraft for vækst, når de er godt integreret med industri-, konkurrence-, økonomi- og handelspolitikker, som forklaret i konkurrenceevnekompasset[2] og aftalen om ren industri[3].

At reducere $CO_2$-emissioner fra vejtransport er uundgåeligt for at opnå klimaneutralitet. I 2023 udgjorde de ca. 30 % af EU's samlede netto-$CO_2$-emissioner (og 24 % af drivhusgasemissionerne) og er stadig højere end i 1990.

Forordningen om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers (varevogne) $CO_2$-emissioner[4] er et væsentligt element i den vifte af EU-foranstaltninger, der har til formål at opnå dekarbonisering af vejtransporten. Den viser vejen til en gradvis omstilling til nulemissionskøretøjer og giver langsigtet sikkerhed og forudsigelighed for investorer i hele værdikæden, samtidig med at der gives tilstrækkelig tid til en retfærdig omstilling.

EU's bilsektor tegner sig for 1 bio. EUR af BNP og en tredjedel af de private investeringer i forskning og udvikling i EU. Sektoren giver direkte og indirekte beskæftigelse i fremstillingssektoren til tre millioner europæere. Sektoren gennemgår i øjeblikket en global og strukturel omstilling i forbindelse med den grønne og digitale omstilling og står over for alvorlige konkurrenceudfordringer.

I januar 2025 nedsatte Kommissionen en strategisk dialog med sektoren for at imødegå disse udfordringer og udarbejde konkrete strategier og løsninger for at sikre, at denne nøgleindustri har en solid fremtid i Europa. Dette indgik i den industrielle handlingsplan for den europæiske bilindustri[5], som opstiller konkrete foranstaltninger, der skal bidrage til at sikre EU's bilindustris globale konkurrenceevne og opretholde et stærkt europæisk produktionsgrundlag gennem tiltag på fem nøgleområder: 1) innovation og digitalisering, 2) ren mobilitet, 3)

---

1 Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2021/1119 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet (COM(2025) 524 final af 2.7.2025).

2 Meddelelse fra Europa-Kommissionen: Et konkurrenceevnekompas for EU, COM(2025) 30 final af 29.1.2025,

3 Meddelelse fra Europa-Kommissionen: Aftalen om ren industri – En fælles køreplan for dekarbonisering og konkurrenceevne, COM(2025) 85 final af 26.2.2025.

4 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers $CO_2$-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

5 Meddelelse fra Europa-Kommissionen: Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri, COM(2025) 95 final af 5.3.2025.

konkurrenceevne og modstandsdygtighed i forsyningskæden, 4) færdigheder og den sociale dimension og 5) lige vilkår og et konkurrencedygtigt erhvervsklima.

For at nå målene i handlingsplanen indføres der omkring 50 flagskibsforanstaltninger. Disse omfatter revisionen af forordningen om fastsættelse af $CO_2$-emissionsnormer for personbiler og varevogne samt revisionen af direktivet om mærkning af biler[6]for at forbedre forbrugeroplysningen og fremme bæredygtige valg i overensstemmelse med EU's klima- og miljømål.

Efterhånden som $CO_2$-emissionsmålene, der er fastsat i forordningen, bliver strengere med tiden, kræver overholdelse en øget udbredelse af nulemissionskøretøjer, da de øvrige eksisterende virkemidler til at reducere $CO_2$-emissioner kun har en begrænset effekt og i sig selv ikke er tilstrækkelige til at nå de nuværende og fremtidige $CO_2$-mål. Selv om det er afgørende, at målene fortsat tilskynder til omstillingen til nulemissionsmobilitet og skaber sikkerhed og forudsigelighed for investeringer, kan manglende fleksibilitet i overholdelsescyklussen sammen med betydelige ændringer i den globale økonomiske og lovgivningsmæssige situation skabe en risiko for manglende overholdelse for fabrikanterne.

Teknologineutraliteten skal styrkes, da den nuværende lovgivningsmæssige ramme risikerer at begrænse fortsat innovation og udvikling af andre teknologier end nulemissionsdrivlinjer, som kan være nyttige i specifikke anvendelsestilfælde og/eller i en overgangsfase. På grund af hindringer for udbredelsen af nulemissionsvarevogne, som skaber mangel på efterspørgsel på kort sigt, står fabrikanter af lette erhvervskøretøjer over for særlige udfordringer. For at styrke den europæiske bilindustris konkurrenceevne og bæredygtighed er det hensigtsmæssigt at tilskynde til udvikling af små elbiler fremstillet i EU ved at give særlige incitamenter.

Der er også behov for at sikre, at forbrugerne modtager klare og harmoniserede oplysninger om miljøpræstationen for nye personbiler samt om biler, der sælges på brugtmarkedet af forhandlere. Dette bør omfatte mærkning af alle typer biler, herunder nulemissionskøretøjer, hvilket vil lette informerede købsbeslutninger og støtte omstillingen til nulemissionsmobilitet.

I denne sammenhæng har forslaget til formål at sikre en mere fleksibel og teknologineutral tilgang, der tager hensyn til den teknologiske og markedsmæssige udvikling, samtidig med at kursen mod klimaneutralitet fastholdes og forudsigeligheden opretholdes for fabrikanter og investorer i en retfærdig omstilling mod nulemissionsmobilitet. Forslaget indeholder foranstaltninger, der:

(1) indfører større fleksibilitet for fabrikanterne til at opfylde deres $CO_2$-mål

(2) styrker teknologineutraliteten i $CO_2$-emissionsnormerne

(3) fastholder $CO_2$-normernes bidrag i retning af de klimamål, der er fastsat i EU's klimalov

(4) opretholder sikkerheden og forudsigeligheden for fabrikanter og investorer i værdikæden for nulemissionsmobilitet

(5) hjælper potentielle købere af nulemissionskøretøjer bedre ved at give dem tilstrækkelige oplysninger og dermed støtte fabrikanternes overholdelse af $CO_2$-normerne.

[6] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF af 13. december 1999 om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og $CO_2$-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler, EFT L 12 af 18.1.2000, s. 16.

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

Forslaget er i overensstemmelse med målene i den europæiske klimalov, jf. artikel 6, stk. 4, i nævnte forordning. Forslaget er i overensstemmelse med andre EU-politikker om klima, energi og transport, herunder:

– Forordning (EU) 2023/1804, der sikrer tilstrækkelig infrastruktur for alternative drivmidler i hele EU, støttet af faciliteten for infrastruktur for alternative drivmidler (AFIF) til opladningsprojekter. EU's handlingsplan for net og den kommende lovgivning om modernisering af net har til formål effektivt at integrere elektromobilitet, mens handlingsplanen for energi til overkommelige priser har til formål at reducere opladningsomkostningerne. Et forslag om dekarbonisering af virksomheders bilflåder vil øge efterspørgslen efter nulemissionskøretøjer.

– Forordningen om kritiske råstoffer, der fremmer en bæredygtig batteriværdikæde, med strategiske projekter, der er godkendt for at sikre materialeforsyningen. Med forordningen om nettonulindustri styrkes bæredygtighed og modstandsdygtighed samt EU's produktionskapacitet inden for nettonulteknologier såsom batterier. Udviklingen af EU's batteriforsyningskæde vil blive yderligere understøttet af batteriboosterpakken. Kommende lovgivning såsom retsakten om industriel fremskyndelse vil have til formål at opretholde den europæiske produktion af centrale komponenter til elektriske køretøjer, der sælges i EU, ved at gøre offentlig støtte til bilindustrien betinget af modstandsdygtigheds- og bæredygtighedskriterier. Sådanne kriterier er et effektivt redskab til at støtte den europæiske bilindustri. Retsakten om industriel fremskyndelse forventes også at omfatte udviklingen af et mærke for industriprodukters kulstofintensitet, begyndende med stål, samt parametre for "made in the EU". Det vil være relevant at basere sig på denne udvikling, hvor det er hensigtsmæssigt, for at sikre sammenhæng i metoderne. Det gælder også for henvisningen til "made in the EU" for små elbiler.

– ETS2, der fremmer overgangen til nulemissionskøretøjer gennem $CO_2$-prissætning.

– Forordningen om indsatsfordeling (ESR), som fortsat er central for EU's emissionsreduktionsstrategi, hvor 2030-målet for sektorer uden for ETS er fastsat til en reduktion på 40 % sammenlignet med 2005, og medlemsstaterne fortsætter med at tilpasse deres nationale budgetter og fleksibiliteter, efterhånden som Unionen følger fremskridtene mod sine klimamål.

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

EU har udstukket en ambitiøs ramme med henblik på at blive en klimaneutral økonomi inden 2050. Aftalen om ren industri har til formål at gøre EU til et konkurrencedygtigt og attraktivt sted for fremstillingsindustri, herunder for energiintensive industrier, og fremme ren teknologi og nye cirkulære forretningsmodeller med henblik på at opfylde de aftalte dekarboniseringsmål. Gennemførelsen af disse mål vil også styrke EU's energimæssige uafhængighed af importerede fossile brændstoffer.

## 2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for dette forslag er artikel 192 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). I overensstemmelse med artikel 191 og artikel 192, stk. 1, i TEUF skal Den Europæiske Union bidrage til forfølgelse af bl.a. følgende mål: bevarelse,

beskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten fremme på internationalt plan af foranstaltninger til løsning af de regionale og globale miljøproblemer, og navnlig bekæmpelse af klimaændringer. På grundlag af artikel 192 i TEUF har Unionen allerede vedtaget politikker til håndtering af $CO_2$-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer gennem forordning (EU) 2019/631, som har været gældende siden 1. januar 2020, samt for at give forbrugerne oplysninger om brændstoføkonomi og $CO_2$-emissioner fra nye personbiler, der udbydes til salg eller leasing, gennem direktiv 1999/94/EF.

- **Nærhedsprincippet**

Klimaændringer er et grænseoverskridende problem, hvor en koordineret EU-indsats effektivt kan supplere og styrke den nationale, regionale og lokale indsats. EU's indsats er berettiget ud fra nærhedsprincippet, jf. artikel 191 i Lissabontraktaten.

Da $CO_2$-emissionsnormerne for køretøjer og kravene til mærkning af biler er fastsat på EU-plan, kan målene for dette initiativ kun nås på EU-plan.

- **Proportionalitetsprincippet**

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

- **Valg af instrument**

Forslaget er et forslag til ændring af forordning (EU) 2019/631, hvorfor en forordning er det eneste hensigtsmæssige retlige instrument.

For så vidt angår mærkning af køretøjerophæver og erstatter forslaget direktiv 1999/94/EF. Under hensyntagen til resultaterne af evalueringen samt de vigtigste nødvendige ændringer af de eksisterende regler og målet om at forbedre det indre markeds funktion udgør en forordning det rette retlige instrument til at erstatte direktivet, da den indeholder klare, detaljerede og umiddelbart gældende bestemmelser. Desuden sikrer den, at de retlige krav gennemføres samtidigt og på en harmoniseret måde i hele Unionen.

## 3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSENTER OG KONSEKVENSANALYSER

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

Der er generel enighed blandt interessenter om behovet for at fastholde EU's dekarboniseringsindsats, og at elektrificering vil være central for omstillingen og for EU's fremtidige konkurrenceevne inden for bilindustrien. Nogle interessenter hævder dog, at EU's nuværende lovgivningsramme er for ufleksibel, hvilket kan skabe problemer for køretøjsfabrikanterne under omstillingen. Det er derfor hensigtsmæssigt at afbøde disse risici.

Evalueringen af direktivet om mærkning af biler viste, at selv om det i det mindste til en vis grad havde opfyldt sine oprindelige mål om at informere forbrugerne om $CO_2$-emissioner fra nye biler, begrænser flere faktorer forbrugernes valg og direktivets potentielle indvirkning. Dets relevans vil blive yderligere begrænset, efterhånden som udbredelsen af nulemissionskøretøjer stiger, for hvilke de hidtil fremlagte oplysninger er meget begrænsede og utilstrækkelige, og efterhånden som potentielle bilkøbere i stigende grad benytter digitale platforme til at indsamle oplysninger forud for køb.

- **Høringer af interessenter**

Kommissionen identificerede flere centrale interessentgrupper til høring, herunder medlemsstater (nationale og regionale myndigheder), køretøjsfabrikanter, leverandører af komponenter og materialer, brændstof- og energileverandører, købere af køretøjer (private, virksomheder, flådeforvaltningsselskaber), miljø-, transport- og forbruger-NGO'er samt arbejdsmarkedets parter.

For at indsamle feedback fra disse grupper iværksatte Kommissionen en indkaldelse af feedback og en offentlig onlinehøring fra 7. juli til 10. oktober 2025. Kommissionen afholdt også møder med brancheorganisationer, der repræsenterer køretøjs- og komponentfabrikanter samt energileverandører, gennemførte bilaterale møder med medlemsstaternes myndigheder, arbejdsmarkedets parter og NGO'er og opfordrede interessenter til at indsende holdningspapirer.

Opfordringen til indsendelse af dokumentation med henblik på revision af forordningen om fastsættelse af $CO_2$-emissionsnormer for personbiler og varevogne modtog 963 svar, mens den særskilte opfordring til indsendelse af dokumentation til revision af direktivet om mærkning af biler[7] modtog 39 svar. Den offentlige onlinehøring, der blev gennemført via EUSurvey-webstedet[8], omfattede både revisionen af forordningen om $CO_2$-emissionsnormer for personbiler og varevogne og revisionen af direktivet om mærkning af biler. Høringen modtog 1 115 svar, heraf 859 (77 %) fra EU-borgere, 120 (11 %) fra virksomheder, heraf 57 (5 %) fra SMV'er, 76 (7 %) fra erhvervsorganisationer, 14 (1 %) fra ikkestatslige organisationer og de resterende fra akademiske institutioner, forbrugerorganisationer og fagforeninger.

I deres svar på den offentlige høring gav interessenterne udtryk for en bred vifte af synspunkter vedrørende $CO_2$-målniveauerne. Politisk stabilitet blev anset for afgørende af nogle medlemsstater, lokale myndigheder, miljø-NGO'er, akademikere og elsektoren. I modsætning hertil anså de fleste andre industrirepræsentanter 2035-målene for at være uopnåelige på grund af en langsommere udbredelse af nulemissionskøretøjer end forventet, hvilket stemmer overens med feedbacken fra en mobiliseret borgerkampagne. Repræsentanter for industrien slog generelt til lyd for at give bæredygtige vedvarende brændstoffer og hybride elkøretøjer med ekstern opladning (OVC-HEV) en rolle i henhold til forordningen om $CO_2$-emissionsnormer for at øge fleksibiliteten og fremme teknologineutralitet, mens NGO'er og offentlige myndigheder mest gav udtryk for det modsatte synspunkt. Industrirepræsentanter ønskede også større fleksibilitet i anvendelsen af bøder og foreslog, at de skulle fungere som en støttemekanisme snarere end en straffeforanstaltning. Borgere og NGO'er slog generelt til lyd for at anvende indtægterne til at støtte arbejdstagere, udvikling af opladningsinfrastruktur og foranstaltninger på efterspørgselssiden.

Et klart flertal af interessenterne støttede harmoniseringen og forenklingen af mærkningen af køretøjer samt tilføjelsen af specifikke oplysninger om nulemissionskøretøjer til mærket, men ikke andre yderligere oplysninger, der ikke er umiddelbart tilgængelige, såsom de samlede ejeromkostninger. De fleste interessenter mener, at det er vigtigt at udvide mærket til også at omfatte nye varevogne. Forbrugerorganisationerne opfordrede til at udvide mærkets anvendelsesområde til brugte biler.

---

7 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Revision-af-EU-reglerne-om-m%C3%A6rkning-af-biler_da.

8 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_da.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

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

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

Yderligere oplysninger er indsamlet af eksterne kontrahenter inden for rammerne af tjenesteydelseskontrakter.

- **Konsekvensanalyse**

Kommissionen har gennemført en konsekvensanalyse med en detaljeret analyse. I konsekvensanalysen har Kommissionen vurderet initiativets overensstemmelse med målene i den europæiske klimalov, jf. artikel 6, stk. 4, i nævnte forordning.

Forskellige politiske løsningsmodeller, inddelt i tre hovedkategorier, er blevet undersøgt: i) $CO_2$-emissionsmål for personbiler og varevogne samt forskellige fleksibilitetsmuligheder, der letter overholdelsen (bæredygtige vedvarende brændstoffer, OVC-HEV, flerårig overholdelse, superkreditter til små elbiler), ii) finansiel støtte gennem brug af bøder, iii) mærkning af køretøjer.

Der er identificeret en foretrukken kombination af løsningsmodeller vedrørende mål og fleksibilitet, som giver større fleksibilitet og teknologineutralitet, samtidig med at der opretholdes et stærkt signal til fordel for investeringer i nulemissionsmobilitet på længere sigt. Med hensyn til mærkning af køretøjer foretrækkes den løsningsmodel, der omfatter det bredeste udvalg af brugte køretøjer.

Den foretrukne løsningsmodel vedrørende $CO_2$-mål og fleksibiliteter medfører fordele for fabrikanterne i perioden 2030-2034. Samtidig med at 100 %-reduktionsmålene for 2035 fastholdes, styrkes teknologineutraliteten ved at anerkende en rolle for OVC-HEV og en rolle for bæredygtige vedvarende brændstoffer efter 2035. Dette vil stimulere fortsatte investeringer i og udvikling af andre teknologier end nulemissionsdrivlinjer, som kan være nyttige i specifikke anvendelsestilfælde og/eller i en overgangsfase, og muligvis også støtte visse europæiske fabrikanters konkurrenceevne på andre markeder. Som det fremgår af vurderingen, er energi- og klimavirkningerne af den foretrukne løsningsmodel begrænsede, navnlig på grund af de indbyggede sikkerhedsforanstaltninger. I lyset heraf er initiativet i overensstemmelse med EU's klimaneutralitetsmål for 2050 og klimamålet for 2030 samt fremskridt med hensyn til tilpasning.

Den foretrukne løsningsmodel vedrørende $CO_2$-mål og fleksibilitet medfører visse yderligere samlede systemomkostninger (kapital-, brændstof- og andre driftsomkostninger), men viser ingen væsentlige ændringer i forhold til referencescenariet.

Den lovgivningsmæssige fleksibilitet, som initiativet giver, forventes at styrke den kortsigtede konkurrenceevne. Den foretrukne løsningsmodel omfatter elementer, der har til formål at opnå den nødvendige balance mellem reguleringsmæssig fleksibilitet og øget teknologineutralitet på den ene side og at fastholde forudsigeligheden og stabiliteten i det langsigtede signal mod nulemissionskøretøjer på den anden side.

.

Den foretrukne mærkningsløsning for køretøjer vil give potentielle købere af nulemissionskøretøjer mere fyldestgørende oplysninger og sikre, at harmoniseringen af mærkningens udformning på EU-plan reelt fører til forenkling og omfatter alle brugte køretøjer på en ensartet måde. Harmoniseringen fjerner behovet for at udvikle et nationalt mærkedesign, hvilket medfører omkostningsbesparelser for de nationale myndigheder.

- **Målrettet regulering og forenkling**

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

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

- **Grundlæggende rettigheder**

I dette forslag overholdes de grundlæggende rettigheder og de principper, som bl.a. Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder anerkender. Det bidrager især til målsætningen om et højt miljøbeskyttelsesniveau i overensstemmelse med princippet om en bæredygtig udvikling som fastsat i artikel 37 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder[9].

## 4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Finansieringsoversigten over virkningerne for de budgetmæssige, menneskelige og administrative ressourcer var vedlagt det forslag, der førte til vedtagelsen af forordning (EU) 2019/631 og den seneste revision deraf ved forordning (EU) 2023/851.

## 5. ANDRE FORHOLD

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

Dette forslag ændrer ikke reglernes indhold, og dermed er vurderingen af gennemførelsen den samme som for det forslag, der førte til vedtagelsen af forordning (EU) 2019/631 som ændret ved forordning (EU) 2023/851.

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

Artikel 1 indeholder følgende ændringer:

– Artikel 1, stk. 1, ændrer artikel 1 for at sænke det EU-flådedækkende $CO_2$-emissionsmål for varevogne i 2030 fra 50 % til 40 % reduktion i forhold til 2021-niveauet og det EU-flådedækkende $CO_2$-emissionsmål for biler og varevogne i 2035 fra 100 % til 90 %. Det tilføjer også mærkning af køretøjer til forordningens anvendelsesområde.

– Artikel 1, stk. 2, ændrer artikel 2, stk. 1, litra b), for at præcisere, at alle ZEV N-køretøjer (herunder N1 og N2), hvis masse uden batteriets masse er under 2 840 kg, faktisk medregnes ved vurderingen af overholdelsen af $CO_2$-emissionsmålene, der er

[9] EUT C 326 af 26.10.2012, s. 391.

fastsat i denne forordning. Ændringen udvider også anvendelsesområdet til at omfatte mærkning af køretøjer.

– Artikel 1, stk. 3, ændrer artikel 3 for at præcisere definitionen af "prøvningsmasse" og indføre definitioner, der er relevante for bestemmelserne om mærkning af køretøjer.

– Artikel 1, stk. 4, ændrer artikel 4 for at indføre flerårig overholdelse. Artikel 1, stk. 7, ændrer artikel 6, og artikel 1, stk. 9, ændrer artikel 8 for at indføre afledte ændringer.

– Artikel 1, stk. 5, ændrer artikel 5 for at give mulighed for superkreditter til små elektriske køretøjer, der fremstilles i EU.

– Artikel 1, stk. 6, indfører nye bestemmelser om visse bæredygtige vedvarende brændstoffers rolle.

– Artikel 1, stk. 6, indfører nye bestemmelser om rollen for stål med lavt kulstofindhold fremstillet i EU.

– Artikel 1, stk. 10 og 14, indfører nye artikler 15a og 15b samt et nyt bilag IIIa, der fastsætter reglerne for mærkning af køretøjer.

2025/0420 (COD)

Forslag til

# EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

## om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår præstationsnormer for nye lette køretøjers $CO_2$-emissioner, om mærkning af køretøjer og om ophævelse af direktiv 1999/94/EF

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[10],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[11],

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Med vedtagelsen af forordning (EU) 2021/1119 (klimaloven) har Unionen i sin lovgivning forankret et bindende mål om klimaneutralitet i hele økonomien senest i 2050, således at emissionerne reduceres til nettonul senest denne dato, og et mål om at opnå negative emissioner derefter, samt fastsat et bindende mellemliggende EU-klimamål for 2030 og bestemmelser om fastsættelse af et EU-dækkende mellemliggende klimamål for 2040.

(2) For at nå målet om klimaneutralitet er det afgørende bl.a. at sikre og støtte den europæiske industris konkurrenceevne og modstandsdygtighed, sikre omstillingsforløb baseret på de bedste tilgængelige omkostningseffektive, sikre og skalerbare teknologier, sætte større fokus på en retfærdig omstilling, sikre fair konkurrence med internationale partnere og dekarbonisere energisystemet med alle kulstofneutrale og kulstoffattige energiløsninger.

(3) Med aftalen om ren industri og industrihandlingsplanen for den europæiske bilindustri har Unionen skabt betingelserne for en vellykket omstilling med fokus på både dekarbonisering og industriel fornyelse, herunder mekanismer til støtte for europæisk industri, krav om europæisk indhold i battericeller og -komponenter i elkøretøjer, der sælges i Unionen, bedre adgang til offentlig og privat finansiering, lige vilkår på globalt plan og tydelige grundforudsætninger for udbredelse og opskalering af rene

[10] EUT C […], s. .
[11] EUT C […], s. .

teknologier med henblik på at styrke industriel konkurrenceevne og innovation i Unionen.

(4) Den europæiske bilindustri er en central søjle i den europæiske økonomi, og den befinder sig ved et kritisk vendepunkt, da den står over for hård global konkurrence og en gennemgribende strukturel omstilling inden for dekarbonisering og digitalisering. Vejen til nulemissionsmobilitet kræver en integreret tilgang, som kombinerer $CO_2$-reduktion, industriel konkurrenceevne, social retfærdighed og en teknologisk førerposition. For at sikre, at denne omstilling styrker konkurrenceevnen i Unionens bilindustris økosystem, samtidig med at Kommissionens miljømæssige og sociale ambitioner fastholdes, vedtog Kommissionen den 5. marts 2025 industrihandlingsplanen for den europæiske bilindustri.

(5) Lette erhvervskøretøjer købes og bruges i en erhvervsmæssig sammenhæng. I visse specifikke anvendelsestilfælde kan der være kortvarige hindringer for udbredelsen af nulemissionskøretøjer i dette segment. Derfor bør $CO_2$-emissionsmålene for 2030 for disse køretøjer tilpasses for at støtte fabrikanternes fortsatte evne til at investere, særlig i omstillingen til nulemissionskøretøjer.

(6) Fremme af udviklingen og produktionen af små elbiler, der er fremstillet i EU, vil sikre, at forbrugerne har adgang til ren mobilitet til overkommelige priser, og fremme konkurrenceevnen og bæredygtigheden i den europæiske bilindustri. Der bør derfor tilskyndes til udvikling af små elbiler fremstillet i EU ved at give incitamenter i form af $CO_2$-kreditter til fabrikanter, som bringer sådanne køretøjer i omsætning på EU-markedet.

(7) Selv om det er afgørende, at $CO_2$-emissionsmålene fortsat tilskynder til omstillingen til nulemissionsmobilitet og skaber sikkerhed og forudsigelighed for investeringer, kan manglende reguleringsmæssig fleksibilitet skabe vanskeligheder for køretøjsfabrikanterne, hvor den manglende fleksibilitet begrænser deres muligheder for så vidt angår overholdelse. Derfor bør en teknologineutral tilgang støttes for at give reguleringsmæssig fleksibilitet i forbindelse med teknologier, der ikke er emissionsfri.

(8) For at give yderligere fleksibilitet bør fabrikanterne i perioden 2030-2032 sikre, at de gennemsnitlige specifikke $CO_2$-emissioner fra deres køretøjer ikke overstiger et emissionsmål, der beregnes som gennemsnittet af deres årlige specifikke emissionsmål i hele perioden. Overholdelsen af målene bør vurderes ved udgangen af perioden for hver enkelt fabrikant. Afgifterne for emissionsoverskridelser bør beregnes i overensstemmelse hermed.

(9) Det flådedækkende emissionsreduktionsmål fra 2035 nedsættes fra 100 % til 90 %, forudsat at der kompenseres for de resterende emissioner med anvendelse af kreditter fra stål med lavt kulstofindhold eller kreditter fra bæredygtigt vedvarende brændstof.

(10) Der bør være et loft på for anvendelsen af kreditter fra stål med lavt kulstofindhold og kreditter fra bæredygtige vedvarende brændstoffer med henblik på at bevare investeringer i nulemissionsværdikæden. Ved fra 2035 at tillade at kompensere emissioner op til 10 % af det EU-dækkende mål fra 2021 støtter disse kreditter kombineret med reduktionsmålet på 90 % det overordnede mål om klimaneutralitet.

(11) I 2035 og hvert femte år derefter skal Kommissionen vurdere effektiviteten af forordningen med henblik på, at den fortsat er i overensstemmelse med det bindende mål om klimaneutralitet senest i 2050, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 ("klimaloven").

(12) For at give fabrikanter yderligere fleksibilitet og støtte investeringer i udviklingen af værdikæden for bæredygtige vedvarende brændstoffer bør det i $CO_2$-normerne tillades at anerkende emissionsbesparelser fra bæredygtige vedvarende brændstoffer. Sådanne brændstoffer vil fortsat spille en rolle i dekarboniseringen af transportsektoren. For at støtte innovative teknologier omfatter den nuværende ramme i henhold til direktiv (EU) 2018/2001 bindende mål for avancerede biobrændstoffer inden for transportsektoren. Der gøres fremskridt med gennemførelsen af direktivet, selv om det går langsomt. Der er planlagt en revision af direktiv (EU) 2018/2001 i slutningen 2026, hvor fremskridtene og behovet for en ajourføring af den fremtidige ramme for bioøkonomien vil blive vurderet.

(13) Det er afgørende at fremme stål med lavt kulstofindhold for at nå Unionens klimamål og samtidig styrke Unionens industrielle konkurrenceevne og strategiske økonomi. Da bilindustrien er en vigtig bruger af stål, bør der skabes incitament til at anvende stål med lavt kulstofindhold i produktionen af køretøjer for at skabe et førende marked. Derfor bør fabrikanterne efter 2035, for at kompensere for CO2-emissionerne fra deres nye køretøjer, for hvilke der ikke allerede er blevet kompenseret med anvendelse af bæredygtige vedvarende brændstoffer, kunne gøre brug af kreditter for stål med lavt kulstofindhold fremstillet i EU.

(14) For at give fabrikanter af lette erhvervskøretøjer mere sikkerhed bør der foretages en teknisk justering af formlen, hvorved en fabrikants specifikke $CO_2$-emissionsmål tilpasses afhængig af EU-flådens gennemsnitlige prøvningsmasse.

(15) I evalueringen af direktivet om mærkning af biler blev det konkluderet, at der er en manglende harmonisering af mærkningen på tværs af medlemsstaterne, at potentielle købere af nul- og lavemissionskøretøjer, nul- og lavemissionsvarevogne og brugte nul- og lavemissionskøretøjer ikke bliver informeret tilstrækkeligt inden for rammene af de gældende regler, og at forbrugerne i stigende grad forlader sig på digitale værktøjer, mens de gældende regler har fokus på fysiske salgssteder med en oversigt eller plakat på papir. Det er derfor nødvendigt at revidere og ajourføre direktiv 1999/94/EF.

(16) En køretøjsmærkning, som giver oplysninger, der er relevante for nulemissionskøretøjer bør være tilgængelig for at sætte potentielle købere af køretøjer i stand til at træffe informerede købsbeslutninger. Desuden bør en køretøjsmærkning ikke kun være tilgængelig for nye personbiler, men også for potentielle købere af varevogne og brugte køretøjer for at sikre, at potentielle købere af disse køretøjer også er tilstrækkeligt informeret.

(17) Mærkningen for de enkelte køretøjer bør omfatte de væsentligste oplysninger fra typeattesten. Mærkningen bør også give forbrugere mulighed for at få adgang til yderligere oplysninger. I fremtiden, efterhånden som tekniske krav, overvågning og rapportering og tilgængelige data udvikler sig, kan yderligere oplysninger f.eks. informere kunderne om pluginhybridkøretøjers præstationer afhængigt af brugerens brugsmønster med hensyn til, hvor stor en del af kørslen der finder sted med elektrisk driftsmåde.

(18) Da købere af køretøjer i stigende grad forlader sig på digitale værktøjer, og for at gøre det muligt for forbrugere at sammenligne forskellige køretøjsmodeller, herunder fra forskellige fabrikanter, bør oplysninger om alle køretøjsmodeller, hvoraf der bringes nye køretøjer i omsætning på Unionens marked, gøres tilgængelige i en produktdatabase.

(19) Krav til mærkning af køretøjer bør finde anvendelse på køretøjsfabrikanter og -forhandlere eller enhver anden fysisk eller juridisk person, som gør køretøjer tilgængelige på markedet som led i en kommerciel aktivitet, hvorved privatpersoner, som lejlighedsvis sælger en brug bil, udelukkes.

(20) Krav til mærkning af køretøjer bør indarbejdes i forordning (EU) 2019/631 for at sikre, at de anvendes på konsekvent og harmoniseret vis i hele Unionen.

(21) For at fastsætte metoder til at bestemme kriterierne for, at en bil kan anses for at være "fremstillet i EU", og for, at stål kan anses for at have et lavt kulstofindhold, og for at ændre bilaget vedrørende mærkning af køretøjer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på at tage højde for den teknologiske og lovgivningsmæssige udvikling og udviklingen vedrørende forbrugeroplysninger. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

(22) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser i forbindelse med fastsættelsen af de nærmere regler og procedurer for fabrikanters overvågning og indberetning af alle de data, der er nødvendige for beregningen af kreditter fra stål med lavt kulstofindhold og de operationelle oplysninger vedrørende produktdatabasen for mærkning af køretøjer. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011.

(23) Eftersom målene med denne forordning om at give fabrikanterne yderligere fleksibilitet med hensyn til opfyldelse og den samtidige bevarelse af ambitionsniveauet for $CO_2$-reduktionsmålene og harmoniseringen og ajourføringen af kravene til mærkning af køretøjer ikke i tilstrækkelig grad kan nås af medlemsstaterne, men at de snarere, på grund af foranstaltningernes omfang og virkninger, kan nås bedre på EU-plan, kan EU vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet som anført i artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

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

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*
*Ændringer af forordning (EU) 2019/631*

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

1) I artikel 1 foretages følgende ændringer:

   a) Stk. 5, litra b), affattes således:

"b) for de gennemsnitlige $CO_2$-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 40 % i set forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.2."

b) Stk. 5a affattes således:

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

a) for de gennemsnitlige $CO_2$-emissioner fra nye personbiler, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 90 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.3

b) for de gennemsnitlige $CO_2$-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, et EU-flådedækkende mål svarende til en reduktion på 90 % set i forhold til målet for 2021 som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del B, punkt 6.1.3."

c) Følgende tilføjes som stk. 7:

"7. Ved denne forordning fastsættes reglerne for mærkning af køretøjer for at sikre, at relevante oplysninger vedrørende personbiler og lette erhvervskøretøjer, der udbydes til salg eller leasing i Unionen, er tilgængelige for potentielle købere."

2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, litra b), andet punktum, affattes således:

"For nulemissionskøretøjer i klasse N skal de, alt efter omstændighederne, fra den 1. januar 2025 i forbindelse med denne forordning og med forbehold af forordning (EU) 2018/858 og forordning (EF) nr. 715/2007 betragtes som lette erhvervskøretøjer, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, hvis referencemassen af energilagringssystemet ikke overstiger 2840 kg."

b) Følgende tilføjes som stk. 5:

"5. Denne forordnings artikel 15a og 15b finder anvendelse på alle køretøjer i klasse M1 og N1 som defineret i artikel 4 i forordning (EU) 2018/858, som udbydes til salg eller leasing i Unionen, og som er typegodkendt i overensstemmelse med den på verdensplan harmoniserede prøvningscyklus for lette køretøjer (Worldwide harmonized Light vehicles Test Cycle), jf. Kommissionens forordning (EU) 2017/1151."

3) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) Litra l) affattes således:

"prøvningsmasse" eller "TM": en personbils eller et let erhvervskøretøjs prøvningsmasse som anført på typeattesten og som defineret i punkt 3.2.25 i FN-regulativ nr. 154"

b) Følgende tilføjes som litra n) til r):

"n) "nulemissionskøretøj": en personbil eller et let erhvervskøretøj med udstødningsemissioner på 0 g $CO_2$/km, som fastsat i overensstemmelse med den gældende EU-typegodkendelsesprocedure

o) "køretøjsmærkning": et grafisk diagram, i trykt eller elektronisk form, som opfylder kravene i denne forordning

p) "salgssted": et sted, hvor køretøjer udstilles eller udbydes til salg eller leasing til potentielle kunder, herunder handelsmesser, hvor køretøjer præsenteres for offentligheden

q) "reklamemateriale": enhver form for information i trykt eller elektronisk form, offline eller online, der anvendes med henblik på salg eller leasing af køretøjer eller i forbindelse med

markedsføring af og reklame og salgsfremme for køretøjer, som udbydes til salg eller leasing til offentligheden eller en potentiel kunde

r) "køretøjsmodel": en gruppe køretøjer, som tilhører den samme type, variant og version, som anført i bilag I, del B, til forordning (EU) 2018/858."

4) I artikel 4 foretages følgende ændringer:

a) I stykke 1, litra c), tilføjes følgende tekst:

"Desuden sikrer fabrikanten fra og med 2035 også, at dens gennemsnitlige specifikke $CO_2$-emissioner ikke overstiger summen af dens brændstofkreditter, jf. artikel 5a, og dens kreditter for stål med lavt kulstofindhold, jf. artikel 5b."

b) Stk. 1a affattes således:

"1a. Uanset stk. 1 skal en fabrikant for de perioder, der omfatter kalenderårene 2025-2027 og kalenderårene 2030-2032, sikre, at dennes gennemsnitlige specifikke $CO_2$-emissioner i de pågældende perioder ikke overstiger dennes specifikke emissionsmål i de pågældende perioder, også når den pågældende fabrikant er medlem af en pool.

Disse gennemsnitlige specifikke $CO_2$-emissioner beregnes som gennemsnittet i den pågældende periode af de årlige gennemsnitlige specifikke $CO_2$-emissioner vægtet efter antallet af nyregistrerede køretøjer for fabrikanten i hvert kalenderår.

Det specifikke emissionsmål beregnes som gennemsnittet i den pågældende periode af de årlige specifikke emissionsmål, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.3, eller bilag I, del B, punkt 6.3, eller, hvis en fabrikant indrømmes en undtagelse i henhold til artikel 10, i overensstemmelse med denne undtagelse, vægtet efter antallet af nyregistrerede køretøjer for fabrikanten i hvert kalenderår.

For hvert kalenderår, hvor en fabrikant indgik i en pool, anvendes værdierne for den pågældende pool som de årlige gennemsnitlige specifikke $CO_2$-emissioner og det årlige specifikke emissionsmål for så vidt angår disse beregninger."

5) Artikel 5 affattes således:

"*Artikel 5*
*Superkreditter til små nulemissionskøretøjer*

1. Ved beregningen af en fabrikants gennemsnitlige specifikke $CO_2$-emissioner anses hvert nyt nulemissionskøretøj i klasse M1 indtil 2034 for at være et lille elektrisk køretøj i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 2.4, til forordning (EU) 2018/858, og er det fremstillet i EU, regnes det som et køretøj i punkt 1.3.

2. For hvert kalenderår registrerer hver medlemsstat som led i dens forpligtelser i henhold til artikel 7 for hvert nyt nulemissionskøretøj i klasse M1, om det anses for at være et lille elektrisk køretøj i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 2.4, til forordning (EU) 2018/858, og om det er fremstillet i EU, og fremsender disse oplysninger samt værdierne for parametrene til bestemmelse af en sådan overensstemmelse til Kommissionen.

3. Kommissionen tillægges beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af kriterierne for, hvornår en bil kan anses for at være "fremstillet i EU".

3. Stk. 1 finder ikke anvendelse på fabrikanter, der har dannet en pool, medmindre alle fabrikanter i poolen er en del af samme gruppe af forbundne fabrikanter."

6) Følgende indsættes som artikel 5a og artikel 5b:

*"Artikel 5a*
*Bæredygtige vedvarende brændstoffers rolle*

1. Fra og med 2035 beregner Kommissionen brændstofkreditter for hver fabrikant på grundlag af de drivhusgasemissionsbesparelser, der opnås ved at anvende de i stk. 2 omhandlede brændstoffer som fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 7, for at kompensere for emissioner fra nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer registreret i det pågældende kalenderår. Disse brændstofkreditter beregnes under hensyntagen til den mængde af sådanne brændstoffer, der bringes i omsætning på EU-markedet til vejtransport, og deres drivhusgasemissionsintensitet som beregnet i overensstemmelse med artikel 29a og 31 i direktiv (EU) 2018/2001 og indberettet til den EU-database, der er oprettet i henhold til artikel 31a i nævnte direktiv, andelen af brændstof til vejtransport, der anvendes i personbiler og lette erhvervskøretøjer, køretøjernes gennemsnitlige kilometertal i hele deres levetid og antallet af registrerede køretøjer.

2. De støtteberettigede brændstoffer er vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse (RFNBO) som defineret i artikel 2, nr. 36), i direktiv (EU) 2018/2001 og opfylder kriterierne i direktivets artikel 29a, biobrændstoffer som defineret i artikel 2, nr. 33), i direktivet og biogas som defineret i artikel 2, nr. 28), i direktivet, både brændstoffer, som er produceret af råprodukter anført i bilag IX til direktivet, og brændstoffer, som opfylder kriterierne i artikel 29 til direktivet.

3. Kreditterne fra alle de i stk. 2 omhandlede brændstoffer reducerer ikke en fabrikants gennemsnitlige specifikke $CO_2$-emissioner med mere end 3 % af det EU-flådedækkende $mål_{2021}$ som fastsat i bilag I, del A, punkt 6.0 og bilag I, del B, punkt 6.0.

Kreditterne fra de mængder af biobrændstoffer og biogas, der er produceres af råprodukter anført i bilag IX, del B, til direktiv (EU) 2018/2001, reducerer ikke en fabrikants gennemsnitlige specifikke $CO_2$-emissioner med mere end 1 % af det EU-flådedækkende $mål_{2021}$ som fastsat i bilag I, del A, punkt 6.0, og bilag I, del B, punkt 6.0.

4. Stk. 1 finder ikke anvendelse på fabrikanter, der har dannet en pool, medmindre alle fabrikanter i poolen er en del af samme gruppe af forbundne fabrikanter.

*Artikel 5b*
*Rollen af stål med lavt kulstofindhold*

1. Fra og med 2035 opnår en fabrikant kreditter for stål med lavt kulstofindhold fremstillet i EU ("kreditter for stål med lavt kulstofindhold") for at kompensere for emissioner fra nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer registreret i det pågældende kalenderår.

2. Stk. 1 finder ikke anvendelse på de køretøjer, hvis bidrag til de gennemsnitlige emissioner er omfattet af artikel 5a.

.

3. Kreditter for stål med lavt kulstofindhold beregnes under hensyntagen til mængden og $CO_2$-emissionsintensiteten, beregnet i overensstemmelse med metoden i stk. 6, af det stål med lavt kulstofindhold fremstillet i EU, som anvendes i fabrikantens nye personbiler eller nye lette erhvervskøretøjer registreret i det pågældende kalenderår, antallet af køretøjer registreret i det pågældende kalenderår og køretøjernes kilometertal i hele deres levetid, i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 7, og bilag I, del B, punkt 7.
4. Kreditter for stål med lavt kulstofindhold nedsætter ikke en fabrikants gennemsnitlige specifikke $CO_2$-emissioner med mere end 7 % af det EU-flådedækkende $mål_{2021}$ som fastsat i bilag I, del A, punkt 6.0, og bilag I, del B, punkt 6.0.
5. Kommissionen fastsætter ved hjælp af gennemførelsesretsakter de nærmere regler og procedurer for fabrikanters overvågning og indberetning af alle de data, der er nødvendige for beregningen af kreditter fra stål med lavt kulstofindhold. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge en metode til fastsættelse af egenskaberne for stål med lavt kulstofindhold og $CO_2$-emissionsintensiteten af stålet og af referencestålet som referencepunkt for beregningen af kreditter for stål med lavt kulstofindhold.

7. Stk. 1 finder ikke anvendelse på fabrikanter, der har dannet en pool, medmindre alle fabrikanter i poolen er en del af samme gruppe af forbundne fabrikanter."

7) Artikel 6, stk. 2, sidste punktum, affattes således:

"Uanset første afsnit kan der indgås en aftale om at danne en pool, der omfatter kalenderåret 2025 eller 2026, indtil den 31. december 2027, og der kan indgås en aftale om at danne en pool, der omfatter kalenderåret 2030 eller 2031, indtil den 31. december 2032."

8) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 5 indsættes følgende punktum efter første punktum:

"Fabrikanter, der er ansvarlige mindre end 1 000 nye personbiler eller mindre end 1 000 nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i Unionen i det foregående kalenderår, giver Kommissionen fuldstændige oplysninger om alle deres forbundne virksomheder som omhandlet i artikel 3, nr. 2), medmindre de tidligere har meddelt disse oplysninger og der ikke har fundet ændringer sted siden."

b) Følgende indsættes som stk. 6b:

"6b. Hver fabrikant udpeger et kontaktpunkt for enhver korrespondance, der er omhandlet i denne artikel."

9) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, andet afsnit, affattes således:

"Uanset første afsnit pålægger Kommissionen med hensyn til kalenderårene 2025-2027 og 2030-2032 enhver fabrikant, hvis gennemsnitlige specifikke $CO_2$-emissioner i løbet af perioden overstiger fabrikantens specifikke emissionsmål i den pågældende periode, en afgift for emissionsoverskridelse.

b) Følgende tilføjes som stk. 5:

"Uanset stk. 1 og 2 pålægger Kommissionen hvert kalenderår fra og med 2035 en fabrikant eller en poolforvalter, alt efter hvad der er relevant, en afgift for emissionsoverskridelse, hvis fabrikantens gennemsnitlige specifikke $CO_2$-emissioner overstiger dennes specifikke emissionsmål, eller hvis fabrikantens gennemsnitlige specifikke $CO_2$-emissioner overstiger summen af dennes brændstofkreditter, jf. artikel 5a, og dens kreditter for stål med lavt kulstofindhold, jf. artikel 5b.

Afgiften for emissionsoverskridelsen beregnes efter følgende formel:

(gennemsnitlige specifikke $CO_2$-emissioner ( brændstofkreditter + kreditter for stål med lavt kulstofindhold) ) × 95 EUR) × antallet af nyregistrerede køretøjer.

I ovenstående beregning må summen af brændstofkreditter og kreditter for stål med lavt kulstofindhold ikke overstige 10 % af $EU_{2021}$-målet"

10) Artikel 15, stk. 1, affattes således:

"1. I 2035 og hvert femte år derefter vurderer Kommissionen effektiviteten af forordningen med henblik på at opnå nulemissionsmobilitet. Kommissionen vurderer også virkningen, gennemførligheden og hensigtsmæssigheden af at medtage krav om lokalt indhold, særlig på grundlag af gennemførelsen af relevant EU-lovgivning. Under hensyntagen til markedsudviklingen og den teknologiske udvikling reviderer og ændrer Kommissionen i givet fald denne forordning, særlig når det drejer sig om justeringer af de flådedækkende mål med henblik på, at den fortsat er i overensstemmelse med det bindende mål om klimaneutralitet senest i 2050, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119."

11) Følgende indsættes som artikel 15a og artikel 15b:

*"Artikel 15a*

*Fabrikanters og forhandleres forpligtelser vedrørende mærkning af køretøjer*

1. Forhandlere sikrer, at en køretøjsmærkning som omhandlet i bilag IIIa, del 2, er anbragt klart synligt og læsbart i sin helhed på eller i nærheden af hvert enkelt nyt køretøj, som udbydes til salg eller leasing på deres salgssteder.

Køretøjsmærkningen omfatter de informationselementer, der er omhandlet i bilag IIIa, del 2, og som svarer til det køretøj, køretøjsmærkningen vedrører.

Udover køretøjsmærkningen oplyser forhandleren den potentielle køber af et brugt nulemissionskøretøj eller hybridt elkøretøj med ekstern opladning om sundhedstilstanden for køretøjets aktuelle traktionsbatteri på grundlag af de oplysninger, der er tilgængelige på skærmen i køretøjet i overensstemmelse med bilag VI til forordning (EU) 2025/1707.

2. Fabrikanter og forhandlere, alt efter hvad der er relevant, sikrer, at reklamemateriale, der er knyttet til salg eller leasing af enkelte køretøjer, viser køretøjsmærkningen, jf. bilag IIIa, del 2, for hvert køretøj, herunder for køretøjer, som udbydes til salg eller leasing på internettet.

Vedrører reklamematerialet en eller flere køretøjsmodeller, omfatter reklamematerialet værdierne for alle de køretøjer, det vedrører, eller intervallet mellem de laveste og højeste værdier for alle de køretøjer, det vedrører, for alle de tekniske parametre, der er anført i bilag IIIa, del 2.

Hvis elektronisk formidlet reklamemateriale giver forbrugernes mulighed for at sammensætte et specifikt køretøj, som f.eks. ved online bilkonfiguratorer, viser det tydeligt forbrugerne, hvordan specifikt udstyr og valgfrit ekstraudstyr påvirker værdierne af alle de tekniske parametre, der er anført i bilag IIIa, del 2.

3. Senest 12 måneder efter denne forordnings ikrafttræden opretter Kommissionen en produktdatabase, som er offentligt tilgængelig og giver oplysninger vedrørende mærkning af køretøjer for køretøjsmodeller, som bringes i omsætning.

Kommissionen tillægges beføjelse til ved hjælp af gennemførelsesretsakter at specificere operationelle oplysninger vedrørende produktdatabasen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.

4. For hver køretøjsmodel, hvoraf nye enheder bringes i omsætning, indfører fabrikanter uden unødigt ophold de oplysninger, der er anført i bilag IIIa, del 3, i produktdatabasen.

Fabrikanter sikrer, at de oplysninger, der indføres i produktdatabasen, er korrekte og præcise, og ajourfører dem efter behov.

5. Fabrikanter og forhandlere må ikke levere eller vise mærkninger, som er efterligninger af den køretøjsmærkning, der er fastsat i henhold til denne forordning, eller levere eller vise køretøjsmærkninger, mærker, symboler eller påskrifter, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, og som sandsynligvis ville vildlede eller forvirre slutbrugerne med hensyn til de informationselementer, der er fastsat i bilag IIIa.

6. Når en tjenesteudbyder som omhandlet i artikel 6 i forordning (EU) 2022/2065 tillader salg af køretøjer gennem sit websted, muliggør tjenesteudbyderen visning af køretøjsmærkningen i overensstemmelse med stk. 2.

7. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at ændre datakravene og -parametrene i bilag IIIa, del 2 og 3, for at medtage yderligere oplysninger, der er relevante for forbrugere, i produktdatabasen og præcisere metoden til at fastlægge parameteren "fremstillet i EU".

*Artikel 15b*
*Medlemsstaternes forpligtelser vedrørende mærkning af køretøjer*

1. Medlemsstaterne udpeger en markedsovervågningsmyndighed i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/1020, som er ansvarlig for at sikre overholdelse af de i artikel 15a fastsatte foranstaltninger. Markedsovervågningsmyndigheder kan i tilfælde af manglende overholdelse af de relevante artikler i denne forordning få dækket omkostningerne til dokumentkontrol.

2. Medlemsstaterne fastsætter sanktions- og håndhævelsesbestemmelser for overtrædelse af bestemmelserne vedrørende mærkning af køretøjer og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de anvendes. Sanktionerne skal være effektive, forholdsmæssige og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver senest tolv måneder efter denne forordnings ikrafttræden Kommissionen meddelelse om disse regler og foranstaltninger og underretter den straks om senere ændringer, der berører dem. "

12) Artikel 17, stk. 6, affattes således:

"En delegeret retsakt, der vedtages i henhold til artikel 5a, stk. 5, artikel 7, stk. 8, artikel 7a, stk. 2, artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 1, fjerde afsnit, artikel 13, stk. 4, artikel 14, stk. 2, artikel 15, stk. 8 og 9, og artikel 15a, stk. 7, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ."

13) Bilag I ændres som anført i bilag I til nærværende forordning.

14) Bilag IIIa indsættes som angivet i bilag I til nærværende forordning.

*Artikel 2*
*Ophævelse*

Direktiv 1999/94/EF ophæves.

*Artikel 3*
*Ikrafttræden*

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

Artikel 1, nr. 5), finder anvendelse fra den 1. januar *[Publikationskontoret: Indsæt venligst året efter anvendelsesdatoen for omnibuspakken vedrørende bilindustrien]*.

Artikel 1, nr. 11), og artikel 2 finder anvendelse fra *[datoen 12 måneder efter denne forordnings ikrafttræden]*.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den […].

| | |
|---|---|
| *På Europa-Parlamentets vegne* | *På Rådets vegne* |
| *Formand* | *Formand* |

**OVERSIGT OVER FINANSIELLE OG DIGITALE VIRKNINGER**


1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME ..... 3
1.1. Forslagets/initiativets betegnelse ..... 3
1.2. Berørt(e) politikområde(r) ..... 3
1.3. Mål ..... 3
1.3.1. Generelt/generelle mål ..... 3
1.3.2. Specifikt/specifikke mål ..... 3
1.3.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er) ..... 3
1.3.4. Resultatindikatorer ..... 3
1.4. Forslaget/initiativet vedrører ..... 4
1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet ..... 4
1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet ..... 4
1.5.2. Merværdien af et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis ..... 4
1.5.3. Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art ..... 4
1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter ..... 5
1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling ..... 5
1.6. Varigheden af forslaget/initiativet og af dets finansielle virkninger ..... 6
1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r) ..... 6
2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER ..... 8
2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering ..... 8
2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er) ..... 8
2.2.1. Begrundelse for den/de foreslåede budgetgennemførelsesmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi ..... 8
2.2.2. Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem ..... 8
2.2.3. Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning) ..... 8
2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder ..... 9
3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER ..... 10
3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet ..... 10
3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne ..... 12

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne ..... 12
3.2.1.1. Bevillinger fra vedtaget budget ..... 12
3.2.1.2. Bevillinger fra eksterne formålsbestemte indtægter ..... 17
3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger ..... 22
3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne ..... 24
3.2.3.1. Bevillinger fra vedtaget budget ..... 24
3.2.3.2. Bevillinger fra eksterne formålsbestemte indtægter ..... 24
3.2.3.3. Bevillinger i alt ..... 24
3.2.4. Anslået behov for menneskelige ressourcer ..... 25
3.2.4.1. Finansieret over vedtaget budget ..... 25
3.2.4.2. Finansieret over eksterne formålsbestemte indtægter ..... 26
3.2.4.3. Samlet behov for menneskelige ressourcer ..... 26
3.2.5. Oversigt over de anslåede virkninger for de digitale teknologirelaterede investeringer 28
3.2.6. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme ..... 28
3.2.7. Bidrag fra tredjemand ..... 28
3.3. Anslåede virkninger for indtægterne ..... 29
4. DIGITALE DIMENSIONER ..... 29
4.1. Krav af digital relevans ..... 30
4.2. Data ..... 30
4.3. Digitale løsninger ..... 31
4.4. Vurdering af interoperabilitet ..... 31
4.5. Foranstaltninger til støtte for digital gennemførelse ..... 32

## 1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

### 1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2019/631 og om ophævelse af direktiv 1999/94/EF

### 1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Klimapolitik

### 1.3. Mål

*1.3.1. Generelt/generelle mål*

Forslaget har til formål at tilvejebringe:

1) yderligere fleksibilitet for fabrikanterne til at støtte omstillingen i retning af nulemissionsmobilitet

2) harmoniserede ajourførte regler for $CO_2$-emissionsmærkning.

*1.3.2. Specifikt/specifikke mål*

Forslagets specifikke mål er:

1) at give fabrikanterne større fleksibilitet til at opfylde deres $CO_2$-emissionsmål

2) at øge teknologineutraliteten i $CO_2$-emissionsnormerne

3) at fastholde $CO_2$-normernes bidrag til opfyldelsen af de klimamål, der er fastsat i EU's klimalov

4) at opretholde sikkerhed og forudsigelighed for fabrikanter og investorer i værdikæden for nulemissionsmobilitet

5) at indføre harmoniseret forbrugerinformation, herunder for nulemissionskøretøjer.

*1.3.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)*

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

Den foretrukne kombinerede løsningsmodel vedrørende $CO_2$-mål og fleksibiliteter medfører fordele for fabrikanterne i perioden 2030-2034. Samtidig med at 100 %-målene for 2035 fastholdes, styrkes teknologineutraliteten ved at anerkende en rolle for OVC-HEV, bæredygtige vedvarende brændstoffer og lavemissionsstål efter 2035. Dette vil stimulere fortsatte investeringer i og udvikling af andre teknologier end nulemissionsdrivlinjer, som kan være nyttige i specifikke anvendelsestilfælde og/eller i en overgangsfase, og muligvis også støtte visse europæiske fabrikanters konkurrenceevne på andre markeder. Som det fremgår af vurderingen, er energi- og klimamæssige konsekvenser af den foretrukne løsningsmodel begrænsede, navnlig på grund af de indbyggede sikkerhedsforanstaltninger. I lyset heraf er initiativet i overensstemmelse med EU's klimaneutralitetsmål for 2050 og klimamålet for 2030 samt fremskridt med hensyn til tilpasning.

*1.3.4. Resultatindikatorer*

*Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.*

Følgende indikatorer er blevet identificeret: (konsekvensanalyse)

– EU-flådens gennemsnitlige $CO_2$-emissioner fra nye biler og varevogne vil blive overvåget årligt pr. køretøj, fabrikant og medlemsstat.

– Drivhusgasemissioner fra biler og varevogne vil blive overvåget ved hjælp af medlemsstaternes årlige drivhusgasemissionsopgørelser.

– Antallet og andelen af nyregistrerede nul- og lavemissionskøretøjer vil blive overvåget ved hjælp af de årlige overvågningsdata, der indberettes af medlemsstaterne.

– Beskæftigelsesniveauet vil blive overvåget på basis af offentligt tilgængelige Eurostat-statistikker over sektorspecifik beskæftigelse i EU.

**1.4. Forslaget/initiativet vedrører**

☐ en ny foranstaltning

☐ en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning[12]

☒ en forlængelse af en eksisterende foranstaltning

☐ en sammenlægning eller en omlægning af en eller flere foranstaltninger til en anden/en ny foranstaltning

**1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet**

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

Ændringsforslaget har til formål at fastsætte yderligere bestemmelser for fabrikanter for så vidt angår overholdelse af $CO_2$-reduktionsmålene, samtidig med at det overordnede ambitionsniveau for $CO_2$-reduktionsmålene, der er fastsat i EU-retten, opretholdes.

*1.5.2. Merværdien af et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis*

Klimaændringer er et grænseoverskridende problem, som ikke kan løses ved nationale eller lokale initiativer alene. Koordineringen af klimaindsatsen skal foregå på EU-plan, og EU's indsats er berettiget på baggrund af proportionalitetsprincippet. Da det er nødvendigt at ændre forordning (EU) 2019/631 ved at fastsætte yderligere bestemmelser for så vidt angår overholdelsen af $CO_2$-emissionsreduktionsmålene, kan målene for dette initiativ ikke opfyldes af medlemsstaterne selv.

*1.5.3. Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art*

Forslaget bygger på eksisterende EU-lovgivning, som har sikret løbende nedbringelser af $CO_2$-emissionerne fra EU-flåden af nye personbiler og lette erhvervskøretøjer gennem det seneste årti.

[12] Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

*1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter*

Ingen yderligere påkrævede ressourcer.

*1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling*

Ingen yderligere påkrævede ressourcer.

**1.6. Varigheden af forslaget/initiativet og af dets finansielle virkninger**

☐ **Begrænset varighed**

– ☐ gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ

– ☐ finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for forpligtelsesbevillinger og fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for betalingsbevillinger.

☒ **Ubegrænset varighed**

– iværksættelse med en indkøringsperiode fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ

– derefter gennemførelse i fuldt omfang.

**1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)**

☒ **Direkte forvaltning** ved Kommissionen

– ☒ i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer

– ☐ i forvaltningsorganerne

☐ **Delt forvaltning** i samarbejde med medlemsstaterne

☐ **Indirekte forvaltning** ved at overdrage budgetgennemførelsesopgaver til:

– ☐ tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget

– ☐ internationale organisationer og deres agenturer (angives nærmere)

– ☐ Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond

– ☐ de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 70 og 71

– ☐ offentligretlige organer

– ☐ privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, i det omfang de har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier

– ☐ privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier

– ☐ organer eller personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er anført i den relevante basisretsakt

– ☐· organer, der er etableret i en medlemsstat og undergivet lovgivningen i en medlemsstat eller EU-lovgivningen, og som i overensstemmelse med sektorspecifikke regler kan få overdraget gennemførelsen af EU-midler eller budgetgarantier, i det omfang de kontrolleres af offentligretlige organer eller af privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, og har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier i form af kontrolorganernes solidariske hæftelse eller ækvivalente finansielle garantier, som for hver foranstaltning kan begrænses til EU-støttens maksimale beløb.

Bemærkninger

| |
|---|
| |

## 2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

### 2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

Der indføres ingen ændringer af overvågnings- og rapporteringsreglerne, da det nuværende system også gør det muligt at overvåge anvendelsen af de foreslåede yderligere bestemmelser.

### 2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

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

Forslaget gennemfører ikke et finansieringsprogram. Forvaltningsmetode, finansieringsmekanismer, betalingsvilkår og kontrolstrategi i forbindelse med fejlprocenter finder ikke anvendelse.

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

Dette forslag vedrører ikke et udgiftsprogram. Effektiv overvågning af køretøjsregistreringsdata er afgørende for retssikkerheden i forbindelse med håndhævelsen af lovgivningen og for at sikre ensartede spilleregler for de forskellige fabrikanter.

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

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

### 2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Ud over anvendelsen af finansforordningen med henblik på at forebygge svig og uregelmæssigheder vil de nærmere bestemmelser med hensyn til overholdelsen af $CO_2$-reduktionskravene i dette forslag blive ledsaget af overvågning og rapportering af forskellige datasæt som fastsat i forordning (EU) 2019/631.

## 3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

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

- Eksisterende budgetposter

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

| Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme | Budgetpost | Udgiftens art | Bidrag | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nummer | OB/IOB[13] | fra EFTA-lande[14] | fra kandidatlande og potentielle kandidatlande[15] | fra andre tredjelande | andre formålsbestemte indtægter |
| | [XX.YY.YY.YY] | OB/IOB | JA/NEJ | JA/NEJ | JA/NEJ | JA/NEJ |
| | [XX.YY.YY.YY] | OB/IOB | JA/NEJ | JA/NEJ | JA/NEJ | JA/NEJ |
| | [XX.YY.YY.YY] | OB/IOB | JA/NEJ | JA/NEJ | JA/NEJ | JA/NEJ |

- Nye budgetposter, som der anmodes om

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

| Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme | Budgetpost | Udgiftens art | Bidrag | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nummer | OB/IOB | fra EFTA-lande | fra kandidatlande og potentielle kandidatlande | fra andre tredjelande | andre formålsbestemte indtægter |
| | [XX.YY.YY.YY] | OB/IOB | JA/NEJ | JA/NEJ | JA/NEJ | JA/NEJ |
| | [XX.YY.YY.YY] | OB/IOB | JA/NEJ | JA/NEJ | JA/NEJ | JA/NEJ |
| | [XX.YY.YY.YY] | OB/IOB | JA/NEJ | JA/NEJ | JA/NEJ | JA/NEJ |

[13] OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.
[14] EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.
[15] Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

### 3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne

*3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne*

– ☒ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger

– ☐ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

*3.2.1.1. Bevillinger fra vedtaget budget*

i mio. EUR (tre decimaler)

| **Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme** | Nummer | |
|---|---|---|

| GD: <…….> | | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aktionsbevillinger | | | | | | | |
| Budgetpost | Forpligtelser | (1a) | | | | | **0,000** |
| | Betalinger | (2a) | | | | | **0,000** |
| Budgetpost | Forpligtelser | (1b) | | | | | **0,000** |
| | Betalinger | (2b) | | | | | **0,000** |
| Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer | | | | | | | |
| Budgetpost | | (3) | | | | | **0,000** |
| **Bevillinger I ALT til GD** <…….> | Forpligtelser | =1a+1b+3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| | Betalinger | =2a+2b+3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| GD: <…….> | | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aktionsbevillinger | | | | | | | |
| Budgetpost | Forpligtelser | (1a) | | | | | **0,000** |
| | Betalinger | (2a) | | | | | **0,000** |
| Budgetpost | Forpligtelser | (1b) | | | | | **0,000** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Betalinger | (2b) | | | | | **0,000** |
| Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer | | | | | | | |
| Budgetpost | | (3) | | | | | **0,000** |
| **Bevillinger I ALT til GD** <…….> | Forpligtelser | =1a+1b+3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| | Betalinger | =2a+2b+3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| | | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aktionsbevillinger I ALT | Forpligtelser | (4) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| | Betalinger | (5) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT | | (6) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE <….>** i den flerårige finansielle ramme | Forpligtelser | =4+6 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| | Betalinger | =5+6 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| **Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme** | Nummer | |
|---|---|---|

| GD: <…….> | | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aktionsbevillinger | | | | | | | |
| Budgetpost | Forpligtelser | (1a) | | | | | **0,000** |
| | Betalinger | (2a) | | | | | **0,000** |
| Budgetpost | Forpligtelser | (1b) | | | | | **0,000** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Betalinger | (2b) | | | | | **0,000** |
| Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer | | | | | | | |
| Budgetpost | | (3) | | | | | **0,000** |
| **Bevillinger I ALT** | Forpligtelser | =1a+1b +3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| **til GD** <…….> | Betalinger | =2a+2b+3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| GD: <…….> | | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aktionsbevillinger | | | | | | | |
| Budgetpost | Forpligtelser | (1a) | | | | | **0,000** |
| | Betalinger | (2a) | | | | | **0,000** |
| Budgetpost | Forpligtelser | (1b) | | | | | **0,000** |
| | Betalinger | (2b) | | | | | **0,000** |
| Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer | | | | | | | |
| Budgetpost | | (3) | | | | | **0,000** |
| **Bevillinger I ALT** | Forpligtelser | =1a+1b +3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| **til GD** <…….> | Betalinger | =2a+2b+3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| | | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aktionsbevillinger I ALT | Forpligtelser | (4) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| | Betalinger | (5) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT | | (6) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE <….>** i den flerårige finansielle ramme | Forpligtelser | =4+6 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| | Betalinger | =5+6 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| | | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| • Aktionsbevillinger I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder) | Forpligtelser | (4) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| | Betalinger | (5) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| • Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder) | | (6) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **Bevillinger I ALT under udgiftsområde 1-6** i den flerårige finansielle ramme (referencebeløb) | Forpligtelser | =4+6 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| | Betalinger | =5+6 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| **Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme** | **7** | "Administrationsudgifter" |
|---|---|---|

| GD: <…….> | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| • Menneskelige ressourcer | | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| • Andre administrationsudgifter | | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **I ALT GD** <…….> | Bevillinger | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| GD: <…….> | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| • Menneskelige ressourcer | | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| • Andre administrationsudgifter | | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **I ALT GD** <…….> | Bevillinger | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme** | (Forpligtelser i alt = betalinger i alt) | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

i mio. EUR (tre decimaler)

| | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7** | Forpligtelser | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| i den flerårige finansielle ramme | Betalinger | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

*3.2.1.2. Bevillinger fra eksterne formålsbestemte indtægter*

i mio. EUR (tre decimaler)

| **Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme** | Nummer | |
|---|---|---|

| GD: <…….> | | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aktionsbevillinger | | | | | | | |
| Budgetpost | Forpligtelser | (1a) | | | | | **0,000** |
| | Betalinger | (2a) | | | | | **0,000** |
| Budgetpost | Forpligtelser | (1b) | | | | | **0,000** |
| | Betalinger | (2b) | | | | | **0,000** |
| Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer | | | | | | | |
| Budgetpost | | (3) | | | | | **0,000** |
| **Bevillinger I ALT til GD** <…….> | Forpligtelser | =1a+1b+3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| | Betalinger | =2a+2b+3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| GD: <…….> | | | År 2024 | År 2025 | År 2026 | År 2027 | I ALT FFR 2021-2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aktionsbevillinger | | | | | | | |
| Budgetpost | Forpligtelser | (1a) | | | | | **0,000** |
| | Betalinger | (2a) | | | | | **0,000** |
| Budgetpost | Forpligtelser | (1b) | | | | | **0,000** |
| | Betalinger | (2b) | | | | | **0,000** |
| Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer | | | | | | | |
| Budgetpost | | (3) | | | | | **0,000** |
| **Bevillinger I ALT til GD** <…….> | Forpligtelser | =1a+1b+3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| | Betalinger | =2a+2b+3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| | | | År 2024 | År 2025 | År 2026 | År 2027 | I ALT FFR 2021-2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aktionsbevillinger I ALT | Forpligtelser | (4) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| | Betalinger | (5) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT | | (6) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE <….>** i den flerårige finansielle ramme | Forpligtelser | =4+6 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| | Betalinger | =5+6 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| **Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme** | Nummer | |
|---|---|---|

| GD: <…….> | År 2024 | År 2025 | År 2026 | År 2027 | I ALT FFR 2021-2027 |
|---|---|---|---|---|---|

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aktionsbevillinger | | | | | | | |
| Budgetpost | Forpligtelser | (1a) | | | | | **0,000** |
| | Betalinger | (2a) | | | | | **0,000** |
| Budgetpost | Forpligtelser | (1b) | | | | | **0,000** |
| | Betalinger | (2b) | | | | | **0,000** |
| Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer | | | | | | | |
| Budgetpost | | (3) | | | | | **0,000** |
| **Bevillinger I ALT til GD** <…….> | Forpligtelser | =1a+1b+3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| | Betalinger | =2a+2b+3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| GD: <…….> | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aktionsbevillinger | | | | | | | |
| Budgetpost | Forpligtelser | (1a) | | | | | **0,000** |
| | Betalinger | (2a) | | | | | **0,000** |
| Budgetpost | Forpligtelser | (1b) | | | | | **0,000** |
| | Betalinger | (2b) | | | | | **0,000** |
| Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer | | | | | | | |
| Budgetpost | | (3) | | | | | **0,000** |
| **Bevillinger I ALT til GD** <…….> | Forpligtelser | =1a+1b+3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| | Betalinger | =2a+2b+3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| | | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aktionsbevillinger I ALT | Forpligtelser | (4) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| | Betalinger | (5) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT | | (6) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE <….>** | Forpligtelser | =4+6 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| i den flerårige finansielle ramme | Betalinger | =5+6 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| | | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| • Aktionsbevillinger I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder) | Forpligtelser | (4) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| | Betalinger | (5) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| • Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder) | | (6) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **Bevillinger I ALT under udgiftsområde 1-6** | Forpligtelser | =4+6 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| i den flerårige finansielle ramme (referencebeløb) | Betalinger | =5+6 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| **Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme** | **7** | "Administrationsudgifter" |
|---|---|---|

i mio. EUR (tre decimaler)

| GD: <…….> | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| • Menneskelige ressourcer | | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| • Andre administrationsudgifter | | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **I ALT GD** <…….> | Bevillinger | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| GD: <…….> | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|
| • Menneskelige ressourcer | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| • Andre administrationsudgifter | | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **I ALT GD <…….>** | Bevillinger | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme** | (Forpligtelser i alt = betalinger i alt) | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

i mio. EUR (tre decimaler)

| | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7** | Forpligtelser | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| i den flerårige finansielle ramme | Betalinger | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

*3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger (skal ikke udfyldes for decentrale agenturer)*

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

| **Angiv mål og resultater** ⇩ | | | År **2024** | | År **2025** | | År **2026** | | År **2027** | | Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. afsnit 1.6) | | | | | | **I ALT** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **RESULTATER** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Type[16] | Gnsntl. omkostninger | Antal | Omkostninger | Antal | Omkostninger | Antal | Omkostninger | Antal | Omkostninger | Antal | Omkostninger | Antal | Omkostninger | Antal | Omkostninger | Antal resultater i alt | Omkostninger i alt |
| SPECIFIKT MÅL NR. 1[17] | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Resultat | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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

17 Som beskrevet i afsnit 1.3.2. "Specifikt/specifikke mål".

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| - Resultat | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Resultat | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Subtotal for specifikt mål nr. 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SPECIFIKT MÅL NR. 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Resultat | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Subtotal for specifikt mål nr. 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **I ALT** | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

*3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne*

– ☒ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger

– ☐ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

*3.2.3.1. Bevillinger fra vedtaget budget*

| **VEDTAGNE BEVILLINGER** | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|
| **UDGIFTSOMRÅDE 7** | | | | | |
| Menneskelige ressourcer | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| Andre administrationsudgifter | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| **Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7** | | | | | |
| Menneskelige ressourcer | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| Andre administrationsudgifter | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| | | | | | |
| **I ALT** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

*3.2.3.2. Bevillinger fra eksterne formålsbestemte indtægter*

| **EKSTERNE FORMÅLSBESTEMTE INDTÆGTER** | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|
| **UDGIFTSOMRÅDE 7** | | | | | |
| Menneskelige ressourcer | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| Andre administrationsudgifter | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| **Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7** | | | | | |
| Menneskelige ressourcer | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| Andre administrationsudgifter | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| | | | | | |
| **I ALT** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

*3.2.3.3. Bevillinger i alt*

| **I ALT VEDTAGNE BEVILLINGER + EKSTERNE FORMÅLSBESTEMTE INDTÆGTER** | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|
| **UDGIFTSOMRÅDE 7** | | | | | |
| Menneskelige ressourcer | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| Andre administrationsudgifter | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| **Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7** | | | | | |
| Menneskelige ressourcer | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| Andre administrationsudgifter | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| | | | | | |
| **I ALT** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

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

### *3.2.4. Anslået behov for menneskelige ressourcer*

– ☒ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer

– ☐ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

#### *3.2.4.1. Finansieret over vedtaget budget*

*Overslag angives i årsværk*

| **VEDTAGNE BEVILLINGER** | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** |
|---|---|---|---|---|---|
| **• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)** | | | | | |
| 20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20 01 02 03 (i EU-delegationerne) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 01 (indirekte forskning) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 11 (direkte forskning) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Andre budgetposter (angiv nærmere) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **• Eksternt personale (i årsværk)** | | | | | |
| 20 02 01 (KA og UNE under den samlede bevillingsramme) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20 02 03 (KA, LA, UNE og JMD i EU-delegationerne) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Budgetpost for administrativ støtte [XX.01.YY.YY] | - i hovedsædet | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | – i EU-delegationerne | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 02 (KA og UNE – indirekte forskning) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 12 (KA og UNE – direkte forskning) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Andre budgetposter (angiv nærmere) – Udgiftsområde 7 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Andre budgetposter (angiv nærmere) – Uden for udgiftsområde 7 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **I ALT** | | **0** | **0** | **0** | **0** |

#### *3.2.4.2. Finansieret over eksterne formålsbestemte indtægter*

| **EKSTERNE FORMÅLSBESTEMTE INDTÆGTER** | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** |
|---|---|---|---|---|
| **• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)** | | | | |
| 20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20 01 02 03 (i EU-delegationerne) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 01 (indirekte forskning) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 11 (direkte forskning) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Andre budgetposter (angiv nærmere) | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **• Eksternt personale (i årsværk)** | | | | | |
| 20 02 01 (KA og UNE under den samlede bevillingsramme) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20 02 03 (KA, LA, UNE og JMD i EU-delegationerne) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Budgetpost for administrativ støtte [XX.01.YY.YY] | - i hovedsædet | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | – i EU-delegationerne | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 02 (KA og UNE – indirekte forskning) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 12 (KA og UNE – direkte forskning) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Andre budgetposter (angiv nærmere) – Udgiftsområde 7 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Andre budgetposter (angiv nærmere) – Uden for udgiftsområde 7 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **I ALT** | | **0** | **0** | **0** | **0** |

*3.2.4.3. Samlet behov for menneskelige ressourcer*

| **VEDTAGNE BEVILLINGER I ALT + EKSTERNE FORMÅLSBESTEMTE INDTÆGTER** | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** |
|---|---|---|---|---|---|
| **• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)** | | | | | |
| 20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20 01 02 03 (i EU-delegationerne) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 01 (indirekte forskning) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 11 (direkte forskning) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Andre budgetposter (angiv nærmere) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **• Eksternt personale (i årsværk)** | | | | | |
| 20 02 01 (KA og UNE under den samlede bevillingsramme) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20 02 03 (KA, LA, UNE og JMD i EU-delegationerne) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Budgetpost for administrativ støtte [XX.01.YY.YY] | - i hovedsædet | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | – i EU-delegationerne | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 02 (KA og UNE – indirekte forskning) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 12 (KA og UNE – direkte forskning) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Andre budgetposter (angiv nærmere) – Udgiftsområde 7 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Andre budgetposter (angiv nærmere) – Uden for udgiftsområde 7 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **I ALT** | | **0** | **0** | **0** | **0** |

Personalebehov til gennemførelse af forslaget (i årsværk):

| | **Skal dækkes af det nuværende personale i Kommissionens tjenestegrene** | **Ekstraordinært personalebehov*** | | |
|---|---|---|---|---|
| | | **Skal finansieres under udgiftsområde 7 eller Forskning** | **Skal finansieres over BA-posten** | **Skal finansieres af gebyrer** |
| Stillinger i stillingsfortegnelsen | | | Ikke relevant | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Eksternt personale (KA, SNE og V) | | | | |

Beskrivelse af opgaver, der skal udføres af:

| | |
|---|---|
| Tjenestemænd og midlertidigt ansatte | |
| Eksternt personale | |

*3.2.5. Oversigt over de anslåede virkninger for de digitale teknologirelaterede investeringer*

Obligatoriske: det bedste skøn over de investeringer i digital teknologi, som forslaget/initiativet medfører, bør medtages i nedenstående tabel.

Når det er nødvendigt for gennemførelsen af forslaget/initiativet, bør bevillingerne under udgiftsområde 7 undtagelsesvis opføres under den pågældende budgetpost.

Bevillingerne under udgiftsområde 1-6 bør afspejles som "Policy-IT-udgifter til operationelle programmer". Disse udgifter vedrører det driftsbudget, der skal anvendes til at genbruge/købe/udvikle IT-platforme/værktøjer, der er direkte knyttet til gennemførelsen af initiativet og de dertil knyttede investeringer (f.eks. licenser, undersøgelser, datalagring osv.). Oplysningerne i denne tabel skal være i overensstemmelse med oplysningerne i afsnit 4 "Digitale dimensioner".

| **Digitale bevillinger og IT-bevillinger I ALT** | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | **I ALT FFR 2021-2027** |
|---|---|---|---|---|---|
| **UDGIFTSOMRÅDE 7** | | | | | |
| IT-udgifter (organisationen/institutionen) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| **Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7** | | | | | |
| Policy-IT-udgifter til operationelle programmer | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
| | | | | | |
| **I ALT** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |

*3.2.6. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme*

Forslaget/initiativet:

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

Ingen yderligere påkrævede ressourcer. Det nuværende team vil fortsætte med at forvalte initiativet.

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

Ikke relevant

– ☐ kræver en revision af FFR

| Ikke relevant |
|---|

*3.2.7. Bidrag fra tredjemand*

Forslaget/initiativet:

– ☒ indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand

– ☐ indeholder bestemmelser om samfinansiering med tredjemand, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

| | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** | I alt |
|---|---|---|---|---|---|
| Angiv det organ, der deltager i samfinansieringen | | | | | |
| Samfinansierede bevillinger I ALT | | | | | |

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

– ☒ Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne

– ☐ Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:

– ☐ for egne indtægter

– ☐ for andre indtægter

– ☐ Angiv, om indtægterne er formålsbestemte

i mio. EUR (tre decimaler)

| Indtægtspost på budgettet: | Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår | Forslagets/initiativets virkninger[18] | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | År **2024** | År **2025** | År **2026** | År **2027** |
| Artikel ……. | | | | | |

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

| Ikke relevant |
|---|

Andre bemærkninger (f.eks. om, hvilken metode der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne).

| Ikke relevant |
|---|

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

## 4. DIGITALE DIMENSIONER

Forslaget indeholder ikke nogen digital dimension, bortset fra hvad angår produktdatabasen i forbindelse med mærkning af køretøjer.

### 4.1. Krav af digital relevans

Denne forordning indeholder ikke yderligere krav af digital relevans med hensyn til overvågning og indberetning af $CO_2$-emissioner. Bestemmelserne i forordning (EU) 2019/631 finder anvendelse. Forslaget indfører en række fleksibilitetsmuligheder, der giver fabrikanterne mulighed for at overholde $CO_2$-emissionsmålene, uden digitale konsekvenser eller forbedring af gennemførelsen ved hjælp af digitale værktøjer.

Hvad angår mærkning af køretøjer, indfører artikel 15a, stk. 3, et krav om digital relevans ved oprettelsen af en produktdatabase for mærkning af køretøjer for at give offentligheden adgang til oplysninger om mærkning af køretøjer for køretøjsmodeller, der bringes i omsætning. Denne database forventes oprettet af Kommissionen, skal omfatte data, som køretøjsfabrikanterne stiller til rådighed om de køretøjsmodeller, de bringer i omsætning, og skal være tilgængelig for den brede offentlighed, hvilket erstatter det nuværende krav om, at hver medlemsstat skal udarbejde papirvejledninger. Denne udvikling omfatter forvaltning af registre, indsamling af data, meddelelser og adgang til databasen for den brede offentlighed.

### 4.2. Data

Hvad angår produktdatabasen for mærkning af køretøjer, forventes de data, der skal indføres i databasen, at give oplysninger om klima- og energimæssig ydeevne for de køretøjsmodeller, der markedsføres. Fabrikanterne forventes at levere data baseret på den officielle dokumentation for de køretøjer, de markedsfører, på en aggregeret måde (hvilket mindsker byrden ved at aggregere individuelle køretøjsoplysninger til køretøjsmodellernes niveau) og kun én gang for hver køretøjsmodel, der markedsføres. Disse aggregerede oplysninger giver yderligere oplysninger, der er relevante for potentielle købere af køretøjer, om den ydeevne, der kan forventes inden for en bestemt køretøjsmodel, og giver mulighed for at sammenligne oplysninger på tværs af modeller.

### 4.3. Digitale løsninger

Produktdatabasen for mærkning af køretøjer forventes at modtage og lagre oplysninger og gøre dem tilgængelige for offentligheden med funktioner, der gør det muligt at søge efter og sammenligne køretøjsmodeller med henblik på at understøtte informerede købsbeslutninger. Med henblik på at oprette databasen vil det være muligt at genbruge visse funktionaliteter fra det europæiske produktregister for energimærkning (EPREL). Der er i øjeblikket ingen planer om at gøre brug af kunstig intelligens.

### *4.4. Vurdering af interoperabilitet*

Ikke relevant

### 4.5. Foranstaltninger til støtte for digital gennemførelse

Forslaget indfører en række fleksibilitetsmuligheder for at give fabrikanterne mulighed for

at overholde $CO_2$-emissionsmålene. Disse medfører ingen digitale konsekvenser eller forbedringer af gennemførelsen via digitale værktøjer.

Produktdatabasen for mærkning af køretøjer skal udvikles af Kommissionen, baseret på intern IT-kapacitet eller eksterne leverandører, hvor det er nødvendigt, og så vidt muligt ved at genbruge eksisterende erfaringer, herunder fra udviklingen af EPREL-databasen. Ifølge forslaget skal databasen stilles til rådighed senest 12 måneder efter forordningens ikrafttræden, hvilket bør omfatte en testfase med deltagelse af interessenter (køretøjsfabrikanter). Når databasen er gjort tilgængelig, forventes fabrikanterne at indtaste de krævede oplysninger i databasen. Forslaget giver også mulighed for at fastsætte gennemførelsesretsakter for at præcisere de operationelle detaljer i produktdatabasen, hvis dette viser sig nødvendigt.