



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Mødedokument

A7-0287/2010

12.10.2010

*****I**

BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra lette køretøjer

(KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

Ordfører: Martin Callanan

Ordfører for udtalelse*: Werner Langen, Udvalget om Industri, Forskning og Energi

(*) Procedure med associerede udvalg – forretningsordenens artikel 50

Tegnforklaring

- * Høringsprocedure
- *** Godkendelsesprocedure
- ***I Almindelig lovgivningsprocedure (førstebehandling)
- ***II Almindelig lovgivningsprocedure (andenbehandling)
- ***III Almindelig lovgivningsprocedure (tredjebehandling)

(Proceduren afhænger af det retsgrundlag, der er valgt i udkastet til retsakt)

Ændringsforslag til et udkast til retsakt

I Parlamentets ændringsforslag er ændringer i udkastet til retsakt markeret med ***fede typer og kursiv***. *Kursivering uden fede typer* er en oplysning til de tekniske tjenestegrene, som vedrører elementer i udkastet til retsakt, der foreslås rettet ved affattelsen af den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

Informationsblokken til ethvert ændringsforslag, der angår en eksisterende retsakt, som udkastet til retsakt har til formål at ændre, indeholder en tredje og en fjerde linje, hvori det er anført, hvilken eksisterende retsakt og hvilken bestemmelse heri der er berørt. Passager fra en bestemmelse i en eksisterende retsakt, som ikke er medtaget i udkastet til retsakt, men som Parlamentet ønsker at ændre, er markeret med ***fede typer***. Hvis Parlamentet ønsker, at tekst i sådanne passager skal udgå, er dette markeret med [...].

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE	38
UDTALELSE FRA UDVALGET OM INDUSTRI, FORSKNING OG ENERGI.....	41
UDTALELSE FRA TRANSPORT- OG TURISMEUDVALGET	67
PROCEDURE	86
(*) Procedure med associerede udvalg – forretningsordenens artikel 50	

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra lette køretøjer (KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2009)0593),
 - der henviser til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 175, stk. 1, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget (C7-0271/2009),
 - der henviser til Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet om følgerne af Lissabontraktatens ikrafttræden for de igangværende interinstitutionelle beslutningsprocedurer (KOM(2009)0665),
 - der henviser til artikel 294, stk. 3, og artikel 192, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
 - der henviser til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg af 14. juli 2010,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 55,
 - der henviser til betænkning fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed og udtalelser fra Udvalget om Industri, Forskning og Energi og Transport- og Turismeudvalget (A7-0287/2010),
1. fastlægger nedenstående holdning ved førstebehandling;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre dette forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet, Kommissionen og de nationale parlamenter.

Ændringsforslag 1

**Forslag til forordning
Betragtning 1 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a) Kommissionen afsluttede en revision af strategien for bæredygtig udvikling med fokus på de mest presserende problemer for bæredygtig udvikling, såsom transport, klimacændringer, folkesundhed og energibevarelse. Disse problemer er indbyrdes forbundne og kan afhjælpes med energieffektivitetsforanstaltninger inden for transportsektoren.

Begrundelse

Der bør være en henvisning til Den Europæiske Unions overordnede strategier. Strategien for bæredygtig udvikling udgør et vigtigt strategisk dokument, som endnu ikke er nævnt i betragtningerne.

Ændringsforslag 2

**Forslag til forordning
Betragtning 3 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(3a) For at fremme den europæiske bilindustri konkurrenceevne bør der i stigende grad anvendes tilskyndelsesordninger, såsom modregning af miljøinnovationer og bevilling af superkreditter, frem for forbud, som er forbundet med sanktioner.

Begrundelse

Kunderne er overvejende erhvervs kunder, og brændstofforbrug spiller derfor en afgørende rolle i forbindelse med beslutningen om at købe et køretøj.

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) I disse meddelelser blev der foreslået en integreret tilgang med henblik på at nå fællesskabsmålet om gennemsnitlige emissioner på 120 g CO₂/km fra nye personbiler, der registreres i Fællesskabet, i 2012 ved at fokusere på obligatoriske CO₂-emissionsreduktioner for at nå målet på 130 g CO₂/km for den gennemsnitlige bilpark af nye biler ved hjælp af forbedringer af bilmotorteknologien og en yderligere reduktion på 10 g CO₂/km eller tilsvarende, hvis det er teknisk nødvendigt, gennem andre teknologiske forbedringer, herunder fremskridt med brændstoføkonomien *i* lette erhvervskøretøjer.

Ændringsforslag

(5) I disse meddelelser blev der foreslået en integreret tilgang med henblik på at nå fællesskabsmålet om gennemsnitlige emissioner på 120 g CO₂/km fra nye personbiler, der registreres i Fællesskabet, i 2012 ved at fokusere på obligatoriske CO₂-emissionsreduktioner for at nå målet på 130 g CO₂/km for den gennemsnitlige bilpark af nye biler ved hjælp af forbedringer af bilmotorteknologien og en yderligere reduktion på 10 g CO₂/km eller tilsvarende, hvis det er teknisk nødvendigt, gennem andre teknologiske forbedringer, herunder fremskridt med brændstoføkonomien, ***som også skal indføres for andre typer køretøjer, herunder*** lette erhvervskøretøjer.

Begrundelse

Som det klart fremgår af betragtning 16 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, skal Kommissionen vurdere muligheden for at udvide den obligatoriske installation af visse avancerede teknologier til at omfatte andre typer køretøjer, herunder lette erhvervskøretøjer.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9a) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF af 13. december 1999 om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler¹ kræver allerede, at "reklamemateriale" for biler oplyser "den endelige forbruger om køretøjets officielle CO₂-emissioner og det officielle brændstofforbrug". Kommissionen har i sin henstilling 2003/217/EF af 26. marts 2003 om anvendelse af bestemmelserne om reklamemateriale i direktiv 1999/94/EF på andre medier fortolket dette på en sådan måde, at det omfatter annoncering². Anvendelsesområdet for direktiv 1999/94/EF bør derfor udvides til at omfatte lette erhvervskøretøjer, således at reklamematerialet for enhver form for let erhvervskøretøj skal oplyse slutbrugeren om de officielle CO₂-emissioner og brændstofforbruget for det pågældende køretøj, når der forefindes energi- eller prisrelaterede oplysninger.

1 EFT L 12 af 18.1.2000, s. 16.

2 EUT L 82 af 29.3.2003, s. 33.

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Betragtning 14

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(14) For at sikre, at målene afspejler de særlige omstændigheder hos mindre fabrikanter og nichefabrikanter og er forenelige med fabrikantens reduktionspotentiale, bør der fastsættes alternative emissionsreduktionsmål for sådanne fabrikanter under hensyntagen til

(14) For at sikre, at målene afspejler de særlige omstændigheder hos mindre fabrikanter og nichefabrikanter og er forenelige med fabrikantens reduktionspotentiale, bør der fastsættes alternative emissionsreduktionsmål for sådanne fabrikanter under hensyntagen til

de teknologiske muligheder for, at de specifikke CO₂-emissioner for en given fabrikants køretøjer kan reduceres, og i overensstemmelse med de pågældende markedssegmenters særlige træk. Denne undtagelse bør være omfattet af gennemgangen af de specifikke emissionsmål i bilag I, som skal være afsluttet senest i begyndelsen af 2013.

de teknologiske muligheder for, at de specifikke CO₂-emissioner for en given fabrikants køretøjer **og det gennemsnitlige CO₂-emissionsniveau fra samtlige fabrikanters lette erhvervskøretøjer** kan reduceres, samt under hensyntagen til gennemsnitsværdien af CO₂-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer fra samtlige fabrikanter, og i overensstemmelse med de pågældende markedssegmenters særlige træk. Denne undtagelse bør være omfattet af gennemgangen af de specifikke emissionsmål i bilag I, som skal være afsluttet senest i begyndelsen af 2013.

Begrundelse

Fastsættelse af alternative emissionsmål forpligter disse fabrikanter til at gøre en større indsats end store fabrikanter, men giver dem samtidig rimelige betingelser, der er baseret på gennemsnitsværdien for CO₂-emissioner fra fabrikanter af lette erhvervskøretøjer, der er anvendt som reference.

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16a) For at sikre, at værdierne for CO₂-emissioner og brændstoffektivitet for trinvis færdigopbyggede køretøjer er repræsentative, og at de faktiske CO₂-emissioner ikke undervurderes, bør Kommissionen fremlægge en specifik beregningsmetode til fastsættelse af emissionerne for hver type køretøj og, hvor det er relevant, overveje en revision af lovgivningen om typegodkendelse.

Begrundelse

Kommissionen har i et uofficielt dokument accepteret, at det aktuelle forslag om trinvis færdigopbyggede køretøjer er uigennemførligt. Sammen med ændringsforslag 3, 4, 12 og 13 lader dette ændringsforslag det oprindelige dårligt udformede forslag udgå og opfordrer

Kommissionen til at fremlægge nye forslag senest i 2011.

For at tage højde for de særlige vilkår for trinvis færdigopbyggede køretøjer, dvs. køretøjer, der først bygges, så de fremstår i ufuldstændig stand, og som derefter gennemgår mindst ét yderligere stadium mod færdiggørelse udført af en anden fabrikant, har Kommissionen fremlagt ændringsforslag til det oprindelige forslag. Dette ændringsforslag afspejler disse anbefalinger.

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Betragtning 24

Kommissionens forslag

(24) Landevejskøretøjers hastighed **har stor** indvirkning på deres brændstofforbrug og CO₂-emissioner. **Uden hastighedsbegrænsning for lette erhvervskøretøjer er det desuden muligt, at der er et element af konkurrence med hensyn til tophastighed, som kan resultere i overdimensionerede drivaggregater og tilhørende ineffektivitet under langsommere driftsbetingelser. Det er derfor hensigtsmæssigt** at undersøge **muligheden for** at udvide anvendelsesområdet for Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i **Fællesskabet** med det formål at medtage de lette erhvervskøretøjer, som er omfattet af denne forordning.

Ændringsforslag

(24) Landevejskøretøjers hastighed **er ét aspekt, som har** indvirkning på deres brændstofforbrug og CO₂-emissioner. **I overensstemmelse med princippet om, at der i forbindelse med nedbringelsen af CO₂-emissionerne i højere grad bør gøres brug af økonomiske incitamenter og færre forbud, kan en frivillig ordning, som til gengæld for montering af hastighedsbegrænsende anordninger giver fabrikanterne visse indrømmelser med hensyn til sparede CO₂-emissioner, muligvis bidrage til at skabe en bedre brændstoffeffektivitet og en mere miljøvenlig bilpark af lette erhvervskøretøjer i Unionen. Der bør imidlertid først iværksættes foranstaltninger til på videnskabelig basis at undersøge, hvorvidt monteringen af hastighedsbegrænsende anordninger kan medføre en betydelig nedbringelse af CO₂-emissionerne, og i bekræftende fald, hvorvidt det er muligt** at udvide anvendelsesområdet for Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i **Unionen inden for rammerne af en frivillig tilskyndelsesordning** med det formål at medtage de lette erhvervskøretøjer, som er omfattet af denne forordning.

Begrundelse

Monteringen af hastighedsbegrænsende anordninger bør udelukkende ske på frivillig basis og på grundlag af en frivillig tilskyndelsesordning og udelukkende forudsat, at det er videnskabeligt bevist, at hastighedsbegrænsende anordninger medfører en væsentlig nedbringelse af CO₂-emissionerne.

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning Betragtning 25

Kommissionens forslag

(25) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen.

Ændringsforslag

(25) Overvågningen og indberetningen af gennemsnitlige emissioner kræver, at der sikres ensartede gennemførelsesvilkår for så vidt angår vedtagelsen af detaljerede bestemmelser om indsamling, registrering, udformning, transmission, beregning og videregivelse af oplysninger vedrørende gennemsnitlige emissioner og anvendelsen af kravene i bilag II.

Med henblik på at fastslå, hvor meget miljøinnovationerne bidrager til opfyldelsen af en fabrikants specifikke emissionsmål, bør der endvidere vedtages detaljerede bestemmelser på grundlag af kriterierne i denne forordning.

I henhold til artikel 291 i TEUF skal der ved forordning efter den almindelige lovgivningsprocedure på forhånd fastsættes generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser. Indtil vedtagelsen af denne nye forordning finder Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen, fortsat anvendelse, dog med undtagelse af forskriftsproceduren med kontrol, som ikke finder anvendelse.

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning Betragtning 26

Kommissionens forslag

(26) Kommissionen **bør bl.a.** have beføjelse til at ændre kravene til overvågning og indberetning i lyset af de erfaringer, der opnås ved anvendelsen af denne forordning, fastlægge metoder til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser, vedtage detaljerede bestemmelser vedrørende undtagelsen for visse fabrikker samt tilpasse bilag I med henblik på at tage højde for udviklingen i massen for nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet, og afspejle eventuelle ændringer i den forskriftsmæssige afprøvningsprocedure for måling af specifikke CO₂-emissioner, der er fastlagt i forordning (EF) nr. 715/2007. **Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i forordningen eller at supplere den ved at tilføje nye, ikke-væsentlige bestemmelser, bør de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1994/468/EF.**

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(26) **Med henblik på om nødvendigt at tilpasse bilagene bør** Kommissionen have beføjelse til at **vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF. Kommissionen bør supplere eller ændre de i bilag II fastsatte krav om overvågning og indberetning i lyset af erfaringerne med anvendelsen af denne forordning med henblik på at fastlægge metoder til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser, vedtage bestemmelser vedrørende fortolkningen af undtagelseskriterierne, indholdet i ansøgninger om undtagelse, samt indholdet i og vurderingen af programmer til nedbringelse af specifikke CO₂-emissioner for at træffe foranstaltninger til at tilpasse formlerne i bilag I, så de afspejler enhver ændring i den forskriftsmæssige afprøvningsprocedure for måling af specifikke CO₂-emissioner. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen foretager passende høringer under sit forberedende arbejde, bl.a. på ekspertniveau.**

Begrundelse

Dette forslag er en fortsættelse af Kommissionens lovgivningsproces, indledt i 2007, med henblik på at tackle de virkninger af klimaændringerne, som vejkøretøjer forårsager. Forslaget omhandler en af de teknologiske forbedringer, der er angivet i KOM(2007)0019.

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Fra 2020 fastsættes der i denne forordning et mål på **135 g CO₂/km** for de gennemsnitlige emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet.

Ændringsforslag

2. Fra 2020 fastsættes der i denne forordning et mål på **140 g CO₂/km** for de gennemsnitlige emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet.

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. En tidligere registrering uden for Fællesskabet mindre end tre måneder før registreringen i Fællesskabet tages ikke i betragtning.

Ændringsforslag

2. En tidligere registrering **foretaget** uden for Fællesskabet mindre end tre måneder før registreringen i Fællesskabet tages ikke i betragtning.

Begrundelse

Ændringsforlaget indeholder en sproglig præcisering og skaber sammenhæng med teksten i forordning (EF) nr. 443/2009 om nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler.

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag

(a) "gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner" i relation til en fabrikant: de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner

Ændringsforslag

a) "gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner" i relation til en fabrikant: de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner

fra alle lette erhvervskøretøjer, som fabrikanten har fremstillet

fra alle lette erhvervskøretøjer, **som beskrevet i artikel 2**, som fabrikanten har fremstillet

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 1 – litra f

Kommissionens forslag

(f) "specifikke CO₂-emissioner": et let erhvervskøretøjs emissioner målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og specificeret som CO₂-masseemission (kombineret) på typeattesten

Ændringsforslag

f) "specifikke CO₂-emissioner": et let erhvervskøretøjs emissioner målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og specificeret som CO₂-masseemission (kombineret) på typeattesten **for det færdigopbyggede eller trinvis færdigopbyggede køretøj.**

Begrundelse

Kommissionen har i et uofficielt dokument accepteret, at det aktuelle forslag om trinvis færdigopbyggede køretøjer er uigennemførligt. Sammen med ændringsforslag 1, 4, 12 og 13 lader dette ændringsforslag det oprindelige dårligt udformede forslag udgå og opfordrer Kommissionen til at fremlægge nye forslag senest i 2011.

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 1 – litra g

Kommissionens forslag

(g) "specifikt emissionsmål" i relation til en fabrikant: gennemsnittet af de vejledende specifikke CO₂-emissioner, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, for hvert nyt let erhvervskøretøj, som fabrikanten har fremstillet.

Ændringsforslag

g) "specifikt emissionsmål" i relation til en fabrikant: gennemsnittet af de vejledende specifikke CO₂-emissioner, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, for hvert nyt let erhvervskøretøj, som fabrikanten har fremstillet, **eller hvis fabrikanten har fået bevilget en undtagelse efter artikel 10, de specifikke emissionsmål, der er fastsat ifølge denne undtagelsesbestemmelse.**

Begrundelse

Henvisningen til det specifikke emissionsmål for fabrikker, som får bevilget en undtagelse efter artikel 10 i denne forordning, bør af hensyn til sammenhængen i teksten i forordning (EF) nr. 443/2009 om nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler medtages.

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 1 – litra g a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ga) "fodaftryk": den gennemsnitlige sporvidde ganget med akselafstanden som anført i typegodkendelsesattesten og defineret i afsnit 2.1 og 2.3 i bilag I til direktiv 2007/46/EF

Begrundelse

Det er vigtigt at definere fodaftrykket, som nævnes i bilag II, del B, punkt 5.

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 1 – litra g b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

gb) "nyttelast": forskellen mellem den teknisk tilladte totalmasse i henhold til bilag III til direktiv 2007/46/EF og køretøjets masse

Begrundelse

Af hensyn til konsekvensen med bilag II, del B, punkt 5 og 6.

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 1 – litra g c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

gc) "færdigopbygget køretøj": ethvert køretøj, der ikke skal færdiggøres for at opfylde de relevante tekniske krav i direktiv 2007/46/EF

Begrundelse

Færdigopbyggede køretøjer er omfattet af forslaget til retsakt.

Ændringsforslag 19

**Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

For så vidt angår trinvis færdigopbyggede køretøjer behøver fabrikanten kun at oplyse de specifikke CO₂-emissioner for basiskøretøjerne og overholde dem i overensstemmelse med stk. 1.

Begrundelse

Kommissionen har tidligere i et uofficielt dokument anført, at metoden til fastsættelse af de specifikke CO₂-emissioner for trinvis færdigopbyggede køretøjer, som er omtalt i forslaget til forordning, ikke er hensigtsmæssig. Når et køretøj gennemgår yderligere færdiggørelsesetaper, har fabrikanten af basiskøretøjet ingen indflydelse på CO₂-emissionerne fra sådanne trinvis færdigopbyggede køretøjer.

Ændringsforslag 20

**Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2 a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Er de specifikke emissioner for det trinvis færdigopbyggede køretøj ikke tilgængelige, anvender fabrikanten af basiskøretøjet de specifikke emissioner for

basiskøretøjet til at fastsætte dettes gennemsnitlige CO₂-emissioner.

Begrundelse

Kommissionen har i et uofficielt dokument accepteret, at det aktuelle forslag om trinvis færdigopbyggede køretøjer er uigennemførligt. Sammen med ændringsforslag 1, 3, 12 og 13 fjerner dette ændringsforslag det oprindelige dårligt udformede forslag og opfordrer Kommissionen til at fremlægge nye forslag senest i 2011.

Ændringsforslag 21

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 2 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Med henblik på at fastslå den enkelte fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner skal der efter anmodning fra fabrikanten tages hensyn til en eventuel overstigning af det i forordning (EF) nr. 443/2009 fastsatte CO₂-mål for den samme fabrikant og i samme kalenderår. I dette tilfælde beregnes beløbet således:

80 % af forskellen mellem fabrikantens specifikke CO₂-emissionsmål og gennemsnittet af de specifikke CO₂-emissioner i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009 fratrækkes fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for lette erhvervskøretøjer. Direktiv 2009/33/EF fastsætter det antal kilometer, som et køretøj kan køre i sin levetid til 80 % for personbiler og lette erhvervskøretøjer.

Begrundelse

Eftersom nedbringelsen af CO₂-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer oprindeligt blev indført som et led i de supplerende foranstaltninger vedrørende CO₂-emissioner fra personbiler, er det en logisk konsekvens at anvende et gennemsnit, som er baseret på begge bilparker. Det bør være muligt at lægge gennemsnitsværdien for CO₂-emissioner fra fabrikanternes biler og lette erhvervskøretøjer til grund, eftersom dette, som påvist i EU-konsekvensanalysen, reducerer omkostningerne i forbindelse med fabrikanternes overholdelse af reglerne. Fra et miljøpolitisk og et politisk synspunkt spiller det ikke nogen rolle, om det er

CO₂-emissionerne fra personbiler eller fra lette erhvervskøretøjer, som nedbringes. Et sådant gennemsnit er ikke til ulempe for de fabrikanter af lette erhvervskøretøjer, som ikke fremstiller personbiler, idet alle disse allerede er omfattet af artikel 10. De 80 % afspejler det større antal kilometer, som et erhvervskøretøj kan køre i hele sin levetid, samt de foranstaltninger til nedbringelse af CO₂-emissioner, som er omfattet af denne lovgivning (jf. direktiv 2009/33/EF, tabel 3 i bilaget).

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 2 c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Fra og med 1. januar 2016 skal trinvis færdigopbyggede køretøjer også medregnes ved fastlæggelsen af de enkelte fabrikanters gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner.

Begrundelse

Eftersom udviklings- og produktionstiden for lette erhvervskøretøjer er meget længere end for personbiler, er der behov for en længere markedsføringsfrist og en længere indfasningsperiode. For så vidt angår trinvis færdigopbyggede køretøjer, vil køretøjstypegodkendelsen (direktiv 2007/46/EF) først finde anvendelse på alle typer af trinvis færdigopbyggede køretøjer fra maj 2013. 2014 bliver derfor det første hele kalenderår med overvågning og indsamling af CO₂-emissioner og massen af trinvis færdigopbyggede køretøjer i henhold til den nye foreliggende procedure. Fabrikanterne vil derfor kun modtage oplysningerne om trinvis færdigopbyggede køretøjer og derfor vurdere deres indvirkning på de gennemsnitlige emissioner for hele deres egen bilpark i anden halvdel af 2015. Emissioner fra trinvis færdigopbyggede køretøjer bør derfor ikke inkluderes i fabrikanternes gennemsnit før 2016 på grund af manglen på tilgængelige oplysninger forud herfor og risikoen for datafejl.

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning Artikel 5

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner skal hvert nyt let erhvervskøretøj med specifikke CO₂-

Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner skal hvert nyt let erhvervskøretøj med specifikke CO₂-

emissioner på mindre end 50 g CO₂/km medregnes som:

- 2,5 lette erhvervskøretøjer i 2014
- 1,5 lette erhvervskøretøjer i 2015
- 1 let erhvervskøretøj fra 2016.

emissioner på mindre end 50 g CO₂/km medregnes som:

- 3,5 lette erhvervskøretøjer i 2015
- 2,5 lette erhvervskøretøjer i 2016
- 2,0 lette erhvervskøretøjer i 2017.

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning Artikel 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 5a

Specifikke emissionsmål for køretøjer, der anvender alternative brændstoffer

For at sikre, at en fabrikant overholder de specifikke emissionsmål, som er fastsat i artikel 4, reduceres de specifikke CO₂-emissioner for hvert enkelt køretøj, der er udformet til at kunne køre på en blanding af benzin og bioethanol med et bioethanolindhold på 85 % ("E85"), som opfylder den relevante EU-lovgivning eller de relevante europæiske tekniske standarder, med 5 % indtil den 31. december 2015 i erkendelse af den større teknologiske og emissionsreducerende kapacitet, der er forbundet med at køre på biobrændstoffer. Denne reduktion finder kun anvendelse, hvis mindst 30 % af tankstationerne i den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret, sælger denne form for alternativt brændstof, som opfylder de bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer, der er opstillet i den relevante EU-lovgivning.

Begrundelse

Den igangværende udvikling af infrastrukturen for biobrændstoffer kan medføre en væsentlig nedbringelse af bilparkens CO₂-emissioner på et "well-to-wheels"-grundlag. Der bør derfor indføres en lovgivning for lette erhvervskøretøjer, der kører på alternative brændstoffer,

analogt med forordning (EF) nr. 443/2009 om nedbringelse af personbilers CO₂-emissioner.

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Fabrikanter **af nye lette erhvervskøretøjer**, som ikke har fået en undtagelse efter artikel 10, kan danne en pool med henblik på at opfylde deres forpligtelser i medfør af artikel 4.

Ændringsforslag

1. Fabrikanter, som ikke har fået en undtagelse efter **denne forordnings** artikel 10 **eller artikel 11 i forordning (EF) nr. 443/2009**, kan danne en pool med henblik på at opfylde deres forpligtelser i medfør af **denne forordnings** artikel 4.

Begrundelse

Det bør være muligt at tage udgangspunkt i gennemsnitsværdien for CO₂-emissioner fra fabrikanternes biler og lette erhvervskøretøjer, eftersom dette, som påvist i EU-konsekvensanalysen, reducerer omkostningerne i forbindelse med fabrikanternes overholdelse af reglerne. Fra et miljøpolitisk og et politisk synspunkt spiller det ikke nogen rolle, om det er CO₂-emissionerne fra personbiler eller fra lette erhvervskøretøjer, som nedbringes. Et sådant gennemsnit er ikke til ulempe for de fabrikanter af lette erhvervskøretøjer, som ikke fremstiller personbiler, idet alle disse allerede er omfattet af artikel 10. De 80 % afspejler det større antal kilometer, som et erhvervskøretøj kan køre i hele sin levetid, samt foranstaltningerne til nedbringelse af CO₂-emissionerne i henhold til denne forordning (jf. direktiv 2009/33/EF, tabel 3 i bilaget).

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 6

Kommissionens forslag

6. Stk. 5 finder ikke anvendelse, når alle fabrikanter i poolen deltager i samme gruppe af forbundne fabrikanter.

Ændringsforslag

6. Stk. 5 finder ikke anvendelse, når alle fabrikanter i poolen deltager i samme gruppe af forbundne fabrikanter, **eller når poolen består af blot en enkelt fabrikant, som sammenlægger sine personbiler og lette erhvervskøretøjer i en pool.**

Begrundelse

Skal ses sammen med ændringsforslaget til artikel 6, stk. 1.

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 6 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

6a. De respektive mål for de enkelte fabrikanter skal erstattes af ændrede mål for fabrikanten, når der findes en pool for personbiler og lette erhvervskøretøjer.

Ændringen defineres således:

80 % af forskellen mellem fabrikantens specifikke CO₂-emissionsmål og de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009 skal lægges til fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissionsmål for lette erhvervskøretøjer. Direktiv 2009/33/EF fastsætter det antal kilometer, som et køretøj kan køre i sin levetid, til 80 % for personbiler og lette erhvervskøretøjer.

Begrundelse

Skal ses sammen med ændringsforslaget til artikel 6, stk. 1.

Ændringsforslag 28

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 9 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Kommissionen kan ændre bilag II i lyset af de erfaringer, der gøres i forbindelse med anvendelsen af denne forordning. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

udgår

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 10 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

10a. Fra og med 1. januar 2014 udvides overvågningen til at omfatte trinvis færdigopbyggede køretøjer.

Begrundelse

Afhængig af den valgte løsning vil rammedirektivet om typegodkendelse og den nuværende overvågningsordning formentlig ikke udgøre en brugbar løsning for trinvis færdigopbyggede køretøjer som foreslået af Kommissionen. Køretøjstypegodkendelsen (2007/46/EF) vil finde anvendelse på alle typer af trinvis færdigopbyggede køretøjer fra maj 2013. Fra og med januar 2014 udvides overvågningen som følge deraf til også at omfatte trinvis færdigopbyggede køretøjer. 2014 bliver det første hele kalenderår med overvågning og indsamling af data om CO₂- emissioner og masseverdier af trinvis færdigopbyggede køretøjer i henhold til den nye procedure.

Ændringsforslag 30

Forslag til forordning Artikel 7 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 7a

Oplysninger

Alle fabrikanter af lette erhvervskøretøjer sikrer, at oplysninger om de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner og brændstofforbruget for deres køretøjsmodeller stilles til rådighed for kunderne for det kalenderår, der begynder 1. januar 2014, og hvert efterfølgende kalenderår.

Begrundelse

Kunderne er overvejende erhvervskunder, og brændstofforbrug spiller derfor en afgørende rolle i forbindelse med beslutningen om at købe et køretøj. Derfor bør disse oplysninger gøres

tilgængelige for kunderne.

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning

Artikel 8 – stk. 2 – afsnit 1 – litra a – nr. i

Kommissionens forslag

(i) Ved emissionsoverskridelser på over 3 g CO₂/km:

$((\text{emissionsoverskridelse} - 3) \times 120 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{antal nye lette erhvervskøretøjer.}$

Ændringsforslag

i) Ved emissionsoverskridelser på over 3 g CO₂/km:

$((\text{emissionsoverskridelse} - 3) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{antal nye lette erhvervskøretøjer.}$

Ændringsforslag 32

Forslag til forordning

Artikel 8 – stk. 2 – afsnit 1 – litra b

Kommissionens forslag

(b) Fra 2019:

$(\text{emissionsoverskridelse} \times 120 \text{ EUR}) \times \text{antal nye lette erhvervskøretøjer.}$

Ændringsforslag

b) Fra 2019:

$(\text{emissionsoverskridelse} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{antal nye lette erhvervskøretøjer.}$

Begrundelse

Skal ses sammen med begrundelsen til ændringsforslaget til artikel 8, stk. 2, litra a).

Ændringsforslag 33

Forslag til forordning

Artikel 8 – stk. 2 – afsnit 2

Kommissionens forslag

I denne artikel forstås ved:

"emissionsoverskridelse": det positive antal g/km, med hvilket fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner - under hensyntagen til CO₂-emissionsreduktioner som følge af innovative teknologier, der er godkendt i

Ændringsforslag

I denne artikel forstås ved:

"emissionsoverskridelse": det positive antal g/km, med hvilket fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner – under hensyntagen til CO₂-emissionsreduktioner som følge af innovative teknologier, der er godkendt i

overensstemmelse med artikel 11 - oversteget dennes specifikke emissionsmål i det kalenderår eller en del af det kalenderår, som forpligtelsen i artikel 4 gælder for, afrundet til nærmeste tre decimaler, og "antal nye lette erhvervskøretøjer": det antal nye lette erhvervskøretøjer, som fabrikanten har fremstillet, og som er registreret i det pågældende tidsrum, jf. indfasningskriteriet i artikel 4.

overensstemmelse med artikel 11, **og CO₂-reduktioner lavere end det i forordning (EF) nr. 443/2009 fastsatte emissionsmål** – oversteget dennes specifikke emissionsmål i det kalenderår eller en del af det kalenderår, som forpligtelsen i artikel 4 gælder for, afrundet til nærmeste tre decimaler, og "antal nye lette erhvervskøretøjer": det antal nye lette erhvervskøretøjer, som fabrikanten har fremstillet, og som er registreret i det pågældende tidsrum, jf. indfasningskriteriet i artikel 4.

Begrundelse

Pooling mellem personbiler og lette erhvervskøretøjer (som tager udgangspunkt i et gennemsnit af afstanden til målet) reducerer omkostningerne i forbindelse med fabrikanternes overholdelse af reglerne som påvist i EU-konsekvensanalysen. Fra et miljøpolitisk og et politisk synspunkt spiller det ikke nogen rolle, om det er CO₂-emissionerne fra personbiler eller fra lette erhvervskøretøjer, som nedbringes. En sådan pooling udgør ikke nogen ulempe for de fabrikanter af lette erhvervskøretøjer, som ikke fremstiller personbiler, idet alle disse allerede er omfattet af artikel 10. De 80 % afspejler det større antal kilometer, som et erhvervskøretøj kan køre i hele sin levetid, samt foranstaltningerne til nedbringelse af CO₂-emissionerne i henhold til denne forordning.

Ændringsforslag 34

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 3 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i forordningen ved at supplere denne, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

Ændringsforslag

udgår

Begrundelse

Ændringsforslag 35

Forslag til forordning Artikel 9 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Fra den **31. oktober 2014** anføres det også i den liste, som offentliggøres i henhold til stk. 1, hvorvidt fabrikanten har levet op til kravene i artikel 4 for så vidt angår det foregående kalenderår.

Ændringsforslag

2. Fra den **31. oktober 2015** anføres det også i den liste, som offentliggøres i henhold til stk. 1, hvorvidt fabrikanten har levet op til kravene i artikel 4 for så vidt angår det foregående kalenderår.

Begrundelse

I forbindelse med ændringerne indført med ændringsforslaget til artikel 7, stk. 1 og 2.

Ændringsforslag 36

**Forslag til forordning
Artikel 9 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 9a

Førerens adgang til information i bilen

Fra 1. januar 2012 skal fabrikanter, som ønsker typegodkendelse af N1-køretøjer som defineret i direktiv 2007/46/EF, i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, udstyre hvert enkelt køretøj med en brændstofforbrugsmåler.

Begrundelse

Det er vigtigt, at føreren kender sit køretøjs faktiske brændstofforbrug, som ofte er højere end det forbrug, der registreres under EU-prøvecyklussen. En brændstofforbrugsmåler kan give disse oplysninger og samtidig tilskynde førerne til at køre på en mere brændstofeffektiv måde. Kommissionen er i øjeblikket ved at udarbejde krav om, at personbiler skal udstyres med sådanne anordninger. De lette erhvervskøretøjer bør også være omfattet af disse krav.

Ændringsforslag 37

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 2 – litra d

Kommissionens forslag

(d) et specifikt emissionsmål, der er i overensstemmelse med reduktionspotentiallet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type let erhvervskøretøj, der fremstilles.

Ændringsforslag

d) et specifikt emissionsmål, der er i overensstemmelse med reduktionspotentiallet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner, **samt med gennemsnitsværdien af CO₂-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer fra samtlige fabrikker**, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type let erhvervskøretøj, der fremstilles.

Begrundelse

Fastsættelse af alternative emissionsmål forpligter disse fabrikker til at gøre en større indsats end store fabrikker, men giver dem samtidig rimelige betingelser, der er baseret på gennemsnitsværdien for CO₂-emissioner fra fabrikker af lette erhvervskøretøjer, der er anvendt som reference.

Ændringsforslag 38

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 7 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 39

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag

2. Kommissionen vedtager senest den 31. december 2012 detaljerede bestemmelser om en procedure til godkendelse af sådanne innovative teknologier i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 13, stk. 2. Disse detaljerede bestemmelser skal være baseret på følgende kriterier for innovative teknologier:

Ændringsforslag

2. Kommissionen vedtager senest den 31. december 2012 detaljerede bestemmelser om en procedure til godkendelse af sådanne innovative teknologier i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 13, stk. 2. Disse detaljerede bestemmelser skal være *i overensstemmelse med de bestemmelser, der er fastsat i artikel 12, stk. 2, i forordning (EF) nr. 443/2009* og baseret på følgende kriterier for innovative teknologier:

Begrundelse

I artikel 12, stk. 2, i forordning (EF) nr. 443/2009 om personbilers emissioner nævnes det, at Kommissionen senest i 2010 skal vedtage detaljerede bestemmelser om en procedure til godkendelse af sådanne innovative teknologier. Bestemmelserne om godkendelsesproceduren, som i øjeblikket drøftes vedrørende personbiler, bør også finde anvendelse på lette erhvervskøretøjer. Der bør ikke skelnes mellem miljøinnovationer til personbiler og lette erhvervskøretøjer, hvorfor der heller ikke bør være forskel på godkendelsesprocedurerne. Enhver form for dobbeltarbejde bør undgås.

Ændringsforslag 40

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 1 – afsnit 1

Kommissionens forslag

1. Senest den 31. oktober 2016 og derefter hvert tredje år vedtages foranstaltninger til ændring af bilag I for at justere værdien M0, som nævnt heri, til nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige masse i de foregående tre kalenderår.

Ændringsforslag

1. Senest den 31. oktober 2016 og derefter hvert tredje år vedtages foranstaltninger til ændring af bilag I for at justere værdien M0, som nævnt heri, til nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige masse, **som er registreret** i de foregående tre kalenderår.

Ændringsforslag 41

Forslag til forordning

Artikel 12 – stk. 4 – afsnit 1 – led 1

Kommissionens forslag

– de nærmere bestemmelser for inden år 2020 at nå et langsigtet mål på **135 g CO₂/km** på en omkostningseffektiv måde under forudsætning af, at opdaterede resultater af konsekvensanalysen bekræfter, at dette kan lade sig gøre og

Ændringsforslag

– de nærmere bestemmelser for inden år 2020 at nå et langsigtet mål på **140 g CO₂/km** på en omkostningseffektiv måde under forudsætning af, at opdaterede resultater af konsekvensanalysen bekræfter, at dette kan lade sig gøre, og

Ændringsforslag 42

Forslag til forordning

Artikel 12 – stk. 4 – afsnit 2 – led 2

Kommissionens forslag

– **bekræfte**, at køretøjer i klasse N2 og M2 som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF med en referencemasse på højst 2 610 kg og køretøjer, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007, **er omfattet af denne** forordning.

Ændringsforslag

– **stille forslag om at inkludere** køretøjer i klasse N2 og M2 som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF med en referencemasse på højst 2 610 kg og køretøjer, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007, **i nærværende forordning med henblik på at nå det langsigtede mål fra 2020.**

Begrundelse

Fastlæggelsen af de nøjagtige værdier for de langsigtede mål og medtagelsen af lette erhvervskøretøjer i klasse N2 og M2 i anvendelsesområdet for denne forordning sker under forbehold af, at det er gennemførligt, hvilket først skal bekræftes ved hjælp af en konsekvensanalyse.

Ændringsforslag 43

Forslag til forordning

Artikel 12 – stk. 4 – afsnit 3

Kommissionens forslag

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

Ændringsforslag

Kommissionen forelægger et forslag for Europa-Parlamentet og Rådet om disse foranstaltninger, der har til formål at ændre væsentlige bestemmelser i denne forordning.

Ændringsforslag 44

Forslag til forordning

Artikel 12 – stk. 6 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

Ændringsforslag

udgår

Begrundelse

Ændringsforslag 45

Forslag til forordning

Artikel 12 – stk. 7

Kommissionens forslag

7. Kommissionen reviderer senest i 2015 metoden til at fastsætte de specifikke CO₂-emissioner for trinvis færdigopbyggede køretøjer i stk. 7 i del B i bilag II og forelægger om nødvendigt et forslag om ændring af bilag II for Europa-Parlamentet og Rådet.

Ændringsforslag

7. Senest i 2011 fastlægger Kommissionen en procedure for at opnå repræsentative værdier for CO₂-emissioner, brændstoffektivitet og massen af trinvis færdigopbyggede køretøjer til overvågningsformål.

Begrundelse

Det bør være Kommissionens ansvar at finde en passende løsning, før et lovforslag vedtages. Kommissionens forslag forudser et CO₂-overholdelsesmål fra 2014 og fremefter. Trinvis

færdigopbyggede køretøjer udgør ca. 15-16 % af hele markedet for lette erhvervskøretøjer. På grund af den høje markedsandel og den i øjeblikket ukendte indvirkning på OEM-bilparken er der behov for at fastlægge en passende procedure til opnåelse af repræsentative værdier for CO₂-emissioner og massen af trinvis færdigopbyggede køretøjer så hurtigt som muligt.

Ændringsforslag 46

Forslag til forordning Artikel 12 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 12a

Gennemførelsesforanstaltninger

Overvågningen og indberetningen af gennemsnitlige emissioner kræver, at der sikres ensartede gennemførelsesvilkår for så vidt angår vedtagelsen af detaljerede bestemmelser om indsamling, registrering, udformning, transmission, beregning og videregivelse af oplysninger vedrørende gennemsnitlige emissioner og anvendelsen af kravene i bilag II i overensstemmelse med den i artikel 13, stk. 2, omtalte procedure.

Med henblik på at fastslå, hvor meget miljøinnovationerne bidrager til opfyldelsen af en fabrikants specifikke emissionsmål, bør der vedtages detaljerede bestemmelser på grundlag af kriterierne i denne forordning.

Ændringsforslag 47

Forslag til forordning Artikel 13 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved **artikel 8** i beslutning **93/389/EØF**.

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved **artikel 9** i **Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 280/2004/EF af 11. februar 2004 om en mekanisme til overvågning af emissioner**

af drivhusgasser i Fællesskabet og til gennemførelse af Kyoto-protokollen¹.

1 EFT L 49 af 19.2.2004, s. 1.

Begrundelse

Der er tale om en teknisk ændring, eftersom artikel 9 i beslutning 280/2004/EF i sin nuværende affattelse erstatter artikel 8 i beslutning 93/389/EØF og bør anføres som reference analogt med forordning (EF) nr. 443/2009 om nedbringelse af CO₂-emissionerne for personbiler.

Ændringsforslag 48

**Forslag til forordning
Artikel 13 – stk. 3**

Kommissionens forslag

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 49

**Forslag til forordning
Artikel 13 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 13a

Delegerede retsakter

1. Med henblik på at tage højde for den tekniske udvikling kan Kommissionen ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 13b, og med forbehold for betingelserne i artikel 13c og 13d, vedtage ændringer til bilag II på grundlag af erfaringerne med anvendelsen af denne forordning som fastsat i artikel 7, stk. 9, andet afsnit, fastlægge metoder til opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser som fastsat i artikel 8, stk. 3, vedtage bestemmelser vedrørende fortolkningen af

undtagelseskriterierne for så vidt angår indholdet i ansøgninger om undtagelse, samt indholdet i og vurderingen af programmer til nedbringelse af specifikke CO₂-emissioner som fastsat i artikel 10, stk. 7, samt træffe foranstaltninger til at tilpasse formlerne i bilag I, så de afspejler ændringer i den forskriftsmæssige afprøvningsprocedure for måling af specifikke CO₂-emissioner som fastsat i artikel 12, stk. 6.

2. Når Kommissionen vedtager sådanne delegerede retsakter, handler den i overensstemmelse med nærværende forordnings bestemmelser.

Ændringsforslag 50

Forslag til forordning Artikel 13 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 13b

Udøvelse af delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 7, stk. 9, andet afsnit, artikel 8, stk. 3, artikel 10, stk. 7, artikel 12, stk. 6, og artikel 13a, i en periode på fem år fra denne forordnings ikrafttræden. Kommissionen aflægger rapport vedrørende de delegerede beføjelser senest seks måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges automatisk for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet tilbagekalder delegationen i henhold til artikel 13c.

2. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i artikel 13c og 13d anførte betingelser.

Ændringsforslag 51

Forslag til forordning Artikel 13 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 13c

Tilbagekaldelse af delegationen

1. Den i artikel 7, stk. 9, andet afsnit, artikel 8, stk. 3, artikel 10, stk. 7, artikel 12, stk. 6, og artikel 13a omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet.

2. Den institution, der har indledt en intern procedure med henblik på at afgøre, om delegationen af beføjelser skal tilbagekaldes, bestræber sig på at give den anden institution og Kommissionen meddelelse herom i rimelig tid, inden den endelige afgørelse træffes, og angiver samtidig, hvilke delegerede beføjelser der kunne være genstand for tilbagekaldelse, samt den mulige begrundelse herfor.

3. Afgørelsen om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning øjeblikkeligt eller på et senere tidspunkt, der præciseres i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er i kraft. Den offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende.

Ændringsforslag 52

Forslag til forordning Artikel 13 d (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 13d

Indsigelser mod delegerede retsakter

1. Europa-Parlamentet eller Rådet kan gøre indsigelse mod en delegeret retsakt inden for en frist på to måneder fra meddelelsen.

Fristen forlænges med to måneder på initiativ af Europa-Parlamentet eller Rådet.

2. Har hverken Europa-Parlamentet eller Rådet ved udløbet af den i stk. 1 nævnte frist gjort indsigelse mod den delegerede retsakt, offentliggøres den i Den Europæiske Unions Tidende og træder i kraft på den dato, der er fastsat heri.

Den delegerede retsakt kan offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende og træde i kraft inden fristens udløb, hvis både Europa-Parlamentet og Rådet har meddelt Kommissionen, at de ikke agter at gøre indsigelse.

3. Gør Europa-Parlamentet eller Rådet indsigelse mod en delegeret retsakt inden for den i stk. 1 nævnte frist, træder den ikke i kraft. Den institution, der gør indsigelse mod den delegerede retsakt, angiver begrundelsen herfor.

Ændringsforslag 53

Forslag til forordning Bilag I – nr. 1 – indledning

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. De *vejledende* specifikke CO₂-emissionsmål for hvert let erhvervskøretøj

1. De specifikke CO₂-emissionsmål for hvert let erhvervskøretøj målt i gram pr.

målt i gram pr. km fastsættes i overensstemmelse med følgende formel:

km fastsættes i overensstemmelse med følgende formel:

Ændringsforslag 54

Forslag til forordning Bilag 2 – del A – nr. 1 – indledning

Kommissionens forslag

1. For det år, der begynder den **1. januar 2011**, og hvert efterfølgende år registrerer medlemsstaterne følgende oplysninger om hvert nyt let erhvervskøretøj, der registreres på deres område:

Ændringsforslag

1. For det år, der begynder den **1. januar 2013**, og hvert efterfølgende år registrerer medlemsstaterne følgende oplysninger om hvert nyt let erhvervskøretøj, der registreres på deres område:

Begrundelse

Af hensyn til konsekvensen. Overvågningen bør ske i overensstemmelse med gennemførelsen af forordningen for at undgå, at der opstår markedsforvridding og forskelsbehandling af fabrikkerne.

Ændringsforslag 55

Forslag til forordning Bilag 2 – del A – nr. 3 – indledning

Kommissionens forslag

3. For det kalenderår, der begynder den **1. januar 2011**, og hvert efterfølgende år fastlægger hver medlemsstat efter metoderne i del B opdelt på hver fabrikant:

Ændringsforslag

3. For det kalenderår, der begynder den **1. januar 2013**, og hvert efterfølgende år fastlægger hver medlemsstat efter metoderne i del B opdelt på hver fabrikant:

Begrundelse

Af hensyn til konsekvensen. Overvågningen bør ske i overensstemmelse med gennemførelsen af forordningen for at undgå, at der opstår markedsforvridding og forskelsbehandling af fabrikkerne.

Ændringsforslag 56

Forslag til forordning
Bilag 2 – del A – nr. 3 – litra d – nr. ii

Kommissionens forslag

(ii) de specifikke CO₂-emissioner

Ændringsforslag

ii) de specifikke CO₂-emissioner *samt andelen af emissionsreduktioner som følge af innovative teknologier i overensstemmelse med artikel 11*

Begrundelse

Af hensyn til konsekvensen. Overvågningen bør ske i overensstemmelse med gennemførelsen af forordningen for at undgå, at der opstår markedsforvridning og forskelsbehandling af fabrikkanterne.

Ændringsforslag 57

Forslag til forordning
Bilag II – del B – nr. 7

Kommissionens forslag

7. Specifikke emissioner for trinvis færdigopbyggede køretøjer

De specifikke emissioner for trinvis færdigopbyggede køretøjer fastlægges i overensstemmelse med direktiv 2004/3/EF. Såfremt denne værdi ikke er tilgængelig, fastsættes de specifikke emissioner for et trinvis færdigopbygget køretøj til samme værdi som den højeste værdi af de specifikke emissioner for alle færdigopbyggede køretøjer, der er af samme køretøjstype som det delvis opbyggede køretøj, som det trinvis færdigopbyggede køretøj er baseret på, og som er registreret i EU i det samme overvågningsår, hvor "køretøjstype" defineres i overensstemmelse med artikel 3 i direktiv 2007/46/EF. Hvis der er mere end tre forskellige værdier af specifikke emissioner for alle færdigopbyggede køretøjer, anvendes de næsthøjeste specifikke emissioner.

Ændringsforslag

7. I forbindelse med køretøjer, der er fremstillet i flere etaper, er fabrikanten af det trinvis færdigopbyggede køretøj ansvarlig for hele køretøjet. Med henblik på at registrere de vigtigste CO₂-parametre og køretøjets referencemasse i overensstemmelse med nærværende forordning overtager fabrikanten af det delvist opbyggede køretøj imidlertid ansvaret for at overholde de i denne forordning fastsatte CO₂-mål. I denne forbindelse må fabrikanten af det delvist opbyggede køretøj ikke pålægges nogen urimelig byrde.

Fabrikanten af det trinvis færdigopbyggede køretøj oplyser med henblik på overvågning referencemassen for det trinvis færdigopbyggede køretøj samt den tilsvarende CO₂-værdi på grundlag af oplysninger fra fabrikanten af det trinvis delvis opbyggede køretøj, som enten fremlægger en oversigt over CO₂-værdier svarende til forskellige endelige inertivægtklasser, eller kun viser en CO₂-værdi afledt af det delvis opbyggede køretøj plus en standardmasse (300 kg for klasse III-køretøjer, 200 kg for køretøjer i klasse II, henholdsvis 100 kg for klasse I). Denne masse skal også gælde for del C.

Kommissionen foretager de for denne proces nødvendige tilpasninger af direktiv 2007/46/EF senest den 31. december 2011. For at sikre, at den beskrevne proces er gyldig, skal Kommissionen i løbet af det første kalenderår, efter at dette direktiv er trådt i kraft, godkende og i givet fald tilpasse processen. Først når denne tilpasning er trådt i kraft, kan køretøjer, der er fremstillet i flere etaper, integreres fuldstændigt med hensyn til at opfylde målværdierne.

BEGRUNDELSE

Et lovgivningsforslag om CO₂-emissioner fra lette erhvervskøretøjer har været ventet lige siden der blev indført en lignende lovgivning for personbiler.

Lette erhvervskøretøjer benyttes hovedsagelig af virksomheder, herunder små og mellemstore virksomheder, og i øjeblikket udgør lette erhvervskøretøjer ca. 12 % af bilparken. Vi må også erkende, at disse køretøjer ofte indkøbes i store mængder af indkøbere af bilparker og derfor allerede er underlagt en streng kontrol med hensyn til deres effektivitet og driftsomkostninger.

Til trods herfor udgjorde den gennemsnitlige reduktion af CO₂-emissioner i perioden 2002-2007 for lette erhvervskøretøjer 0,4-0,5 % om året, og denne forbedrede brændstoføkonomi er blevet opvejet af den øgede efterspørgsel efter transport og større køretøjer.

Det er derfor nødvendigt at vedtage fællesskabsmål for nye lette erhvervskøretøjer for at forebygge en fragmentering af det indre marked, som ville kunne opstå med vedtagelsen af uensartede foranstaltninger på medlemsstatsniveau. Fastsættelse af CO₂-emissionsnormer for nye lette erhvervskøretøjer er endvidere nødvendigt for at forebygge risikoen for, at der opstår et lovgivningsmæssigt hul som følge af en vis overlappning mellem registreringer af personbiler og lette erhvervskøretøjer. Endvidere opfordrede Rådet den 28. juni 2007 Kommissionen til at fremsætte et forslag vedrørende bedre brændstoføkonomi i lette erhvervskøretøjer. Endelig er det vigtigt at opmuntre bilbranchen til at investere i nye teknologier.

Ordføreren kan erklære sig enig i hovedparten af forslaget, og glæder sig især over det fornuftige forslag om hovedsageligt at lægge den lovgivning om CO₂-emissioner fra lette køretøjer, som blev vedtaget i Parlamentets sidste session, til grund for forslaget. Ligesom branchen for personbiler, bør også branchen for lette erhvervskøretøjer gøre en indsats for at yderligere at nedbringe emissionerne.

Det er imidlertid vigtigt at bemærke, at de to brancher ikke fungerer helt på samme måde. Branchen for lette erhvervskøretøjer har længere udviklings- og produktionscykluser end branchen for personbiler. Tilsvarende gælder det for lette erhvervskøretøjer, således som navnet indikerer, at disse i vid udstrækning anvendes i erhvervmæssigt øjemed, og i modsætning til personbiler er der mindre spillerum til at ændre deres form eller vægt med det formål at reducere emissionerne. Den vigtigste måde at gøre dette på for så vidt angår lette erhvervskøretøjer er at foretage ændringer på motoren og køretøjets mekanik – hvilket tager betydeligt længere tid og er langt mere omkostningskrævende end bare at ændre karosseriet. Det bør også noteres, at de lette erhvervskøretøjer allerede anvender diesel i meget større udstrækning end personbiler.

Ordføreren ønsker dog ikke, at måldatoerne i forslaget udskydes yderligere. En nærmere måldato vil skabe mere fokus og hurtigere resultater. Ikke desto mindre stiller ordføreren sig tvivlsom over for, hvor vidt det er realistisk at opnå det foreslåede langsigtede mål på 135 g CO₂/km inden for den givne tidsramme. I betragtning af de større omkostninger i forbindelse med nedbringelsen af CO₂ i lette erhvervskøretøjer i forhold til personbiler og de længere udviklings- og produktionscykluser, som er nødvendige, er et mål på 150g CO₂/km et

ambitiøst, men realiserbart mål.

Den foreslåede lovgivning gør det muligt for fabrikanter at danne pools imellem sig for på denne måde at opnå emissionsmålene. Denne fleksibilitet bør hilses velkommen. I overensstemmelse med princippet om, at et gram sparet CO₂ er et gram sparet CO₂, uanset hvordan dette er opnået, foreslår ordføreren, at fabrikanter, der både producerer personbiler og lette erhvervskøretøjer, får mulighed for at danne en pool mellem de to typer af køretøjer inden for deres selskab. Pooling mellem personbiler og lette erhvervskøretøjer (som tager udgangspunkt i et gennemsnit af afstanden til målet) reducerer omkostningerne for fabrikanternes overholdelse af reglerne som påvist i EU-konsekvensanalysen. Fra et miljøpolitisk og et politisk synspunkt spiller det ikke nogen rolle, om det er CO₂-emissionerne fra personbiler eller fra lette erhvervskøretøjer, som nedbringes. En sådan pooling udgør ikke nogen ulempe for de fabrikanter af lette erhvervskøretøjer, som ikke fremstiller personbiler, idet alle disse allerede er omfattet af artikel 10. Det er såvel gavnligt for miljøet som god forretningspraksis at give fabrikanterne denne yderligere fleksibilitet.

Ordføreren er glad for, at Kommissionen har foreslået undtagelser for fabrikanter, som producerer færre end 22 000 køretøjer om året, og mener, at forslaget udgør et fornuftigt udgangspunkt. Imidlertid bør det fremgå tydeligt af forordningen, at fabrikanter, som har fået tildelt en undtagelse, skal opnå de samme reduktioner som deres konkurrenter, og at Kommissionen ikke skal kunne foreslå urealistiske reduktioner, hvorfor ordføreren har fremsat et ændringsforslag til dette spørgsmål.

Ordføreren finder det overraskende, at de foreslåede sanktioner for fabrikanter, for hvem det ikke lykkes at reducere CO₂-emissionerne for lette erhvervskøretøjer, skal beregnes på et strengere grundlag end for fabrikanter, som ikke formår at reducere CO₂-emissionerne for personbiler. Sanktionerne bør være ens inden for begge brancher, og Kommissionens forslag indeholder ikke nogen begrundelse for at indføre strengere sanktioner for N1-køretøjer. Ordføreren foreslår derfor, at teksten ændres, så den svarer til lovgivningen for personbiler.

Hele formålet med dette forslag er at reducere CO₂-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer. Som påpeget er dette mere vanskeligt at gennemføre for lette erhvervskøretøjer end for personbiler, eftersom det hverken er lige så nemt eller lige så hurtigt at ændre karosseriet på lette erhvervskøretøjer for at gøre dem mere effektive. Alle ændringer skal i stedet foretages ved motoren eller mekanikken. En anden måde at tackle problemet på kunne imidlertid være at indføre obligatoriske hastighedsbegrænsende anordninger for lette erhvervskøretøjer, og da teknologien hertil allerede findes, er det en billig og effektiv måde at nedbringe emissionerne på her og nu, og mange kommercielle organisationer eftermonterer dem på deres køretøjer. Ordførerens forslag vedrører kun lette erhvervskøretøjer – køretøjer, som næsten udelukkende anvendes til erhvervsmæssige formål og ikke behøver at kunne køre hurtigere end 120 km/t – og det er ikke meningen, at dette skal danne præcedens for at indføre hastighedsbegrænsende anordninger for personbiler.

Endelig har Kommissionen – i et uofficielt dokument – erkendt, at dens oprindelige forslag for trinvis færdigopbyggede køretøjer (dvs. køretøjer, som opbygges i etaper af forskellige fabrikanter) ikke kan gennemføres. Det er naturligvis uretfærdigt at straffe fabrikanterne af basiskøretøjet, eftersom de ikke er ansvarlige for, hvad der sker med køretøjet senere i

produktionsforløbet. Kommissionen har foreslået at vende tilbage med et nyt forslag inden 2014, men ordføreren foreslår, at Kommissionen fremsætter et forslag til, hvorledes trinvis opbyggede køretøjer skal håndteres, inden 2011. Dette bør opnås ved at oprette et system til at måle de færdigbyggede køretøjers faktiske emissioner.

28.6.2010

UDTALELSE FRA UDVALGET OM INDUSTRI, FORSKNING OG ENERGI

til Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra lette køretøjer (KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

Rådgivende ordfører *: Werner Langen

(*) Procedure med associerede udvalg – forretningsordenens artikel 50

KORT BEGRUNDELSE

Siden 1995 har der eksisteret en EU-strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer. Allerede i sine konklusioner af 10. oktober 2000 anmodede Rådet (miljø) Kommissionen om at undersøge foranstaltninger til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer. Ved forordning (EF) nr. 443/2009 blev der fastsat mål for nedbringelsen af CO₂-emissionerne for personbiler og samtidig blev der henvist til nødvendigheden af at indføre CO₂-krav for lette erhvervskøretøjer.

Lette erhvervskøretøjer benyttes hovedsageligt af små og mellemstore virksomheder og udgør i øjeblikket ca. 12 % af bilparken. Det drejer sig her om varevogne, som fortrinsvis anvendes af håndværksvirksomheder, kurer- og eksprestjenester samt af mange detailhandlere, såsom blomsterhandlere, restauratører osv. De er af afgørende betydning for, at befolkningen forsynes med de nødvendige dagligvarer og fremmer samtidig beskæftigelsen og væksten i talrige regioner i EU.

1. Retsgrundlag

Ordføreren mener, at retsgrundlaget bør udvides med artikel 114 i EUF-traktaten (tidligere artikel 95 i TEF), da ordningen også tilsigter en harmonisering af det indre marked.

2. Formålet med forslaget til forordning

Med nærværende forslag til forordning ønsker Kommissionen gradvist fra 2014 til 2016 at nå et ensartet CO₂-emissionsmål for lette erhvervskøretøjer på 175 g CO₂/km. Forslaget indeholder desuden et langsigtet mål på 135 g CO₂/km. for lette erhvervskøretøjer, som skal gælde fra 2020 under forudsætning af, at opdaterede resultater fra konsekvensanalyser bekræfter, at det kan lade sig gøre at gennemføre dette mål. Europa-Parlamentet støtter

Kommissionens generelle målsætninger, men anser det imidlertid for absolut nødvendigt med en længere overgangsperiode. Forordningen, som Rådet og Europa-Parlamentet skal vedtage, skal indeholde konkurrencemæssigt neutrale, socialt sunde og bæredygtige reduktionsmål, som imødekommer de mange forskellige europæiske bilfabrikanter behov og position i den internationale konkurrence, og som samtidig tager hensyn til SMV-sektorens berettigede bekymringer.

3. Introduktionsfasen

Ifølge bilindustrien kræver udviklingen af nye typer og nye platforme inden for området for erhvervskøretøjer op til 10 år, og dertil kommer, at produktionscykluserne også er længere end for personbiler. Kommissionen har foreslået at gennemføre målet på 175 g CO₂/km. fra 2014 over en flerårig periode. På grund af de længere cyklusser bør indfasningen påbegyndes i 2015, da køretøjer, som sælges i 2014, allerede befinder sig i udviklings- hhv. produktionsfasen. En overgangsperiode fra 2015 til 2018 med en alternativ gradvis differentiering af målene på 65 %, 75 %, 80 % og 100 % af alle nye solgte biler svarer desuden til varigheden og den gradvise differentiering i forordning (EF) nr. 443/2009 om nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler. Gennemførelsen af det korrigerede langfristede mål på 150 g CO₂/km. bør indføres gradvist fra 2018 for at sikre fabrikanterne en overgangsperiode og for at gøre den fortsatte gennemførelse af innovative og brændstofbesparende teknologier mulige.

4. Køretøjer produceret i flere trin

Erhvervskøretøjer fremstilles ofte i flere trin. En køretøjsfabrikant leverer først et chassis, som dernæst tjener som basis for karrosseribyggenes videre fremstilling af det komplette køretøj. Andelen af små erhvervskøretøjer, som er fremstillet i flere trin, udgør ca. 25 %, mens den ved store erhvervskøretøjer er større. Disse køretøjer blev medtaget i forslaget til forordning. Med henblik på at fastslå det komplette køretøjs emissioner skal der anvendes en foreløbig og midlertidig metode, ifølge hvilken fabrikanterne skal overtage ansvaret for CO₂-emissionerne fra det komplette køretøj. Den foreslåede metode egner sig imidlertid ikke til at foretage en pålidelig undersøgelse af emissionerne fra det komplette køretøj. Dertil kommer, at fabrikanterne ikke råder over de data, som er nødvendige i denne forbindelse. Kommissionen har inden for rammerne af et arbejdsdokument allerede drøftet alternative metoder til at måle de specifikke CO₂-emissioner fra køretøjer, som er produceret i flere trin, og opfordres til at forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag om en passende metode til fastsættelse af de specifikke CO₂-emissioner fra færdigopbyggede køretøjer inden 2011.

5. Sanktioner

Der blev allerede fastsat en afgift for at overskride de fastsatte målværdier i forordningen om nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler. Sanktionerne skal over en seksårig overgangsperiode udgøre mellem 5 og 95 EUR pr. g. afhængigt af overskridelsens omfang, og derefter 95 EUR pr. første overskredne gram. For lette erhvervskøretøjer har Kommissionen foreslået en tilsvarende fremgangsmåde, som dog maksimalt skal udgøre 120 EUR. Afgiften for at overskride emissionsværdierne for lette erhvervskøretøjer må ikke være højere end for personbiler. Reglerne bør derfor med hensyn til afgiftens størrelse ligeledes tilpasses den tidsmæssige differentiering i forordning (EF) nr. 443/2009 om nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler.

ÆNDRINGSFORSLAG

Udvalget om Industri, Forskning og Energi opfordrer Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning:

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning Henvisning 1

Kommissionens forslag

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig **artikel 175**, stk. 1,

Ændringsforslag

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

Begrundelse

Der er tale om en teknisk justering, eftersom forslaget til forordningen blev fremsat, før Lissabontraktaten trådte i kraft.

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1a) Kommissionen afsluttede en revision af strategien for bæredygtig udvikling med fokus på de mest presserende problemer for bæredygtig udvikling, såsom transport, klimæændringer, folkesundhed og energibevarelse. Disse problemer er alle indbyrdes forbundne og kan afhjælpes ved hjælp af energieffektivitetsforanstaltninger inden for transportsektoren.

Begrundelse

Der bør være en henvisning til Den Europæiske Unions overordnede strategier. Strategien for bæredygtig udvikling udgør et vigtigt strategisk dokument, som endnu ikke er nævnt i betragtningerne.

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 2 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2a) der henviser til den stigende vejtrafik og de deraf følgende risici og gener, som stiller alle medlemsstaterne over for alvorlige færdselsikkerheds- og miljøproblemer.

Begrundelse

Offentliggørelsen af den nye TERM-rapport fra Det Europæiske Miljøagentur har netop understreget, at vejtrafikken fortsat skaber alvorlige miljøproblemer i Europa. De sikkerhedsmæssige aspekter ved vejtrafikken bør ligeledes fremhæves.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9a) Direktiv 1999/94/EF kræver allerede, at "reklamemateriale" for biler skal oplyse den endelige forbruger om køretøjets "officielle brændstofforbrug og de officielle specifikke CO₂-emissioner". Kommissionen har i sin henstilling 2003/217/EF fortolket dette på en sådan måde, at det omfatter markedsføring. Anvendelsesområdet for direktiv 1999/94/EF bør derfor udvides til at omfatte lette erhvervskøretøjer, således at reklamematerialet for enhver form for let erhvervskøretøj skal oplyse slutbrugeren om de officielle CO₂-emissioner og brændstofforbruget for det pågældende køretøj, når der forefindes energi- eller prisrelaterede oplysninger.

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) Fabrikkerne bør have fleksibilitet til at beslutte, hvordan de opfylder deres mål i medfør af denne forordning, og de bør kunne udligne emissionerne over deres bilpark af nye køretøjer i stedet for at skulle opfylde CO₂-mål for hvert enkelt køretøj. Fabrikkerne bør derfor pålægges at sikre, at de gennemsnitlige specifikke emissioner for alle nye lette erhvervskøretøjer, som registreres i Fællesskabet, og som de bærer ansvaret for, ikke overstiger gennemsnittet af emissionsmålene for disse køretøjer. Dette krav skal indføres gradvis mellem **2014 og 2016** for at lette dets indførelse. Dette er i overensstemmelse med de givne frister og varigheden af den indfasningsperiode, der er fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009.

Ændringsforslag

(13) Fabrikkerne bør have fleksibilitet til at beslutte, hvordan de opfylder deres mål i medfør af denne forordning, og de bør kunne udligne emissionerne over deres bilpark af nye køretøjer i stedet for at skulle opfylde CO₂-mål for hvert enkelt køretøj. Fabrikkerne bør derfor pålægges at sikre, at de gennemsnitlige specifikke emissioner for alle nye lette erhvervskøretøjer, som registreres i Fællesskabet, og som de bærer ansvaret for, ikke overstiger gennemsnittet af emissionsmålene for disse køretøjer. Dette krav skal indføres gradvis mellem **2015 og 2018** for at lette dets indførelse. Dette er i overensstemmelse med de givne frister og varigheden af den indfasningsperiode, der er fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009.

Begrundelse

På grund af de længere cyklusser i forbindelse med lette erhvervskøretøjer bør indfasningen påbegyndes i 2015, da køretøjer, som sælges i 2014, allerede befinder sig i udviklings- hhv. produktionsfasen. En overgangsperiode fra 2015-2018 med alternative differentierede mål på 65 %, 75 %, 80 % og 100 % af alle nye solgte biler svarer desuden til varigheden og differentieringen i forordning (EF) nr. 443/2009 om nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler.

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) For at sikre, at målene afspejler de særlige omstændigheder hos mindre fabrikker og nichefabrikker og er forenelige med fabrikantens reduktionspotentiale, bør der fastsættes alternative emissionsreduktionsmål for

Ændringsforslag

(14) For at sikre, at målene afspejler de særlige omstændigheder hos mindre fabrikker og nichefabrikker og er forenelige med fabrikantens reduktionspotentiale, bør der fastsættes alternative emissionsreduktionsmål for

sådanne fabrikker under hensyntagen til de teknologiske muligheder for, at de specifikke CO₂-emissioner for en given fabrikants køretøjer kan reduceres, og i overensstemmelse med de pågældende markedssegmenters særlige træk. Denne undtagelse bør være omfattet af gennemgangen af de specifikke emissionsmål i bilag I, som skal være afsluttet senest i begyndelsen af 2013.

sådanne fabrikker under hensyntagen til de teknologiske muligheder for, at de specifikke CO₂-emissioner for en given fabrikants køretøjer kan reduceres, *samt under hensyntagen til gennemsnitsværdien af CO₂-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer fra samtlige fabrikker*, og i overensstemmelse med de pågældende markedssegmenters særlige træk. Denne undtagelse bør være omfattet af gennemgangen af de specifikke emissionsmål i bilag I, som skal være afsluttet senest i begyndelsen af 2013.

Begrundelse

Kravet om et alternativt emissionsmål forpligter disse fabrikker til at gøre en større indsats end store fabrikker, men giver dem samtidig rimelige betingelser, der er baseret på gennemsnitsværdien for de CO₂-emissioner, som stammer fra fabrikker af lette erhvervskøretøjer.

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Betragtning 20

Kommissionens forslag

(20) Fabrikkerens opfyldelse af målene i denne forordning bør vurderes på fællesskabsniveau. Fabrikker, hvis gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overstiger grænserne i denne forordning, bør pålægges en afgift for emissionsoverskridelsen for hvert kalenderår fra den **1. januar 2014**. Afgiftens størrelse bør afhænge af, i hvor høj grad fabrikkerne ikke opfylder deres mål. For at sikre konsekvens bør afgiftsmekanismen svare til den, der er fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009. Afgifterne for emissionsoverskridelser bør betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget.

Ændringsforslag

(20) Fabrikkerens opfyldelse af målene i denne forordning bør vurderes på fællesskabsniveau. Fabrikker, hvis gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overstiger grænserne i denne forordning, bør pålægges en afgift for emissionsoverskridelsen for hvert kalenderår fra den **1. januar 2015**. Afgiftens størrelse bør afhænge af, i hvor høj grad fabrikkerne ikke opfylder deres mål. For at sikre konsekvens bør afgiftsmekanismen svare til den, der er fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009. Afgifterne for emissionsoverskridelser bør betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget.

Begrundelse

Som følge af den længere produktcyklus for lette erhvervskøretøjer bør indfasningen påbegyndes i 2015, da køretøjer, der sælges i 2014, allerede på nuværende tidspunkt er under udvikling eller sat i produktion. Afgiften for overskridelse af emissionsniveauerne bør opkræves tilsvarende og ikke før den 1. januar 2015.

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning Betragtning 21 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(21a) For at sikre, at værdierne for CO₂-emissioner og brændstoffektivitet for trinvis færdigopbyggede køretøjer er repræsentative, og at de faktiske CO₂-emissioner ikke undervurderes, bør Kommissionen fremlægge en specifik beregningsmetode til fastsættelse af emissionerne for hver type køretøj.

Begrundelse

Den af Kommissionen foreslåede metode til fastsættelse af de specifikke CO₂-emissioner for trinvis færdigopbyggede køretøjer er allerede blevet beskrevet som uegnet i et arbejdsdokument fra Kommissionen, i hvilket der samtidig blev henvist til nødvendigheden af at udarbejde en alternativ metode. På grund af den høje markedsandel er det nødvendigt, at der så hurtigt som muligt fastlægges en passende procedure med henblik på at opnå repræsentative CO₂-emissions- og masseværdier for færdigopbyggede køretøjer.

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning Betragtning 23

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(23) Der bør overvejes nye fremgangsmåder til at opnå det langsigtede mål, herunder navnlig kurvens hældning, nytteparameteret og afgiftsordningen for emissionsoverskridelser.

udgår

Begrundelse

En henvisning til indførelsen af yderligere særlige bestemmelser er i strid med systematikken i forslaget til forordning.

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning Betragtning 24

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(24) Landevejskøretøjers hastighed har stor indvirkning på deres brændstofforbrug og CO₂-emissioner. Uden hastighedsbegrænsning for lette erhvervskøretøjer er det desuden muligt, at der er et element af konkurrence med hensyn til tophastighed, som kan resultere i overdimensionerede drivaggregater og tilhørende ineffektivitet under langsommere driftsbetingelser. Det er derfor hensigtsmæssigt at undersøge muligheden for at udvide anvendelsesområdet for Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet med det formål at medtage de lette erhvervskøretøjer, som er omfattet af denne forordning.

udgår

Begrundelse

Bestemmelser om begrænsning af hastigheden for køretøjer henhører under medlemsstaternes kompetencer. Disse foranstaltninger blev desuden indført af trafiksikkerhedsmæssige årsager og ikke af miljøbeskyttelsesmæssige årsager.

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2. Fra 2020 fastsættes der i denne forordning et mål på **135 g CO₂/km** for de

2. Fra 2020 fastsættes der i denne forordning et mål på **150 g CO₂/km** for de

gennemsnitlige emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet.

gennemsnitlige emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet.

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. Denne forordning vil blive suppleret med yderligere foranstaltninger for at opnå en reduktion på 10 g CO₂/km som et led i Fællesskabets integrerede tilgang.

Begrundelse

Dette forslag er en fortsættelse af Kommissionens lovgivningsproces, indledt i 2007, med henblik på at tackle de virkninger af klimaændringerne, som vejkøretøjer forårsager.

Forslaget er en fortsættelse, og bestemmelserne bør være i overensstemmelse med den lovgivningsmæssige ramme for gennemførelse af målsætningerne for emissioner fra nye personbiler som fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009, hvilket klart anerkendes i betragtning 6 og artikel 11 i det nuværende udkast til forordning.

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2. En tidligere registrering uden for Fællesskabet mindre end tre måneder før registreringen i Fællesskabet tages ikke i betragtning.

2. En tidligere registrering, ***som er blevet foretaget*** uden for Fællesskabet mindre end tre måneder før registreringen i Fællesskabet, tages ikke i betragtning.

Begrundelse

Ændringsforlaget indeholder en sproglig præcisering og skaber sammenhæng i teksten i forordning (EF) nr. 443/2009 om nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler.

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra f

Kommissionens forslag

f) "specifikke CO₂-emissioner": et let erhvervskøretøjs emissioner målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og specificeret som CO₂-masseemission (kombineret) på typeattesten

Ændringsforslag

f) "specifikke CO₂-emissioner": et let erhvervskøretøjs emissioner målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og specificeret som CO₂-masseemission (kombineret) på typeattesten *for det færdigopbyggede eller trinvis færdigopbyggede køretøj*

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra g

Kommissionens forslag

g) "specifikt emissionsmål" i relation til en fabrikant: gennemsnittet af de vejledende specifikke CO₂-emissioner, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, for hvert nyt let erhvervskøretøj, som fabrikanten har fremstillet.

Ændringsforslag

g) i relation til en fabrikant: gennemsnittet af de vejledende specifikke CO₂-emissioner, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, for hvert nyt let erhvervskøretøj, som fabrikanten har fremstillet, *eller hvis fabrikanten har fået tildelt en undtagelsesbestemmelse efter artikel 10, de specifikke emissionsmål, der er fastsat ifølge denne undtagelsesbestemmelse.*

Begrundelse

Henvisningen til det specifikke emissionsmål for fabrikanter, som får tildelt en undtagelsesbestemmelse efter artikel 10 i denne forordning, bør af hensyn til sammenhængen i teksten i forordning (EF) nr. 443/2009 om nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler medtages.

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra g a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ga) "fodaftryk": sporvidden ganget med

*akselafstanden som anført i
typegodkendelsesattesten og defineret i
afsnit 2.1 og 2.3 i bilag I til direktiv
2007/46/EF*

Begrundelse

Tilføjelse af definition af hensyn til overensstemmelse med bilag II, del B, pkt. 5 og 6.

Ændringsforslag 17

**Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – litra g b (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

*gb) "nyttelast": forskellen mellem den
teknisk tilladte totalmasse i henhold til
bilag III til direktiv 2007/46/EF og
køretøjets masse.*

Begrundelse

*Af hensyn til retssikkerheden og klarheden bør alle de relevante begreber, som er omfattet af
forordningens bestemmelser, medtages i artikel 3 "Definitioner".*

Ændringsforslag 18

**Forslag til forordning
Artikel 4**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

For det kalenderår, der begynder den **1. januar 2014**, og hvert efterfølgende kalenderår sikrer hver fabrikant af lette erhvervskøretøjer, at dennes gennemsnitlige CO₂-emissioner ikke overskrider vedkommendes specifikke emissionsmål som fastsat i overensstemmelse med bilag I eller, såfremt en fabrikant har fået en undtagelse efter artikel 10, i overensstemmelse med den undtagelse.

Ved fastsættelsen af den enkelte fabrikants specifikke CO₂-emissioner skal der tages

For det kalenderår, der begynder den **1. januar 2015**, og hvert efterfølgende kalenderår sikrer hver fabrikant af lette erhvervskøretøjer, at dennes gennemsnitlige CO₂-emissioner ikke overskrider vedkommendes specifikke emissionsmål som fastsat i overensstemmelse med bilag I eller, såfremt en fabrikant har fået en undtagelse efter artikel 10, i overensstemmelse med den undtagelse.

Ved fastsættelsen af den enkelte fabrikants specifikke CO₂-emissioner skal der tages

hensyn til følgende procentsatser for hver fabrikants nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i det relevante år:

- 75 % i **2014**,
- 80 % i **2015**,
- 100 % fra og med **2016**.

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning Artikel 5

Kommissionens forslag

Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner skal hvert nyt let erhvervskøretøj med specifikke CO₂-emissioner på mindre end 50 g CO₂/km medregnes som:

2,5 lette erhvervskøretøjer i **2014**

1,5 lette erhvervskøretøjer i **2015**

1 let erhvervskøretøj fra **2016**.

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning Artikel 5 a (ny)

Kommissionens forslag

hensyn til følgende procentsatser for hver fabrikants nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i det relevante år:

- **65 % i 2015**
- 75 % i **2016**
- 80 % i **2017**
- 100 % fra og med **2018**.

Ændringsforslag

Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner skal hvert nyt let erhvervskøretøj med specifikke CO₂-emissioner på mindre end 50 g CO₂/km medregnes som:

– **3,5** lette erhvervskøretøjer i **2015**

– **2,5** lette erhvervskøretøjer i **2016**

– **2,0 lette erhvervskøretøjer i 2017**

– **1,0** let erhvervskøretøj fra **2018**.

Ændringsforslag

Artikel 5a

Hastighedsbegrænsende anordninger

For kalenderåret, der indledes den 1. januar 2014, og hvert af de følgende kalenderår skal de enkelte producenter af lette erhvervskøretøjer sikre, at nye lette erhvervskøretøjer er udstyret med fartbegrænsningsanordninger, hvor maksimumshastigheden er indstillet til

120 km/h.

Ændringsforslag 21

Forslag til forordning

Artikel 7 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. For det kalenderår, der begynder den **1. januar 2012**, og hvert efterfølgende kalenderår registrerer hver medlemsstat oplysninger om hvert nyt let erhvervskøretøj, som registreres på dens område, jf. del A i bilag II. Medlemsstaterne gør alt for at sikre, at indberetningsorganerne arbejder på en gennemskuelig måde.

Ændringsforslag

1. For det kalenderår, der begynder den **1. januar 2013**, og hvert efterfølgende kalenderår registrerer hver medlemsstat oplysninger om hvert nyt let erhvervskøretøj, som registreres på dens område, jf. del A i bilag II. Medlemsstaterne gør alt for at sikre, at indberetningsorganerne arbejder på en gennemskuelig måde.

Begrundelse

Overvågningen bør være i overensstemmelse med gennemførelsen af forordningen for at undgå, at der opstår markedsforvridning og forskelsbehandling af fabrikkerne.

Eftersom trinvis færdigopbyggede køretøjer først er omfattet af direktiv 2007/46/EF (typegodkendelse) fra april 2013, vil det ikke være muligt at overvåge sådanne køretøjer tilfredsstillende før dette tidspunkt. Et pilotprojekt bør omfatte en overvågning af trinvis færdigopbyggede køretøjer og have samme tidsfrist som for andre kategorier af køretøjer (f.eks. M1).

Bilfabrikanter bør allerede i løbet af overvågningsåret få permanent adgang til fabrikantens specifikke oplysninger overvåget af medlemsstaterne. En sådan regelmæssig levering af oplysninger til fabrikkerne gør det muligt for industrien at rette oplysninger allerede i løbet af overvågningsåret, hvilket mindsker risikoen for datauoverensstemmelser, når Kommissionen foretager en foreløbig beregning af de gennemsnitlige CO₂-emissioner i det foregående år.

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning

Artikel 7 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Senest den 28. februar **2013** og hvert efterfølgende år fastlægger hver

Ændringsforslag

2. Senest den 28. februar **2014** og hvert efterfølgende år fastlægger hver

medlemsstat de oplysninger, der er specificeret i del B i bilag II, for det foregående kalenderår og forelægger Kommissionen disse. Data skal forelægges i overensstemmelse med det format, der er specificeret i del C i bilag II.

medlemsstat de oplysninger, der er specificeret i del B i bilag II, for det foregående kalenderår og forelægger Kommissionen disse. Data skal forelægges i overensstemmelse med det format, der er specificeret i del C i bilag II.

Begrundelse

Overvågningen bør være i overensstemmelse med gennemførelsen af forordningen for at undgå, at der opstår markedsforvridning og forskelsbehandling af fabrikkerne.

Eftersom trinvis færdigopbyggede køretøjer først er omfattet af direktiv 2007/46/EF (typegodkendelse) fra april 2013, vil det ikke være muligt at overvåge sådanne køretøjer tilfredsstillende før dette tidspunkt. Et pilotprojekt bør omfatte en overvågning af trinvis færdigopbyggede køretøjer og have samme tidsfrist som for andre kategorier af køretøjer (f.eks. M1).

Bilfabrikanter bør allerede i løbet af overvågningsåret få permanent adgang til fabrikantens specifikke oplysninger overvåget af medlemsstaterne. En sådan regelmæssig levering af oplysninger til fabrikkerne gør det muligt for industrien at rette oplysninger allerede i løbet af overvågningsåret, hvilket mindsker risikoen for datauoverensstemmelser, når Kommissionen foretager en foreløbig beregning af de gennemsnitlige CO₂-emissioner i det foregående år.

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning

Artikel 7 – stk. 4 – afsnit 1

Kommissionens forslag

4. Kommissionen fører et centralt register over de data, som medlemsstaterne har indberettet i medfør af denne artikel, og dette register skal være offentligt tilgængeligt. Senest den **30. juni 2013** og hvert efterfølgende år beregner Kommissionen foreløbigt for hver fabrikant:

Ændringsforslag

4. Kommissionen fører et centralt register over de data, som medlemsstaterne har indberettet i medfør af denne artikel, og dette register skal være offentligt tilgængeligt. Senest den **30. juni 2014** og hvert efterfølgende år beregner Kommissionen foreløbigt for hver fabrikant:

Begrundelse

Af hensyn til konsekvensen. Overvågningen bør være i overensstemmelse med gennemførelsen af forordningen for at undgå, at der opstår markedsforvridning og forskelsbehandling af fabrikkerne. Erfaringerne fra forordningen om personbiler viser, at overvågningen er vanskelig at foretage. Der er behov for en længere frist til at etablere en pålidelig

overvågningsordning, navnlig eftersom der for nærværende ikke foreligger fuldstændige N1-data på EU-27-niveau, hvorfor udgangspunktet er ringere, end det for var personbiler.

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning

Artikel 7 – stk. 7

Kommissionens forslag

7. Hvis Kommissionen på grundlag af de beregninger, der er foretaget i henhold til stk. 5, skønner, at fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i relation til kalenderåret **2012** og **2013** overskrider dennes specifikke emissionsmål, underretter Kommissionen fabrikanten herom.

Ændringsforslag

7. Hvis Kommissionen på grundlag af de beregninger, der er foretaget i henhold til stk. 5, skønner, at fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i relation til kalenderåret **2013** og **2014** overskrider dennes specifikke emissionsmål, underretter Kommissionen fabrikanten herom.

Begrundelse

Af hensyn til konsekvensen. Overvågningen bør være i overensstemmelse med gennemførelsen af forordningen for at undgå, at der opstår markedsforvridning og forskelsbehandling af fabrikanterne.

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning

Artikel 7 – stk. 10 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

10a. Fra og med den 1. januar 2014 udvides overvågningen til trinvis færdigopbyggede køretøjer.

Begrundelse

Køretøjstypegodkendelsen (2007/46/EF) finder først anvendelse på alle typer af trinvis færdigopbyggede køretøjer fra maj 2013. Fra og med januar 2014 udvides overvågningen til trinvis færdigopbyggede køretøjer. 2014 bliver det første hele kalenderår med overvågning og indsamling af data om CO₂-emissioner og masseverdier af trinvis færdigopbyggede køretøjer i henhold til den nye procedure.

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning Artikel 8

Kommissionens forslag

1. Overstiger en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for det kalenderår, der begynder den **1. januar 2014**, og hvert kalenderår derefter dennes specifikke emissionsmål, pålægger Kommissionen fabrikanten eller eventuelt forvalteren af poolen en afgift for emissionsoverskridelsen.

2. Afgiften for den i stk. 1 nævnte emissionsoverskridelse beregnes efter følgende formel:

a) Fra **2014** til **2018**:

i) Ved emissionsoverskridelser på over 3 g CO₂/km:

$((\text{emissionsoverskridelse} - 3) \times 120 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{antal nye lette erhvervskøretøjer}$.

ii) Ved emissionsoverskridelser på over 2, men ikke over 3 g CO₂/km:

$((\text{emissionsoverskridelse} - 2) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times \text{antal nye lette erhvervskøretøjer}$.

Ved emissionsoverskridelser på over 1, men ikke over 2 g CO₂/km:

$((\text{emissionsoverskridelse} - 1) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{antal nye lette erhvervskøretøjer}$.

iv) Ved emissionsoverskridelser på ikke over 1 g CO₂/km

$(\text{emissionsoverskridelse} \times 5 \text{ EUR}) \times \text{antal nye lette erhvervskøretøjer}$.

b) Fra **2019**:

$(\text{emissionsoverskridelse} \times 120 \text{ EUR}) \times \text{antal nye lette erhvervskøretøjer}$.

3. Kommissionen fastsætter metoder til

Ændringsforslag

1. Overstiger en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for det kalenderår, der begynder den **1. januar 2015**, og hvert kalenderår derefter dennes specifikke emissionsmål, pålægger Kommissionen fabrikanten eller eventuelt forvalteren af poolen en afgift for emissionsoverskridelsen.

2. Afgiften for den i stk. 1 nævnte emissionsoverskridelse beregnes efter følgende formel:

a) Fra **2015** til **2019**:

i) Ved emissionsoverskridelser på over 3 g CO₂/km:

$((\text{emissionsoverskridelse} - 3) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{antal nye lette erhvervskøretøjer}$.

ii) Ved emissionsoverskridelser på over 2, men ikke over 3 g CO₂/km:

$((\text{emissionsoverskridelse} - 2) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times \text{antal nye lette erhvervskøretøjer}$.

Ved emissionsoverskridelser på over 1, men ikke over 2 g CO₂/km:

$((\text{emissionsoverskridelse} - 1) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{antal nye lette erhvervskøretøjer}$.

iv) Ved emissionsoverskridelser på ikke over 1 g CO₂/km

$(\text{emissionsoverskridelse} \times 5 \text{ EUR}) \times \text{antal nye lette erhvervskøretøjer}$.

b) Fra **2020**:

$(\text{emissionsoverskridelse} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{antal nye lette erhvervskøretøjer}$.

3. Kommissionen fastsætter metoder til

opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser i henhold til stk. 1.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i forordningen ved at supplere denne, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget.

opkrævning af afgifter for emissionsoverskridelser i henhold til stk. 1.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i forordningen ved at supplere denne, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget.

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning Artikel 9 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag

1. Senest den **31. oktober 2013** og den 31. oktober hvert efterfølgende år offentliggør Kommissionen en liste, hvor følgende angives for hver fabrikant:

Ændringsforslag

1. Senest den **31. oktober 2014** og den 31. oktober hvert efterfølgende år offentliggør Kommissionen en liste, hvor følgende angives for hver fabrikant:

Begrundelse

Af hensyn til konsekvensen. Offentliggørelsen bør være i overensstemmelse med gennemførelsen af forordningen for at undgå markedsforvridninger og forskelsbehandling af fabrikanterne.

Ændringsforslag 28

Forslag til forordning Artikel 9 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Fra den **31. oktober 2014** anføres det også i den liste, som offentliggøres i henhold til stk. 1, hvorvidt fabrikanten har levet op til kravene i artikel 4 for så vidt angår det foregående kalenderår.

Ændringsforslag

2. Fra den **31. oktober 2016** anføres det også i den liste, som offentliggøres i henhold til stk. 1, hvorvidt fabrikanten har levet op til kravene i artikel 4 for så vidt angår det foregående kalenderår.

Begrundelse

Denne ændring er en følge af ændringen af startdatoen for indfasningen i 2015.

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag

1. En ansøgning om undtagelse fra det specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, kan indgives af en fabrikant af færre end **22 000** nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet for hvert kalenderår, såfremt fabrikanten:

Ændringsforslag

1. En ansøgning om undtagelse fra det specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, kan indgives af en fabrikant af færre end **25 000** nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet for hvert kalenderår, såfremt fabrikanten:

Begrundelse

En forøgelse til 25 000 nye lette erhvervskøretøjer afspejler situationen for mindre fabrikanter bedre end en grænseværdi på 22 000 køretøjer.

Ændringsforslag 30

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag

b) er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, der i alt er ansvarlig for færre end **22 000** nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet for hvert kalenderår, eller

Ændringsforslag

b) er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, der i alt er ansvarlig for færre end **25 000** nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet for hvert kalenderår, eller

Begrundelse

En forøgelse til 25 000 nye lette erhvervskøretøjer afspejler situationen for mindre fabrikanter bedre end en grænseværdi på 22 000 køretøjer.

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 2 – litra d

Kommissionens forslag

d) et specifikt emissionsmål, der er i overensstemmelse med reduktionspotentiallet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type let erhvervskøretøj, der fremstilles.

Ændringsforslag

d) et specifikt emissionsmål, der er i overensstemmelse med reduktionspotentiallet, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner, **samt med gennemsnitsværdien af CO₂-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer fra samtlige fabrikker**, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type let erhvervskøretøj, der fremstilles.

Begrundelse

Kravet om et alternativt emissionsmål forpligter disse fabrikker til at gøre en større indsats end store fabrikker, men giver dem samtidig rimelige betingelser, der er baseret på gennemsnitsværdien for de CO₂-emissioner, som stammer fra fabrikker af lette erhvervskøretøjer.

Ændringsforslag 32

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag

2. Kommissionen vedtager senest den 31. december 2012 detaljerede bestemmelser om en procedure til godkendelse af sådanne innovative teknologier i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 13, stk. 2. Disse detaljerede bestemmelser skal være baseret på følgende kriterier for innovative teknologier:

Ændringsforslag

2. Kommissionen vedtager senest den 31. december 2012 detaljerede bestemmelser om en procedure til godkendelse af sådanne innovative teknologier i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 13, stk. 2. Disse detaljerede bestemmelser skal være **i overensstemmelse med bestemmelserne fastlagt i henhold til artikel 12, stk. 2, i forordning (EF) nr. 443/2009 og være baseret på følgende kriterier for innovative teknologier:**

Begrundelse

I artikel 12, stk. 2, i forordning (EF) nr. 443/2009 om personbilers emissioner nævnes det, at Kommissionen senest i 2010 skal vedtage deltaljerede bestemmelser om en procedure til godkendelse af sådanne innovative teknologier. Bestemmelserne om godkendelsesproceduren, som i øjeblikket drøftes vedrørende personbiler, bør også finde anvendelse på lette erhvervskøretøjer. Der bør ikke skelnes mellem miljøinnovationer til personbiler og lette erhvervskøretøjer, hvorfor der heller ikke bør være divergens mellem godkendelsesprocedurerne. Det bør undgås at udføre dobbeltarbejde.

Ændringsforslag 33

Forslag til forordning

Artikel 12

Kommissionens forslag

1. Senest den 31. oktober 2016 og derefter hvert tredje år vedtages foranstaltninger til ændring af bilag I for at justere værdien M0, som nævnt heri, til nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige masse i de foregående tre kalenderår.

Disse foranstaltninger får virkning første gang den **1. januar 2018** og derefter hvert tredje år.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

2. Kommissionen skal medtage lette erhvervskøretøjer i revisionen af procedurerne for måling af CO₂-emissioner i overensstemmelse med artikel 13, stk. 3, i forordning (EF) nr. 443/2009.

Fra datoen for den reviderede CO₂-emissionsmålingsprocedures ikrafttræden godkendes innovative teknologier ikke længere i henhold til proceduren i artikel 11.

3. Kommissionen skal medtage lette erhvervskøretøjer i revisionen af direktiv

Ændringsforslag

1. Senest den 31. oktober 2016 og derefter hvert tredje år vedtages foranstaltninger til ændring af bilag I for at justere værdien M0, som nævnt heri, til nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige masse i de foregående tre kalenderår.

Disse foranstaltninger får virkning første gang den **1. januar 2019** og derefter hvert tredje år.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

2. Kommissionen skal medtage lette erhvervskøretøjer i revisionen af procedurerne for måling af CO₂-emissioner i overensstemmelse med artikel 13, stk. 3, i forordning (EF) nr. 443/2009.

Fra datoen for den reviderede CO₂-emissionsmålingsprocedures ikrafttræden godkendes innovative teknologier ikke længere i henhold til proceduren i artikel 11.

3. Kommissionen skal medtage lette erhvervskøretøjer i revisionen af direktiv

2007/46/EF i overensstemmelse med artikel 13, stk. 4, i forordning (EF) nr. 443/2009.

4. Senest den 1. januar 2013 afslutter Kommissionen en revision af de specifikke emissionsmål i bilag I og af undtagelserne i artikel 10 med det formål at fastsætte:

de nærmere bestemmelser for inden år 2020 at nå et langsigtet mål på **135 g CO₂/km** på en omkostningseffektiv måde under forudsætning af, at opdaterede resultater af konsekvensanalysen bekræfter, at dette kan lade sig gøre samt de forskellige aspekter af gennemførelsen af dette mål, herunder afgiften for emissionsoverskridelser.

På grundlag af en sådan revision og en konsekvensanalyse heraf, herunder en samlet analyse af konsekvenserne for bilindustrien og de afhængige erhvervsgrøner, skal Kommissionen om nødvendigt

fremlægge et forslag til ændring af denne forordning på en måde, som ud fra et konkurrencesynspunkt er så upartisk som muligt, og som er socialt retfærdig og bæredygtig

bekræfte, at køretøjer i klasse N2 og M2 som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF med en referencemasse på højst 2 610 kg og køretøjer, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007, ***er omfattet af denne forordning.***

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ***ikke-væsentlige*** bestemmelser i denne forordning, ***vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.***

5. Kommissionen offentliggør senest i 2014 efter en konsekvensanalyse en rapport om tilgængeligheden af data om

2007/46/EF i overensstemmelse med artikel 13, stk. 4, i forordning (EF) nr. 443/2009.

4. Senest den 1. januar 2013 afslutter Kommissionen en revision af de specifikke emissionsmål i bilag I og af undtagelserne i artikel 10 med det formål at fastsætte:

de nærmere bestemmelser for inden år 2020 at nå et langsigtet mål på **150 g CO₂/km** på en omkostningseffektiv måde under forudsætning af, at opdaterede resultater af konsekvensanalysen bekræfter, at dette kan lade sig gøre samt

– de forskellige aspekter af gennemførelsen af dette mål, herunder afgiften for emissionsoverskridelser.

På grundlag af en sådan revision og en konsekvensanalyse heraf, herunder en samlet analyse af konsekvenserne for bilindustrien og de afhængige erhvervsgrøner, skal Kommissionen om nødvendigt

– fremlægge et forslag til ændring af denne forordning på en måde, som ud fra et konkurrencesynspunkt er så upartisk som muligt, og som er socialt retfærdig og bæredygtig

– ***identificere retningslinjerne for i denne forordning at inkludere*** køretøjer i klasse N2 og M2 som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF med en referencemasse på højst 2 610 kg og køretøjer, som typegodkendelsen er udvidet til i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007.

Kommissionen forelægger et forslag for Europa-Parlamentet og Rådet om disse væsentlige bestemmelser i denne forordning.

5. Kommissionen offentliggør senest i 2014 efter en konsekvensanalyse en rapport om tilgængeligheden af data om

fodaftryk og nyttelast og deres anvendelse som nytteparametre til at fastsætte specifikke emissionsmål og forelægger om nødvendigt et forslag om ændring af bilag I for Europa-Parlamentet og Rådet.

6. Der vedtages foranstaltninger, der kan sikre den nødvendige tilpasning af formlerne i bilag I, så de afspejler eventuelle ændringer af de forskriftsmæssige afprøvningsmetoder til måling af specifikke CO₂-emissioner.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

7. Kommissionen *reviderer* senest i 2015 *metoden til at fastsætte de specifikke CO₂-emissioner for trinvis færdigopbyggede køretøjer i stk. 7 i del B i bilag II og forelægger om nødvendigt et forslag om ændring af bilag II for* Europa-Parlamentet og Rådet.

fodaftryk og nyttelast og deres anvendelse som nytteparametre til at fastsætte specifikke emissionsmål og forelægger om nødvendigt et forslag om ændring af bilag I for Europa-Parlamentet og Rådet.

6. Der vedtages foranstaltninger, der kan sikre den nødvendige tilpasning af formlerne i bilag I, så de afspejler eventuelle ændringer af de forskriftsmæssige afprøvningsmetoder til måling af specifikke CO₂-emissioner.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

7. Kommissionen *forelægger* senest i 2011 Europa-Parlamentet og Rådet *et forslag om en procedure til at fastsætte de specifikke CO₂-emissioner for trinvis færdigopbyggede køretøjer.*

Ændringsforslag 34

Forslag til forordning Artikel 13 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved *artikel 8* i beslutning *93/389/EØF*.

Ændringsforslag

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved *artikel 9* i beslutning *280/2004/EF*.

Begrundelse

Der er tale om en teknisk ændring, eftersom artikel 9 i beslutning 280/2004/EF i sin nuværende affattelse erstatter artikel 8 i beslutning 93/389/EØF og bør anføres som reference analogt med forordning (EF) nr. 443/2009 om nedbringelse af CO₂-emissionerne for personbiler.

Ændringsforslag 35

Forslag til forordning Bilag I

Kommissionens forslag

1. De *vejledende* specifikke CO₂-emissionsmål for hvert let erhvervskøretøj målt i gram pr. km fastsættes i overensstemmelse med følgende formel:

a) Fra **2014** til **2017**:

$$\text{Vejledende specifik CO}_2\text{-emission} = 175 + a \times (M - M_0)$$

hvor:

M = køretøjets masse i kilogram (kg)

$$M_0 = 1\,706,0$$

$$a = 0,093$$

b) Fra **2018**:

$$\text{Vejledende specifik CO}_2\text{-emission} = 175 + a \times (M - M_0)$$

hvor:

M = køretøjets masse i kilogram (kg)

M₀ = værdien fastlagt i henhold til artikel 11, stk. 1

$$a = 0,093$$

Ændringsforslag

1. De specifikke CO₂-emissionsmål for hvert let erhvervskøretøj målt i gram pr. km fastsættes i overensstemmelse med følgende formel:

a) Fra **2015** til **2018**:

$$\text{Vejledende specifik CO}_2\text{-emission} = 175 + a \times (M - M_0)$$

hvor:

M = køretøjets masse i kilogram (kg)

$$M_0 = 1\,706,0$$

$$a = 0,093$$

b) Fra **2019**:

$$\text{Specifik CO}_2\text{-emission} = 175 + a \times (M - M_0)$$

hvor:

M = køretøjets masse i kilogram (kg)

M₀ = værdien fastlagt i henhold til artikel 11, stk. 1

$$a = 0,093$$

Ændringsforslag 36

Forslag til forordning Bilag II – del A – nr. 1 – indledning

Kommissionens forslag

1. For det år, der begynder den **1. januar 2011**, og hvert efterfølgende år registrerer medlemsstaterne følgende oplysninger om hvert nyt let erhvervskøretøj, der registreres på deres område:

Ændringsforslag

1. For det år, der begynder den **1. januar 2013**, og hvert efterfølgende år registrerer medlemsstaterne følgende oplysninger om hvert nyt let erhvervskøretøj, der registreres på deres område:

Begrundelse

Af hensyn til konsekvensen. Overvågningen bør være i overensstemmelse med gennemførelsen af forordningen for at undgå, at der opstår markedsforvridning og forskelsbehandling af fabrikkerne.

Ændringsforslag 37

Forslag til forordning Bilag II – del A – nr. 3 – indledning

Kommissionens forslag

3. For det kalenderår, der begynder den **1. januar 2011**, og hvert efterfølgende år fastlægger hver medlemsstat efter metoderne i del B opdelt på hver fabrikant:

Ændringsforslag

3. For det kalenderår, der begynder den **1. januar 2013**, og hvert efterfølgende år fastlægger hver medlemsstat efter metoderne i del B opdelt på hver fabrikant:

Begrundelse

Af hensyn til konsekvensen. Overvågningen bør være i overensstemmelse med gennemførelsen af forordningen for at undgå, at der opstår markedsforvridning og forskelsbehandling af fabrikkerne.

Ændringsforslag 38

Forslag til forordning Bilag II – del B – nr. 7

Kommissionens forslag

7) *Specifikke emissioner for trinvis færdigopbyggede køretøjer*

De specifikke emissioner for trinvis færdigopbyggede køretøjer fastlægges i overensstemmelse med direktiv 2004/3/EF. Såfremt denne værdi ikke er tilgængelig, fastsættes de specifikke emissioner for et trinvis færdigopbygget køretøj til samme værdi som den højeste værdi af de specifikke emissioner for alle færdigopbyggede køretøjer, der er af samme køretøjstype som det delvis opbyggede køretøj, som det trinvis færdigopbyggede køretøj er baseret på, og som er registreret i EU i det samme

Ændringsforslag

udgår

overvågningsår, hvor "køretøjstype" defineres i overensstemmelse med artikel 3 i direktiv 2007/46/EF. Hvis der er mere end tre forskellige værdier af specifikke emissioner for alle færdigopbyggede køretøjer, anvendes de næsthøjeste specifikke emissioner.

Begrundelse

Den af Kommissionen foreslåede metode til fastsættelse af de specifikke CO₂-emissioner for trinvis færdigopbyggede køretøjer er allerede blevet beskrevet som uegnet i et arbejdsdokument fra Kommissionen, i hvilket der samtidig blev henvist til nødvendigheden af at udarbejde en alternativ metode.

PROCEDURE

Titel	Præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner		
Referencer	KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD)		
Korresponderende udvalg	ENVI		
Udtalelse fra Dato for meddelelse på plenarmødet	ITRE 24.11.2009		
Associeret/Associerede udvalg – dato for meddelelse på plenarmødet	20.5.2010		
Rådgivende ordfører Dato for valg	Werner Langen 11.2.2010		
Behandling i udvalg	7.4.2010	28.4.2010	31.5.2010
Dato for vedtagelse	24.6.2010		
Resultat af den endelige afstemning	+: 41	–: 14	0: 0
Til stede ved den endelige afstemning – medlemmer	Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Ioan Enciu, Adam Gierek, Norbert Glante, Fiona Hall, Edit Herczog, Lena Kolarska-Bobińska, Béla Kovács, Philippe Lamberts, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Niki Tzavela, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Alejo Vidal-Quadras, Henri Weber		
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	Matthias Groote, Andrzej Grzyb, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Mario Pirillo, Vladimír Remek, Frédérique Ries, Hermann Winkler		
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere, jf. art. 187, stk. 2	Izaskun Bilbao Barandica, Jacqueline Foster, Jan Zahradil		

1.7.2010

UDTALELSE FRA TRANSPORT- OG TURISMEUDVALGET

til Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra lette køretøjer (KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

Rådgivende ordfører: Oldřich Vlasák

KORT BEGRUNDELSE

1. Udkastet til forordning er baseret på den forudsætning, at en sænkning af brændstofforbruget for lette erhvervskøretøjer vil reducere det samlede niveau for CO₂-emissioner fra transport og således afbøde klimaændringerne.
2. Forslaget fastlægger CO₂-emissionsgrænser for nye lette erhvervskøretøjer i EU. Hver fabrikant eller importør, som ikke opfylder kravene inden for den fastsatte tidsfrist, vil blive pålagt bøder.
3. Kommissionens formål er at sikre, at fabrikanterne bringer nye køretøjer med forbedrede CO₂-emissionsresultater i omsætning. Dette vil gøre det muligt for brugerne at opgradere deres flåder og reducere deres bidrag til CO₂-fodaftrykket fra transport.
4. Det er imidlertid tvivlsomt, om forslaget vil opfylde dette mål:
 - i) Forholdet mellem de tendenser, der beskrives som klimaændringer, og menneskelige aktiviteter (inklusive transport) er almindeligt accepteret, men er endnu ikke endelig bevist.
 - ii) Mængden af CO₂-emissioner afhænger i vid udstrækning af køretøjers brændstofforbrug og er derfor ikke kun relateret til motorteknologi, men også andre egenskaber (dæk, brændstofkvalitet o.a.) og de betingelser, hvorunder køretøjet benyttes (infrastrukturens kvalitet, hastighed, tæt trafik, trafikpropper, lastens vægt etc.).
 - iii) Derfor vil en ensidig fokusering på teknologi ikke nødvendigvis føre til de ønskede resultater.

- iv) Forslaget, der er bygget over forordningen om personbiler (forordning (EF) nr. 443/2009), undlader at tage tilstrækkeligt hensyn til de grundlæggende forskelle mellem personbiler og lette erhvervskøretøjer og er i virkeligheden endnu mere ambitiøst: tidshorizonten er kortere, og sanktionerne er højere (120 EUR mod 95 EUR).
 - v) De foreslåede foranstaltninger er fokuseret på den økonomiske kædes udbudsside, men fremprovokerer ikke efterspørgsel efter forbedrede lette erhvervskøretøjer (incitament for erhvervsdrivende/købere) og imødegår ikke andre vigtige aspekter af brændstofforbrug.
 - vi) Opfyldelse af målene om 175 (2016) og 135 (2020) g CO₂/km vil kræve større investeringer fra automobilindustrien i udviklingen af nye teknologier.
 - vii) Ikke alene vil disse investeringer påvirke køretøjernes pris (op til 10 % prisstigning), hvorved de bliver mindre økonomisk overkommelige, og erhvervsdrivende dermed afskrækkes fra at købe sådanne (dette vil tvinge dem til at bruge deres nuværende flåde med lavere ydelse i form af brændstofforbrug og CO₂-emissioner, og i nogle lande kan det endog resultere i en øget import af brugte biler) -
 - viii) automobilindustrien har også problemer, eftersom efterspørgslen efter nye biler er faldet hurtigt på grund af den økonomiske krise. Potentielle obligatoriske investeringer i nye teknologier er derfor vanskelige at effektuere og vil forværre industriens rentabilitet (især med hensyn til de 135 g CO₂/km i 2020).
 - ix) Desuden er automobilindustrien allerede forpligtet til at afsætte en stor del F&U-midler til opfyldelse af Euro 5- og Euro 6-målene.
5. Der er betydelige bekymringer om, hvorvidt disse foranstaltninger vil opfylde den oprindelige målsætning om at forhindre klimaændringer, og om de mål og den tidsplan, der foreslås, er realistiske og mulige at opfylde.
6. Under hensyntagen til:
- i) forordning nr. 2007/46, 715/2007 og 443/2009
 - ii) denne sektors relativt lave andel af de samlede CO₂-emissioner
 - iii) behovet for at forbedre brændstofforbrugets effektivitet og dermed CO₂-emissionerne i transportsektoren for at øge luftkvaliteten
 - iv) industriens nuværende frivillige forpligtelser (f.eks. Den Internationale Vognmandsorganisations beslutning om en frivillig forpligtelse til at reducere CO₂-emissionerne med 30 % inden 2030)
 - v) overordnede tendenser til forbedring af brændstofforbrugets effektivitet som følge af efterspørgsel fra operatører inden for denne meget konkurrenceprægede industri
 - vi) den nuværende optimering af lette erhvervskøretøjers brændstofforbrug og et deraf afledt reduceret potentiale for yderligere forbedringer
 - vii) den særlige produktionscyklus for lette erhvervskøretøjer (ca. ti år): længere end for personbiler
 - viii) risikoen for, at klasser af lette erhvervskøretøjer, som ikke kan opfylde målene, forsvinder, efterhånden som brugere køber flere køretøjer med lavere udledning frem for en større type køretøj, som er blevet trukket tilbage, fordi den ikke kunne leve op til målene

- ix) risikoen for, at særlige former for lette erhvervskøretøjer, som f.eks. anvendes af politiet, redningskræfter eller til andre særlige formål af almen interesse, ikke vil være i stand til at leve op til målene
- x) den økonomiske afmatning og dennes alvorlige konsekvenser for bilfabrikanter og brugere
- xi) behovet for at støtte industrien (fabrikanter) snarere end at forfordele den med byrdefulde foranstaltninger (eller endog bøder)
- xii) behovet for at støtte erhvervslivet (brugerne) i stedet for at tilskynde til yderligere omkostninger via diskutabile politiske foranstaltninger
- xiii) behovet for yderligere incitamenter til støtte for efterspørgslen efter og brugen af køretøjer med forbedret brændstoføkonomi
- xiv) faren for at pålægge industrien og dermed forbundne sektorer praktiske byrder via innovative, men upraktiske politikker
- xv) TRAN's rolle som fortalere for mobilitet i EU.

De vigtigste punkter i ordførerens forslag er derfor:

- at udskyde forordningens ikrafttrædelse (med 3 år for målet om 175 g CO₂/km)
- at sænke 2020-målet fra 135 til 162 g CO₂/km
- at anvende indtægterne fra afgiften for emissionsoverskridelse til at finansiere projekter, der sigter mod at nedbringe transportens indvirkning på miljøet
- at forbedre foranstaltninger i forbindelse med superkreditter og harmonisere bøder vedrørende lette erhvervskøretøjer og personbiler samt andre ændringsforslag.

ÆNDRINGSFORSLAG

Transport- og Turismeudvalget opfordrer Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning:

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning Betragtning 15

Kommissionens forslag

15. I Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer er der fastsat en integreret tilgang med henblik på at nå fællesskabsmålet på 120 g CO₂/km i 2012, samtidig med at der også præsenteres en mere langsigtet vision for yderligere emissionsreduktioner. Forordning (EF) nr. 443/2009 underbygger

Ændringsforslag

15. I Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer er der fastsat en integreret tilgang med henblik på at nå fællesskabsmålet på 120 g CO₂/km i 2012, samtidig med at der også præsenteres en mere langsigtet vision for yderligere emissionsreduktioner. Forordning (EF) nr. 443/2009 underbygger

dette mere langsigtede synspunkt ved at fastsætte et mål på 95 g CO₂/km som gennemsnitlige emissioner for bilparken af nye biler. For at sikre overensstemmelse med denne tilgang og for at skabe et sikkert grundlag for industriens planlægning bør der fastsættes et langsigtet mål for specifikke CO₂-emissioner fra lette erhvervskøretøjer i 2020.

dette mere langsigtede synspunkt ved at fastsætte et mål på 95 g CO₂/km som gennemsnitlige emissioner for bilparken af nye biler. For at sikre overensstemmelse med denne tilgang og for at skabe et sikkert grundlag for industriens planlægning bør der *ligeledes* fastsættes et langsigtet mål for specifikke CO₂-emissioner fra lette erhvervskøretøjer i 2020. *Målsætningen om gennemsnitligt 135 g CO₂/km skal nås inden år 2022.*

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 20

Kommissionens forslag

20. Fabrikanternes opfyldelse af målene i denne forordning bør vurderes på fællesskabsniveau. Fabrikanten, hvis gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overstiger grænserne i denne forordning, bør pålægges en *afgift* for emissionsoverskridelsen for hvert kalenderår fra den 1. januar 2014. *Afgiftens* størrelse bør afhænge af, i hvor høj grad fabrikanten ikke opfylder deres mål. For at sikre konsekvens bør *afgiftsmekanismen* svare til den, der er fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009. *Afgifterne* for emissionsoverskridelser bør betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget.

Ændringsforslag

20. Fabrikanternes opfyldelse af målene i denne forordning bør vurderes på fællesskabsniveau. Fabrikanten, hvis gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner overstiger grænserne i denne forordning, bør pålægges en *strafafgift* for emissionsoverskridelsen for hvert kalenderår fra den 1. januar 2014. *Strafavgiftens* størrelse bør afhænge af, i hvor høj grad fabrikanten ikke opfylder deres mål. For at sikre konsekvens bør *strafafgiftsmekanismen* svare til den, der er fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009. *Strafavgifterne* for emissionsoverskridelser bør betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget.

(Formålet med dette ændringsforslag er at erstatte udtrykket "afgift" med udtrykket "strafafgift". (Denne ændring vedrører hele teksten).

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er at erstatte udtrykket "afgift" med udtrykket

"strafafgift". Denne ændring vedrører hele retsaktsforslaget (betragtning 23 og 26 samt artikel 6, 8, 10 og 12).

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 21 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(21a) For at sikre, at værdierne for CO₂-emissioner og brændstoffektivitet for trinvis færdigopbyggede køretøjer er repræsentative, bør Kommissionen, hvor det er relevant, overveje at revidere lovgivningen om typegodkendelse.

Begrundelse

For at tage højde for de særlige vilkår for trinvis færdigopbyggede køretøjer, dvs. køretøjer, der først bygges, så de fremstår i ufuldstændig tilstand, og som derefter mindst undergår ét yderligere stadium mod færdiggørelse udført af en anden producent, har Kommissionen forelagt anbefalede ændringer til det oprindelige forslag. Dette ændringsforslag afspejler disse anbefalinger.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 23 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(23a) De gavnlige virkninger af hastighedsbegrænsningsanordninger for så vidt angår miljøbeskyttelse, energiforbrug, slid på motor og dæk samt trafiksikkerheden vil bidrage til at nå målene for denne forordning.

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Betragtning 24

Kommissionens forslag

24. Landevejskøretøjers hastighed har stor indvirkning på deres brændstofforbrug og CO₂-emissioner. Uden hastighedsbegrænsning for lette erhvervskøretøjer er det desuden muligt, at der er et element af konkurrence med hensyn til tophastighed, som kan resultere i overdimensionerede drivaggregater og tilhørende ineffektivitet under langsommere driftsbetingelser. Det er derfor hensigtsmæssigt at **undersøge muligheden for at** udvide anvendelsesområdet for Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet med det formål at medtage de lette erhvervskøretøjer, som er omfattet af denne forordning.

Ændringsforslag

24. Landevejskøretøjers hastighed har stor indvirkning på deres brændstofforbrug og CO₂-emissioner. Uden hastighedsbegrænsning for lette erhvervskøretøjer er det desuden muligt, at der er et element af konkurrence med hensyn til tophastighed, som kan resultere i overdimensionerede drivaggregater og tilhørende ineffektivitet under langsommere driftsbetingelser. Det er derfor hensigtsmæssigt at udvide anvendelsesområdet for Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet med det formål at medtage de lette erhvervskøretøjer, som er omfattet af denne forordning.

Begrundelse

Til forskel fra tunge køretøjer er lette erhvervskøretøjer i øjeblikket ikke udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger. Hastighedsbegrænsere er en meget omkostningseffektiv metode til at begrænse brændstofforbruget, CO₂-emissionerne og bidrager desuden til trafiksikkerheden. Anvendelsesområdet for direktiv 92/6/EØF som ændret ved direktiv 2002/85/EF skal udvides med henblik på at medtage lette erhvervskøretøjer under direktivets bestemmelser.

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Fra **2020** fastsættes der i denne forordning et mål på 135 g CO₂/km for de gennemsnitlige emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet.

Ændringsforslag

2. Fra **2022** fastsættes der i denne forordning et mål på 135 g CO₂/km for de gennemsnitlige emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet.

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag

a) "gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner" i relation til en fabrikant: de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra alle lette erhvervskøretøjer, som fabrikanten har fremstillet

Ændringsforslag

a) "gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner" i relation til en fabrikant: de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra alle lette erhvervskøretøjer, **som beskrevet i artikel 2**, som fabrikanten har fremstillet

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 1 – litra f

Kommissionens forslag

f) "specifikke CO₂-emissioner": et let erhvervskøretøjs emissioner målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og specificeret som CO₂-masseemission (kombineret) på typeattesten

Ændringsforslag

f) "specifikke CO₂-emissioner": et let erhvervskøretøjs emissioner målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og specificeret som CO₂-masseemission (kombineret) på typeattesten **for det færdigopbyggede eller trinvis færdigopbyggede køretøj**

Begrundelse

For at tage højde for de særlige vilkår for trinvis færdigopbyggede køretøjer har Kommissionen forelagt anbefalede ændringer til det oprindelige forslag. Dette ændringsforslag afspejler disse anbefalinger.

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 1 – litra g a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ga) "færdigopbygget køretøj": ethvert køretøj, der ikke skal færdiggøres for at opfylde de tekniske krav i direktiv 2007/46/EF

Begrundelse

Færdigopbyggede køretøjer er omfattet af forslaget til retsakt.

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 1 – litra g b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

gb) "aftryk": sporvidden ganget med akselafstanden som anført i typegodkendelsesattesten og defineret i afsnit 2.1 og 2.3 i bilag I til direktiv 2007/46/EF.

Begrundelse

Af hensyn til konsekvensen med Bilag II, Del B, punkt 5.

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Er de specifikke emissioner for det trinvis færdigopbyggede køretøj ikke tilgængelige, anvender fabrikanten af basiskøretøjet de specifikke emissioner for basiskøretøjet til at fastsætte dettes gennemsnitlige CO₂-emissioner.

Begrundelse

For at tage højde for de særlige vilkår for trinvis færdigopbyggede køretøjer har Kommissionen forelagt anbefalede ændringer til det oprindelige forslag. Dette ændringsforslag afspejler disse anbefalinger.

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 2 – led 1, 2 og 3

Kommissionens forslag

- 75 % i 2014
- 80 % i 2015
-100 % fra og med 2016.

Ændringsforslag

- 50 % i 2014
- 75 % i 2015
-100 % fra og med 2016.

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Artikel 5 – titel

Kommissionens forslag

Superkreditter

Ændringsforslag

Superkreditter *og økonomiske incitamenter*

Begrundelse

Det er nødvendigt at udvide forordningens anvendelsesområde for at tilskynde til en fornyelse af parken af lette erhvervskøretøjer.

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. -1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-1a. Medlemsstaterne kan indføre bestemmelser om økonomiske incitamenter for seriefremstillede køretøjer, der er i overensstemmelse med denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

Disse incitamenter gælder for alle nye køretøjer, der sælges på markedet i en medlemsstat og som minimum overholder de specifikke emissionsmål i bilag I forud for de datoer, der er fastsat i dette bilag, og de skal ophøre på de datoer, der er

fastsat heri.

Begrundelse

For at nå målene skal er vi nødt til at tilskynde til en fornyelse af bilparken.

Ændringsforslag 15

**Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. -1 b (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-1b. Medlemsstaterne kan indføre økonomiske incitamerter for eftermontering på eksisterende køretøjer og skrotning af køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med denne forordning.

Begrundelse

For at nå målene skal er vi nødt til at tilskynde til en fornyelse af bilparken.

Ændringsforslag 16

**Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. -1 c (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-1c. For hver type køretøj må de økonomiske incitamerter, der er omtalt i stk. -1a og -1b, ikke overstige de supplerende udgifter til de tekniske anordninger, der indføres for at sikre overholdelsen af de specifikke emissionsmål i bilag I, herunder udgifterne til montering i køretøjet.

Begrundelse

De økonomiske incitamerter skal kædes sammen med de supplerende udgifter til de tekniske anordninger, der indføres for at sikre overholdelsen af emissionsgrænseværdierne.

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. -1 d (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-1d. Kommissionen skal underrettes i tide om planer om at indføre eller ændre de økonomiske incitament, jf. stk. -1a og -1b.

Begrundelse

Kommissionen skal spille en rolle som koordinator.

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning
Artikel 5 – indledning – led 1, 2 og 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

- 2,5 lette erhvervskøretøjer i 2014
- 1,5 lette erhvervskøretøjer i **2015**
- 1 let erhvervskøretøj fra **2016**.

- 2,5 lette erhvervskøretøjer i 2014
- 1,5 lette erhvervskøretøjer i **2016**
- 1 let erhvervskøretøj fra **2018**.

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning
Artikel 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 5a

Hastighedsbegrænsning

Fra og med 2018 skal producenter af lette erhvervskøretøjer sikre, at alle nye lette erhvervskøretøjer, der hører under nærværende forordnings anvendelsesområde, jf. artikel 2, er udstyret med fartbegrænsningsanordninger, hvor maksimumshastigheden er indstillet til

120 km/t.

Begrundelse

Til forskel fra tunge køretøjer er lette erhvervskøretøjer i øjeblikket ikke udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger. Hastighedsbegrænsere er en meget omkostningseffektiv metode til at begrænse brændstofforbruget, CO₂-emissionerne og bidrager desuden til trafiksikkerheden.

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Overstiger en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for det kalenderår, der begynder den 1. januar 2014, og hvert kalenderår derefter dennes specifikke emissionsmål, pålægger Kommissionen **fabrikanten** eller eventuelt **forvalteren** af poolen en afgift for emissionsoverskridelsen.

Ændringsforslag

1. Overstiger en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner for det kalenderår, der begynder den 1. januar 2014, og hvert kalenderår derefter dennes specifikke emissionsmål, pålægger Kommissionen **alle fabrikanter** eller eventuelt **forvaltere** af poolen **udtrykkeligt at betale** en afgift for emissionsoverskridelsen.

Ændringsforslag 21

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 2 – afsnit 1 – litra a – nr. i

Kommissionens forslag

a) Fra 2014 til 2018:
i) Ved emissionsoverskridelser på over 3 g CO₂/km:
((emissionsoverskridelse – 3) × **120 EUR** + 45 EUR) × antal nye lette erhvervskøretøjer.

Ændringsforslag

a) Fra 2014 til 2018:
i) Ved emissionsoverskridelser på over 3 g CO₂/km:
((emissionsoverskridelse – 3) × **95 EUR** + 45 EUR) × antal nye lette erhvervskøretøjer.

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning
Artikel 8 – stk. 2 – afsnit 1 – litra b – indledning

Kommissionens forslag

b) Fra 2019:
(emissionsoverskridelse × **120 EUR**) ×
antal nye lette erhvervskøretøjer.

Ændringsforslag

b) Fra 2019:
(emissionsoverskridelse × **95 EUR**) × antal
nye lette erhvervskøretøjer.

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning
Artikel 8 – stk. 2 – afsnit 2 – underafsnit I

Kommissionens forslag

"emissionsoverskridelse": det positive antal g/km, med hvilket fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner - under hensyntagen til CO₂-emissionsreduktioner som følge af innovative teknologier, der er godkendt i overensstemmelse med artikel 11 - oversteg dennes specifikke emissionsmål i det kalenderår eller en del af det kalenderår, som forpligtelsen i artikel 4 gælder for, afrundet til nærmeste tre decimaler, og

Ændringsforslag

"emissionsoverskridelse": det positive antal g/km, med hvilket fabrikantens gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner - under hensyntagen til CO₂-emissionsreduktioner som følge af innovative teknologier, der er godkendt i overensstemmelse med artikel 11, **og til hastighedsbegrænsende anordninger i henhold til bestemmelserne i artikel 5a** - oversteg dennes specifikke emissionsmål i det kalenderår eller en del af det kalenderår, som forpligtelsen i artikel 4 gælder for, afrundet til nærmeste tre decimaler, og

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning
Artikel 8 – stk. 4

Kommissionens forslag

Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget.

Ændringsforslag

4. Afgifterne for emissionsoverskridelser betragtes som indtægter, der indgår i Den Europæiske Unions almindelige budget, **og anvendes udelukkende til finansiering af projekter rettet mod innovativ teknologi til gavn for nedbringelse af transportens negative indvirkning på miljøet.**

Begrundelse

Indtægter fra afgifterne for emissionsoverskridelser bør øremærkes til forskning rettet mod yderligere forbedring af sektorens miljøpræstationer.

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag

En ansøgning om undtagelse fra *det* specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, kan indgives af en fabrikant af færre end **22 000** nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet for hvert kalenderår, såfremt fabrikanten:

Ændringsforslag

En ansøgning om undtagelse fra *de* specifikke emissionsmål, der beregnes i overensstemmelse med bilag I, kan indgives af en fabrikant af færre end **25 000** nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet for hvert kalenderår, såfremt fabrikanten:

Begrundelse

I betragtning af at mindre fabrikanters samlede andel af markedet for lette erhvervskøretøjer kun er på 5 %, forslår ordføreren en forhøjelse af grænsen på 22 000 registrerede køretøjer (1 % af det samlede salg af lette erhvervskøretøjer i EU) til 25 000 (ca. 1,4 %). Dette ligger stadig under det antal (svarene til 2 % af det samlede salg), der er vedtaget i forordning (EF) nr. 443/2009 om nedbringelse af CO₂-emissioner fra nye personbiler. Dette vil give mindre fabrikanter større fleksibilitet i bestræbelserne på at overvinde den økonomiske krise.

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 1 – indledning – litra b

Kommissionens forslag

b) er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, der i alt er ansvarlig for færre end **22 000** nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet for hvert kalenderår, eller

Ændringsforslag

b) er en del af en gruppe af forbundne fabrikanter, der i alt er ansvarlig for færre end **25 000** nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Fællesskabet for hvert kalenderår, eller

Begrundelse

I betragtning af at mindre fabrikanters samlede andel af markedet for lette erhvervskøretøjer kun er på 5 %, forslår ordføreren en forhøjelse af grænsen på 22 000 registrerede køretøjer

(1 % af det samlede salg af lette erhvervskøretøjer i EU) til 25 000 (ca. 1,4 %). Dette ligger stadig under det antal (svarene til 2 % af det samlede salg), der er vedtaget i forordning (EF) nr. 443/2009 om nedbringelse af CO₂-emissioner fra nye personbiler. Dette vil give mindre fabrikanter større fleksibilitet i bestræbelserne på at overvinde den økonomiske krise.

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 2 – litra d

Kommissionens forslag

d) et specifikt emissionsmål, der er i overensstemmelse med reduktionspotentialt, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type let erhvervskøretøj, der fremstilles.

Ændringsforslag

d) et specifikt emissionsmål, der er i overensstemmelse med reduktionspotentialt **og industriens gennemsnit**, herunder det økonomiske og teknologiske potentiale til at nedbringe de specifikke CO₂-emissioner, og under hensyntagen til de særlige forhold på markedet for den type let erhvervskøretøj, der fremstilles.

Begrundelse

Den gennemsnitlige reduktion af CO₂-emissioner for at nå målet på 175 g CO₂/km er for industrien på 14 %, men visse små fabrikanter vil skulle foretage reduktioner, der er mere end dobbelt så høje. For ikke at forskelsbehandle disse bør industriens gennemsnit være blandt de kriterier, der tages højde for i forbindelse med indrømmelsen af undtagelser.

Ændringsforslag 28

Forslag til forordning

Artikel 11 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag

2. Kommissionen vedtager senest den 31. december 2012 detaljerede bestemmelser om en procedure til godkendelse af sådanne innovative teknologier i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 13, stk. 2. Disse detaljerede bestemmelser skal være baseret på følgende kriterier for innovative teknologier:

Ændringsforslag

2. Kommissionen vedtager senest den 31. december 2012 detaljerede bestemmelser om en procedure til godkendelse af sådanne innovative teknologier i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 13, stk. 2. Disse detaljerede bestemmelser skal være **overensstemmelse med de bestemmelser, der er fastsat under artikel 12, stk. 2, i forordning (EF) nr. 443/2009, og være** baseret på følgende kriterier for innovative

teknologier:

Begrundelse

I artikel 12, stk. 2, i forordning om personbilers emissioner (EF) 443/2009 nævnes det, at Kommissionen senest i 2010 skal vedtage deltaljerede bestemmelser om en procedure til godkendelse af sådanne innovative teknologier.

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 1 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Senest den 31. oktober 2016 og derefter hvert tredje år vedtages foranstaltninger til ændring af bilag I for at justere værdien M0, som nævnt heri, til nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige masse i de foregående tre kalenderår.

Ændringsforslag

Senest den 31. oktober 2016 og derefter hvert tredje år vedtages foranstaltninger til ændring af bilag I for at justere værdien M0, som nævnt heri, til nye lette erhvervskøretøjers gennemsnitlige masse, **som er registreret** i de foregående tre kalenderår.

Ændringsforslag 30

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 4 – afsnit 1 og led 1

Kommissionens forslag

de nærmere bestemmelser for inden år **2020** at nå et langsigtet mål på 135 g CO₂/km på en omkostningseffektiv måde under forudsætning af, at opdaterede resultater af konsekvensanalysen bekræfter, at dette kan lade sig gøre og

Ændringsforslag

de nærmere bestemmelser for inden år **2022** at nå et langsigtet mål på 135 g CO₂/km på en omkostningseffektiv måde under forudsætning af, at opdaterede resultater af konsekvensanalysen bekræfter, at dette kan lade sig gøre og

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 7

Kommissionens forslag

7. Kommissionen **reviderer senest i 2015**

Ændringsforslag

7. **Senest i 2014 fastlægger** Kommissionen

metoden til at fastsætte de specifikke CO₂-emissioner for trinvis færdigopbyggede køretøjer i stk. 7 i del B i bilag II og forelægger om nødvendigt et forslag om ændring af bilag II for Europa-Parlamentet og Rådet.

om fornødent en procedure for at opnå repræsentative værdier for CO₂-emissioner og brændstoffektivitet for trinvis færdigopbyggede køretøjer.

Begrundelse

For at tage højde for de særlige vilkår for trinvis færdigopbyggede køretøjer har Kommissionen forelagt anbefalede ændringer til det oprindelige forslag. Dette ændringsforslag afspejler disse anbefalinger.

Ændringsforslag 32

**Forslag til forordning
Bilag 2 – del A – punkt 3 – litra d – nr. ii**

Kommissionens forslag

ii) de specifikke CO₂-emissioner

Ændringsforslag

ii) de specifikke CO₂-emissioner **og andelen af emissionsreduktioner som følge af innovative teknologier i overensstemmelse med artikel 11**

Begrundelse

Af hensyn til tekstens sammenhæng.

Ændringsforslag 33

**Forslag til forordning
Bilag II – del B – stk. 7**

Kommissionens forslag

7. Specifikke emissioner for trinvis færdigopbyggede køretøjer. De specifikke emissioner for trinvis færdigopbyggede køretøjer fastlægges i overensstemmelse med direktiv 2004/3/EF. Såfremt denne værdi ikke er tilgængelig, fastsættes de specifikke emissioner for et trinvis færdigopbygget køretøj til samme værdi som den højeste værdi af de specifikke emissioner for alle færdigopbyggede

Ændringsforslag

Udgår

køretøjer, der er af samme køretøjstype som det delvis opbyggede køretøj, som det trinvis færdigopbyggede køretøj er baseret på, og som er registreret i EU i det samme overvågningsår, hvor "køretøjstype" defineres i overensstemmelse med artikel 3 i direktiv 2007/46/EF. Hvis der er mere end tre forskellige værdier af specifikke emissioner for alle færdigopbyggede køretøjer, anvendes de næsthøjeste specifikke emissioner.

Begrundelse

For at tage højde for de særlige vilkår for trinvis færdigopbyggede køretøjer har Kommissionen forelagt anbefalede ændringer til det oprindelige forslag. Dette ændringsforslag afspejler disse anbefalinger.

PROCEDURE

Titel	Præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner	
Referencer	KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD)	
Korresponderende udvalg	ENVI	
Udtalelse fra Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 24.11.2009	
Rådgivende ordfører Dato for valg	Oldřich Vlasák 9.11.2009	
Behandling i udvalg	27.4.2010	21.6.2010
Dato for vedtagelse	22.6.2010	
Resultat af den endelige afstemning	+: 32	-: 4
	0: 2	
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Ville Itälä, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada	
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Jelko Kacin, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke	
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 187, stk. 2	Morten Løkkegaard, Traian Ungureanu	

PROCEDURE

Titel	Præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner	
Referencer	KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD)	
Dato for høring af EP	28.10.2009	
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 24.11.2009	
Rådgivende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ITRE 24.11.2009	TRAN 24.11.2009
Associeret/Associerede udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ITRE 20.5.2010	
Ordfører(e) Dato for valg	Martin Callanan 9.12.2009	
Behandling i udvalg	17.3.2010	3.5.2010
Dato for vedtagelse	28.9.2010	
Resultat af den endelige afstemning	+: 32	–: 25
	0: 1	
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	János Áder, Kriton Arsenis, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Milan Cabrnoch, Martin Callanan, Nessa Childers, Chris Davies, Bairbre de Brún, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Julie Girling, Nick Griffin, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Holger Kraemer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Antonyia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Sirpa Pietikäinen, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Catherine Soullie, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis	
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Christofer Fjellner, Matthias Groote, Rebecca Harms, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Thomas Ulmer, Marita Ulvskog, Kathleen Van Brempt	