



A7-0287/2010

12.10.2010

*****I**
BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon
(KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

Föredragande: Martin Callanan

Rådgivande utskotts föredragande (*): Werner Langen, utskottet för industrifrågor, forskning och energi

(*): Förfarande med associerat utskott – artikel 50 i arbetsordningen

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarande
- *** Godkännandeförfarande
- ***I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- ***II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- ***III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

Ändringsförslag till ett förslag till akt

Parlamentets ändringsförslag till ett förslag till akt ska markeras med ***fetkursiv stil***. *Kursiv stil* används för att uppmärksamma berörda avdelningar på eventuella problem i förslaget till akt. Med kursiv stil markeras ord eller textavsnitt som det finns skäl att korrigera innan texten färdigställs (exempelvis om det i en språkversion förekommer uppenbara fel eller saknas ord eller textavsnitt). De berörda avdelningarna tar sedan ställning till dessa korrigeringsförslag.

Texten i hänvisningen ovanför ett ändringsförslag till en befintlig akt, som förslaget till akt är avsett att ändra, innehåller en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna som ändringsförslaget avser. Om parlamentet önskar ändra delar av en bestämmelse i en befintlig akt som inte ändrats i förslaget till akt, ska dessa markeras med **fet stil**. Eventuella strykningar ska i sådana fall markeras enligt följande: [...].

INNEHÅLL

| | Sida |
|---|-------------|
| FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION | 5 |
| MOTIVERING..... | 37 |
| YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR INDUSTRIFRÅGOR, FORSKNING OCH ENERGI | 39 |
| YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM..... | 64 |
| ÄRENDETS GÅNG | 83 |

(*) Förfarande med associerat utskott – artikel 50 i arbetsordningen

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

**om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon
(KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))**

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2009)0593),
 - med beaktande av artiklarna 251.2 och 175.1 i EG-fördraget, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag (C7-0271/2009),
 - med beaktande av kommissionens meddelande till Europaparlamentet och rådet ”Konsekvenser av Lissabonfördragets ikraftträdande för pågående interinstitutionella beslutsförfaranden” (KOM(2009)0665),
 - med beaktande av artiklarna 294.3 och 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén av den 14 juli 2010,
 - med beaktande av artikel 55 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet och yttrandena från utskottet för industrifrågor, forskning och energi och utskottet för transport och turism (A7-0287/2010).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om kommissionen har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) Kommissionen har slutfört en översyn av strategin för hållbar utveckling som främst behandlar de mest akuta problemen i samband med hållbar utveckling, exempelvis transporter, klimatförändringar, folkhälsa och energisparande. Dessa problem hänger alla samman med varandra och kan hanteras genom energieffektivitetsåtgärder på transportområdet.

Motivering

Det bör finnas någon hänvisning till Europeiska unionens övergripande mål – strategin för hållbar utveckling är ett viktigt strategidokument som ännu inte nämnts i skälen.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 3a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(3a) För att stimulera konkurrenskraften inom den europeiska bilindustrin bör man framför allt satsa på incitament som tillgodoräkning av miljöinnovationer och beviljande av superkrediter i stället för förbud med straffrättsliga åtgärder.

Motivering

För kunderna, som till övervägande delen är företag, är fordonens bränsleförbrukning ett tungt vägande skäl i samband med valet och köpet av fordon.

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 5

Kommissionens förslag

(5) I de meddelandena föreslogs en samordnad strategi för att gemenskapsmålet på ett genomsnittligt utsläpp på 120 g CO₂/km från nya personbilar som registreras i gemenskapen skulle kunna uppnås till 2012, genom att fokus läggs vid obligatoriska minskningar av koldioxidutsläppen för att uppnå målet på 130 g CO₂/km i genomsnitt för nya bilar genom bättre motorteknik och vid en ytterligare minskning med 10 g CO₂/km, eller motsvarande om det visar sig vara tekniskt nödvändigt, med hjälp av andra tekniska förbättringar, t.ex. förbättrad bränsleeffektivitet *hos* lätta nyttofordon.

Ändringsförslag

(5) I de meddelandena föreslogs en samordnad strategi för att gemenskapsmålet på ett genomsnittligt utsläpp på 120 g CO₂/km från nya personbilar som registreras i gemenskapen skulle kunna uppnås till 2012, genom att fokus läggs vid obligatoriska minskningar av koldioxidutsläppen för att uppnå målet på 130 g CO₂/km i genomsnitt för nya bilar genom bättre motorteknik och vid en ytterligare minskning med 10 g CO₂/km, eller motsvarande om det visar sig vara tekniskt nödvändigt, med hjälp av andra tekniska förbättringar, t.ex. förbättrad bränsleeffektivitet, ***som även bör göras i andra typer av fordon, inklusive lätta nyttofordon.***

Motivering

Kommissionen bör, vilket tydligt framgår av skäl 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om allmän säkerhet hos motorfordon, bedöma om det är genomförbart att utöka den obligatoriska installationen av viss avancerad teknik till att även gälla andra kategorier av fordon, inklusive lätta nyttofordon.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 9a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9a) Redan i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar¹ föreskrivs det att "reklammaterial" för bilar ska ge slutanvändarna information

om ”det officiella koldioxidutsläppet och den officiella bränsleförbrukningen” för fordonet. Kommissionen har i sin rekommendation 2003/217/EG av den 26 mars 2003 om tillämpning av bestämmelserna om reklammaterial i direktiv 1999/94/EG på andra medier² tolkat detta som att annonsering ska ingå. Tillämpningsområdet för direktiv 1999/94/EG bör därför utvidgas till lätta nyttofordon, så att det för reklam som innehåller energi- eller prisrelaterad information avseende vilket lätt nyttofordon som helst krävs att slutanvändarna ska få uppgifter om fordonets officiella koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

¹ EGT L 12, 18.1.2000, s. 16.

² EUT L 82, 29.3.2003, s. 33.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 14

Kommissionens förslag

(14) För att målen ska återspegla små- och nisch tillverkarens särskilda situation och överensstämma med tillverkarens förmåga att minska utsläppen, bör det för dessa tillverkare anges alternativa utsläppsminskningssmål som står i relation till den tekniska potentialen hos en viss tillverkarens fordon att minska de specifika koldioxidutsläppen, och som står i överensstämmelse med de berörda marknadssegmentens särdrag. Det här undantaget bör ingå i översynen av de specifika utsläppsmål som anges i bilaga I, som ska slutföras senast i början av 2013.

Ändringsförslag

(14) För att målen ska återspegla små- och nisch tillverkarens särskilda situation och överensstämma med tillverkarens förmåga att minska utsläppen, bör det för dessa tillverkare anges alternativa utsläppsminskningssmål som står i relation till den tekniska potentialen hos en viss tillverkarens fordon att minska de specifika koldioxidutsläppen ***samt till de genomsnittliga koldioxidutsläppen för samtliga tillverkare av lätta nyttofordon,*** och som står i överensstämmelse med de berörda marknadssegmentens särdrag. Det här undantaget bör ingå i översynen av de specifika utsläppsmål som anges i bilaga I, som ska slutföras senast i början av 2013.

Motivering

Att föreskriva ett alternativt utsläppsmål förpliktigar dessa tillverkare att anstränga sig mer än tillverkare av hela modellprogram, men ger dem samtidigt rättvisa villkor, utgående från ett genomsnittsvärde för CO₂-utsläppen för tillverkare av lätta nyttofordon som referenspunkt.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Skäl 16a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(16a) För att garantera att värdena för koldioxidutsläpp och bränsleeffektivitet för etappvis färdigbyggda fordon är representativa och att de verkliga koldioxidutsläppen inte underskattas bör kommissionen lägga fram en specifik beräkningsmetod för att bestämma utsläppen för varje fordonstyp och, i tillämpliga fall, se över lagstiftningen för typgodkännande.

Motivering

Kommissionen har i ett icke-officiellt dokument ("non-paper") erkänt att det aktuella förslaget om etappvis färdigbyggda fordon inte är genomförbart. Genom detta ändringsförslag och ändringsförslagen 3, 4, 12 och 13 stryks det ursprungliga, dåligt utformade förslaget, och kommissionen uppmanas att lägga fram nya förslag senast 2011.

För att ta hänsyn till de särskilda villkor som gäller för etappvis färdigbyggda fordon, dvs. fordon som tillverkas i mer än en etapp och av minst två olika tillverkare, har kommissionen lagt fram rekommenderade ändringar till det ursprungliga förslaget. Denna ändring återspeglar dessa rekommendationer.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Skäl 24

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(24) Vägfordonens hastighet påverkar **i hög grad** deras bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. **Finns det ingen**

(24) Vägfordonens hastighet påverkar **även** deras bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. **I enlighet med principen**

hastighetsbegränsning för lätta nyttofordon kan det dessutom hända att en eventuell konkurrensfaktor i fråga om topphastighet kan resultera i överdimensionerade framdrivningssystem och därmed ineffektivitet vid långsammare driftförhållanden. Man bör därför undersöka om det är genomförbart att utvidga tillämpningsområdet för rådets direktiv 92/6/EEG om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen, med syftet att inkludera de lätta nyttofordon som omfattas av den här förordningen.

om att minska koldioxidutsläppen genom att i större utsträckning satsa på marknadsekonomiska incitament i stället för förbud skulle man kunna införa en frivillig bestämmelse om att ge tillverkarna särskilda krediter mot att de monterar in hastighetsbegränsande anordningar och sparar in på koldioxidutsläppen. Detta skulle bidra till att främja en bränslesnålare och miljövänligare fordonspark av lätta nyttofordon i unionen. Först bör man dock skyndsamt undersöka vetenskapligt om en montering av hastighetsbegränsande anordningar skulle ge en avsevärd minskning av koldioxidutsläppen samt om man i så fall kan utvidga tillämpningsområdet för rådets direktiv 92/6/EEG om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen inom ramen för ett frivilligt system med incitament med syftet att inkludera de lätta nyttofordon som omfattas av den här förordningen.

Motivering

Monteringen av hastighetsbegränsande anordningar bör ske endast på frivillig basis, kopplas till incitament och ske endast under förutsättning att man vetenskapligt kan bevisa att hastighetsbegränsande anordningar ger en betydande minskning av koldioxidutsläppen.

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning

Skäl 25

Kommissionens förslag

(25) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG¹ av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter.

Ändringsförslag

(25) För övervakningen och rapporteringen av genomsnittliga utsläpp krävs det att enhetliga bestämmelser för genomförande bör säkerställas för antagande av detaljerade bestämmelser för insamling, registrering, presentation, överföring, beräkning och meddelande av

uppgifter om genomsnittliga utsläpp och tillämpningen av de krav som fastställs i bilaga II.

För att fastställa miljöinnovationernas bidrag till en tillverkares specifika utsläppsmål bör dessutom närmare bestämmelser antas, som grundas på de kriterier som fastställs i denna förordning.

*Enligt artikel 291 i EUF-fördraget ska regler och allmänna principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter fastställas i förväg genom en förordning som antas i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet. I avvaktan på att denna nya förordning antas är rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter *fortsatt tillämpligt, med undantag för det föreskrivande förfarandet med kontroll som inte är tillämpligt.**

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning Skäl 26

Kommissionens förslag

(26) Kommissionen *bör särskilt* ges befogenhet att *ändra övervaknings- och rapporteringskraven mot bakgrund av erfarenheterna av denna förordnings tillämpning, att fastställa metoder för insamlingen av avgifter för extra utsläpp, att anta närmare bestämmelser om undantaget för vissa tillverkare och att anpassa bilaga I för att beakta utvecklingen när det gäller vikten hos nya lätta nyttofordon som registreras inom*

Ändringsförslag

(26) *För att anta bilagorna bör kommissionen i tillämpliga fall* ges befogenhet att *anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget. Kommissionen bör komplettera eller ändra de övervaknings- och rapporteringskrav som fastställs i bilaga II mot bakgrund av erfarenheterna av denna förordnings tillämpning, för att fastställa metoder för insamlingen av avgifter för extra utsläpp, för att fastställa*

gemenskapen och för att spegla eventuella ändringar i det provningsförfarande för mätning av specifika koldioxidutsläpp som föreskrivs i förordning (EG) nr 715/2007. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning och komplettera den genom tillägg av nya icke väsentliga delar, bör de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.

bestämmelser beträffande tolkningen av kriterierna för beviljande av undantag, innehållet i ansökningarna om undantag samt utformning och bedömning av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp, och vidta åtgärder för att anpassa formlerna i bilaga I för att spegla eventuella ändringar i det föreskrivna provningsförfarandet för mätning av specifika koldioxidutsläpp. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, även på expertnivå.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1a. Denna förordning ingår i de kompletterande åtgärder som fastställs i gemenskapens samordnade strategi.

Motivering

Detta lagstiftningsförslag är en fortsättning på det lagstiftningsarbete som kommissionen inledde 2007 för att ta itu med vägfordons inverkan på klimatet. Det tar upp en av de tekniska förbättringar som listas i KOM(2007)0019.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. Från och med år 2020 föreskrivs i denna förordning ett mål för de genomsnittliga utsläppen på **135 g CO₂/km** från nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen.

2. Från och med år 2020 föreskrivs i denna förordning ett mål för de genomsnittliga utsläppen på **140 g CO₂/km** från nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen.

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning Artikel 2 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. En tidigare registrering utanför gemenskapen mindre än tre månader före registrering i gemenskapen ska inte beaktas.

Ändringsförslag

2. En tidigare registrering utanför gemenskapen **som gjorts** mindre än tre månader före registrering i gemenskapen ska inte beaktas.

Motivering

Detta ändringsförslag syftar till ett språkligt förtydligande samt överensstämmelse med ordalydelsen i förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 1 – led a

Kommissionens förslag

a) genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet från alla nya lätta nyttofordon från den tillverkaren,

Ändringsförslag

a) genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet från alla nya lätta nyttofordon, **enligt artikel 2**, från den tillverkaren,

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning Artikel 3 – punkt 1 – led f

Kommissionens förslag

f) specifika koldioxidutsläpp: utsläpp från lätta nyttofordon uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och angivna som koldioxidviktutsläpp (blandad körning) i intyget om överensstämmelse,

Ändringsförslag

f) specifika koldioxidutsläpp: utsläpp från lätta nyttofordon uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och angivna som koldioxidviktutsläpp (blandad körning) i intyget om överensstämmelse **för det färdigbyggda eller etappvis**

färdigbyggda fordonet,

Motivering

Kommissionen har i ett icke-officiellt dokument ("non-paper") erkänt att det aktuella förslaget om etappvis färdigbyggda fordon inte är genomförbart. Genom detta ändringsförslag och ändringsförslagen 1, 4, 12 och 13 stryks det ursprungliga, dåligt utformade förslaget, och kommissionen uppmanas att lägga fram nya förslag senast 2011.

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning Artikel 3 – punkt 1 – led g

Kommissionens förslag

g) specifika utsläppsmål: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga vägledande specifika koldioxidutsläpp som fastställts i enlighet med bilaga I från alla nya lätta nyttofordon från den tillverkaren.

Ändringsförslag

g) specifika utsläppsmål: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga vägledande specifika koldioxidutsläpp som fastställts i enlighet med bilaga I från alla nya lätta nyttofordon från den tillverkaren **eller, om tillverkaren beviljats ett undantag enligt artikel 10, de specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med det undantaget.**

Motivering

Hänvisningen till de tillverkares specifika utsläppsmål, som beviljas ett undantag i enlighet med artikel 10 i denna förordning, bör av omsorg om samstämmigheten med ordalydelsen i förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar också tas med.

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 1 – led ga (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ga) markyta: den genomsnittliga spårvidden multiplicerad med hjulbasen, enligt uppgift i intyget om överensstämmelse och definitionen i avsnitten 2.1 och 2.3 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG.

Motivering

Det är viktigt att definiera markytan, som omnämns i del B punkt 5 i bilaga II.

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 1 – led gb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

gb) nyttovikt: differensen mellan den högsta tekniskt tillåtna vikten, inklusive last, i enlighet med bilaga III till direktiv 2007/46/EG, och fordonets vikt.

Motivering

För att säkra överensstämmelse med del B punkterna 5 och 6 i bilaga II.

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning

Artikel 3 – stycke 1 – led gc (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

gc) färdigbyggt fordon: ett fordon som inte måste byggas färdigt för att uppfylla de relevanta tekniska kraven i direktiv 2007/46/EG.

Motivering

Färdigbyggda fordon omfattas av detta lagstiftningsförslag.

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning

Artikel 4 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

När det gäller etappvis färdigbyggda fordon behöver tillverkaren endast ange grundfordonens specifika

***koldioxidutsläpp och efterleva dem i
enlighet med första stycket.***

Motivering

Kommissionen har redan i icke-officiellt dokument ("non-paper") angett att den metod som nämns i förslaget till förordning är olämplig för att bestämma de specifika koldioxidutsläppen från etappvis färdigbyggda fordon. Om fordon ska genomgå ytterligare etapper för att byggas färdigt har tillverkaren av grundfordonet ingen som helst möjlighet att påverka koldioxidutsläppen från dessa etappvis färdigbyggda fordon.

Ändringsförslag 20

**Förslag till förordning
Artikel 4 – stycke 2a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Om det saknas uppgifter om det etappvis färdigbyggda fordonets specifika utsläpp ska tillverkaren av grundfordonet använda grundfordonets specifika utsläpp för att fastställa det etappvis färdigbyggda fordonets genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp.

Motivering

Kommissionen har i ett icke-officiellt dokument ("non-paper") erkänt att det aktuella förslaget om etappvis färdigbyggda fordon inte är genomförbart. Genom detta ändringsförslag och ändringsförslagen 1, 3, 12 och 13 stryks det ursprungliga, dåligt utformade förslaget, och kommissionen uppmanas att lägga fram nya förslag senast 2011.

Ändringsförslag 21

**Förslag till förordning
Artikel 4 – stycke 2b (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

För att fastställa varje tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp ska en tillverkares eventuella överuppfyllande av koldioxidutsläppsmålen enligt förordning (EG) nr 443/2009 beaktas för den

tillverkaren och under samma kalenderår om tillverkaren begär detta. Detta ska i så fall beräknas på följande sätt:

80 % av skillnaden mellan tillverkarens specifika utsläppsmål och dennes genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp i enlighet med förordning (EG) nr 443/2009 ska räknas bort från tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp för lätta nyttofordon. I direktiv 2009/33/EG fastställs förhållandet mellan det totala antalet kilometer under hela livscykeln för personbilar och lätta nyttofordon till 80 %.

Motivering

Minskningen av de lätta nyttofordonens koldioxidutsläpp ingick först i de kompletterande åtgärderna för personbilars koldioxidutsläpp, så det är logiskt att utgå från ett genomsnitt för båda fordonsparter. Det bör vara möjligt att utgå från en genomsnittlig koldioxidprestanda från tillverkarnas fordonsparter för personbilar och lätta nyttofordon. Detta skulle sänka tillverkarnas kostnader för att följa lagstiftningen, såsom visades i EU:s konsekvensanalys. Politiskt och miljömässigt sett spelar det ingen roll huruvida det är personbilarnas eller de lätta nyttofordonens koldioxidutsläpp som minskas. Ett sådant genomsnitt skulle inte förfördela tillverkare av lätta nyttofordon som inte tillverkar personbilar eftersom de redan omfattas av artikel 10. Procentsatsen 80 % avspeglar det faktum att de lätta nyttofordonen totalt sett tillryggalägger fler kilometer än personbilarna, samt åtgärderna för att minska deras koldioxidutsläpp i enlighet med denna förordning (se tabell 3 i bilagan till direktiv 2009/33/EG).

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning Artikel 4 – stycke 2c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Från och med den 1 januari 2016 ska även etappvis färdigbyggda fordon inkluderas vid fastställandet av varje tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp.

Motivering

Eftersom utvecklings- och produktionscyklerna för lätta nyttofordon är mycket längre än dem för personbilar behöver de mer ledtid och en längre infasningsperiod. Typgodkännandet för hela fordon (2007/46/EG) kommer först att tillämpas på alla typer av etappvis färdigbyggda fordon från maj 2013. 2014 kommer att vara det första hela kalenderåret för övervakning och insamling av uppgifter om etappvis färdigbyggda fordons koldioxidutsläpp och vikt enligt det nya förfarandet. Dessa uppgifter kommer först att översändas till tillverkarna under andra halvåret 2015 så att de kan utvärdera vilken inverkan vikten har på de etappvis färdigbyggda fordonens genomsnittliga koldioxidutsläpp. Etappvis färdigbyggda fordon bör inte inbegripas i lagstiftningen före 2016, på grund av bristen på tillgängliga uppgifter innan dess och risken för oriktigheter i uppgifterna.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning Artikel 5

Kommissionens förslag

Vid beräkningen av genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid ska varje nytt lätt nyttofordon med specifika koldioxidutsläpp som understiger 50 g CO₂/km räknas som

- 2,5 lätta nyttofordon **2014**,
- 1,5 lätta nyttofordon **2015**,
- 1 lätt nyttofordon **från och med 2016**.

Ändringsförslag

Vid beräkningen av genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid ska varje nytt lätt nyttofordon med specifika koldioxidutsläpp som understiger 50 g CO₂/km räknas som

- 3,5 lätta nyttofordon **2015**,
- 2,5 lätta nyttofordon **2016**,
- 2,0 lätta nyttofordon **2017**.

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning Artikel 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 5a

Specifika utsläppsmål för fordon som drivs med alternativa drivmedel

Vid bedömningen av i vilken utsträckning en tillverkare har uppfyllt sitt mål för specifika koldioxidutsläpp som avses i artikel 4 ska de angivna utsläppen av koldioxid för varje fordon som är

konstruerat för att kunna drivas med en blandning av bensin och 85 % bioetanol (E85), i överensstämmelse med relevant unionslagstiftning eller europeisk teknisk standard, minskas med 5 % fram till och med den 31 december 2015 eftersom det finns större tekniska möjligheter och möjligheter till utsläppsminskning när biodrivmedel används. Denna minskning ska endast gälla om minst 30 % av bensinstationerna i den medlemsstat där fordonet är registrerat tillhandahåller denna typ av alternativt drivmedel på ett sätt som överensstämmer med de hållbarhetskriterier för biodrivmedel som anges i relevant unionslagstiftning.

Motivering

Den pågående utbyggnaden av infrastruktur för biodrivmedel kan ge betydande koldioxidutsläppsminskningar från fordonsparken om man ser till hela processen från källa till slutlig användning i fordonet. Bestämmelser för lätta nyttofordon som drivs med alternativa drivmedel bör därför införas i analogi med förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar.

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. De tillverkare **av lätta nyttofordon** som inte beviljats undantag enligt artikel 10 får bilda en pool för att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 4.

Ändringsförslag

1. De tillverkare som inte beviljats undantag enligt artikel 10 **i denna förordning eller enligt artikel 11 i förordning (EG) nr 443/2009** får bilda en pool för att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 4 **i denna förordning**.

Motivering

Poolning av koldioxidprestandan hos tillverkarnas fordonsparker för personbilar och lätta nyttofordon skulle sänka tillverkarnas kostnader för att följa lagstiftningen, såsom visades i EU:s konsekvensanalys. Politiskt och miljömässigt sett spelar det ingen roll huruvida det är personbilarnas eller de lätta nyttofordonens koldioxidutsläpp som minskas. Ett sådant genomsnitt skulle inte förfördela tillverkare av lätta nyttofordon som inte tillverkar personbilar eftersom de redan omfattas av artikel 10. Faktorn 0.8 avspeglar det faktum att de

lätta nyttofordonen totalt sett tillryggalägger fler kilometer än personbilarna samt åtgärderna för att minska deras koldioxidutsläpp i enlighet med denna förordning (se tabell 3 i bilagan till direktiv 2009/33/EG).

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Punkt 5 gäller inte om samtliga tillverkare i poolen ingår i samma grupp av anslutna tillverkare.

Ändringsförslag

6. Punkt 5 gäller inte om samtliga tillverkare i poolen ingår i samma grupp av anslutna tillverkare **eller om poolen utgörs av endast en tillverkare som sammanför sina personbilar och lätta nyttofordon i en pool.**

Motivering

Se ändringsförslaget till artikel 6.1.

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 6a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

6a. Målen för de enskilda tillverkarna ska ersättas av ett modifierat mål för tillverkaren om det finns en pool för personbilar och lätta nyttofordon.

Modifieringen fastställs på följande sätt:

80 % av skillnaden mellan tillverkarens specifika koldioxidutsläpp och dennes genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp i enlighet med förordning (EG) nr 443/2009 ska adderas till dennes genomsnittliga specifika koldioxidutsläppsmål för lätta nyttofordon. I direktiv 2009/33/EG fastställs förhållandet mellan det totala antalet kilometer under hela livscykeln för personbilar och lätta nyttofordon till

80 %.

Motivering

Se ändringsförslaget till artikel 6.1.

Ändringsförslag 28

**Förslag till förordning
Artikel 7 – punkt 9 – stycke 2**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

*Kommissionen får ändra bilaga II mot utgår
bakgrund av erfarenheterna av
tillämpningen av denna förordning. Dessa
åtgärder, som avser att ändra icke
väsentliga delar av denna förordning, ska
antas i enlighet med det föreskrivande
förfarande med kontroll som avses i
artikel 13.3.*

Ändringsförslag 29

**Förslag till förordning
Artikel 7 – punkt 10a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

*10a. Från och med den 1 januari 2014
ska övervakningen utvidgas till att även
omfatta etappvis färdigbyggda fordon.*

Motivering

Beroende på vilken lösning som väljs kommer ramdirektivet om typgodkännande och det nuvarande övervakningssystemet sannolikt inte att tillhandahålla någon fungerande lösning för etappvis färdigbyggda fordon, så som kommissionen föreslår det. Typgodkännandet för hela fordon (2007/46/EG) kommer att tillämpas på alla typer av etappvis färdigbyggda fordon från maj 2013. Från och med januari 2014 ska därför övervakningen utvidgas till att även omfatta etappvis färdigbyggda fordon. 2014 kommer att vara det första hela kalenderåret för övervakning och insamling av uppgifter om etappvis färdigbyggda fordons koldioxidutsläpp och vikt enligt det nya förfarandet.

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning Artikel 7a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 7a

Information

För det kalenderår som börjar den 1 januari 2014 och varje efterföljande kalenderår ska varje tillverkare av lätta nyttofordon ansvara för att ge kunderna information om sina fordonsmodellens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

Motivering

För kunderna, som till övervägande delen är företag, är fordonens bränsleförbrukning ett tungt vägande skäl i samband med valet och köpet av fordon. Därför måste de få tillgång till sådan information.

Ändringsförslag 31

Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 2 – stycke 1 – led a – led i

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

i) För extra utsläpp på mer än 3 g CO₂/km:
((Extra utsläpp – 3) × 120 € + 45 €) ×
antalet nya lätta nyttofordon.

i) För extra utsläpp på mer än 3 g CO₂/km:
((Extra utsläpp – 3) × 95 € + 45 €) ×
antalet nya lätta nyttofordon.

Ändringsförslag 32

Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 2 – stycke 1 – led b

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

b) Fr.o.m. 2019:
(Extra utsläpp × 120 €) × antalet nya lätta
nyttfordon.

b) Fr.o.m. 2019:
(Extra utsläpp × 95 €) × antalet nya lätta
nyttfordon.

Motivering

Se motiveringen till ändringsförslag 8.2 a.

Ändringsförslag 33

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 2 – stycke 2

Kommissionens förslag

I denna artikel avses med

extra utsläpp: antalet (ett positivt tal) gram per kilometer med vilket en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp – med beaktande av eventuella koldioxidutsläppsminskningar genom innovativ teknik som godkänts i enlighet med *artikel 10* – överskrider dennes specifika utsläppsmål under det kalenderår eller den del av kalenderåret som skyldigheten enligt artikel 4 gäller, avrundat till närmaste tre decimaler, och antalet nya lätta nyttofordon: det antal nya lätta nyttofordon som tillverkaren har tillverkat och som har registrerats under den aktuella perioden enligt infasningskriterierna i artikel 4.

Ändringsförslag

I denna artikel avses med

extra utsläpp: antalet (ett positivt tal) gram per kilometer med vilket en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp – med beaktande av eventuella koldioxidutsläppsminskningar genom innovativ teknik som godkänts i enlighet med *artikel 11 och utsläppsminskningar under målet i enlighet med definitionen i förordning (EG) nr 443/2009* – överskrider dennes specifika utsläppsmål under det kalenderår eller den del av kalenderåret som skyldigheten enligt artikel 4 gäller, avrundat till närmaste tre decimaler, och antalet nya lätta nyttofordon: det antal nya lätta nyttofordon som tillverkaren har tillverkat och som har registrerats under den aktuella perioden enligt infasningskriterierna i artikel 4.

Motivering

Poolning av personbilar och lätta nyttofordon (på basis av ett genomsnitt av avstånden till målen) sänker tillverkarnas kostnader för att följa lagstiftningen, såsom visas i EU:s konsekvensanalys. Politiskt och miljömässigt sett spelar det ingen roll huruvida det är personbilarnas eller de lätta nyttofordonens koldioxidutsläpp som minskas. En sådan poolning förfördelar inte tillverkare av lätta nyttofordon som inte tillverkar personbilar eftersom dessa redan omfattas av artikel 10. Faktorn 0.8 avspeglar det faktum att de lätta nyttofordonen totalt sett tillryggalägger fler kilometer än personbilarna, samt åtgärderna för att minska deras koldioxidutsläpp i enlighet med denna förordning.

Ändringsförslag 34

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 3 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 13.3.

utgår

Ändringsförslag 35

**Förslag till förordning
Artikel 9 – punkt 2**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. Från och med den **31 oktober 2014** ska det i den förteckning som avses i punkt 1 även anges om tillverkaren under föregående kalenderår har uppfyllt kraven i artikel 4.

2. Från och med **31 oktober 2015** ska det i den förteckning som avses i punkt 1 även anges om tillverkaren under föregående kalenderår har uppfyllt kraven i artikel 4.

Motivering

Följer av ändringsförslagen till artikel 7.1 och 7.2.

Ändringsförslag 36

**Förslag till förordning
Artikel 9a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 9a

Förarinformation i bilen

Från och med den 1 januari 2012 ska tillverkare som söker typgodkännande för fordon i kategori N₁ enligt definitionen i direktiv 2007/46/EG i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 utrusta varje fordon med en bränsleförbrukningsmätare.

Motivering

Det är viktigt att förarna känner till den verkliga bränsleförbrukningen hos sitt fordon, vilken ofta är högre än den förbrukning som uppmäts vid EU:s testcykel. En bränsleförbrukningsmätare kan bidra till att ge denna information och även uppmuntra förarna att köra på ett mer bränsleeffektivt sätt. Kommissionen är i färd med att förbereda krav om att personbilar ska utrustas med sådana anordningar. De bör även gälla för lätta nyttofordon.

Ändringsförslag 37

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 2 – led d

Kommissionens förslag

d) Ett specifikt utsläppsmål som överensstämmer med tillverkarens förmåga att uppnå minskningen, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till de särskilda förhållandena på marknaden för den tillverkade typen av lätta nyttofordon.

Ändringsförslag

d) Ett specifikt utsläppsmål som överensstämmer med tillverkarens förmåga att uppnå minskningen, inklusive den ekonomiska och tekniska förmågan att minska de specifika koldioxidutsläppen, **och med de genomsnittliga koldioxidutsläppen för samtliga lätta nyttofordon som tillverkas av samtliga tillverkare** och med hänsyn tagen till karaktärsdragen hos marknaden för den tillverkade fordonstypen.

Motivering

Att föreskriva ett alternativt utsläppsmål förpliktigar dessa tillverkare att anstränga sig mer än tillverkare av hela modellprogram, men ger dem samtidigt rättvisa villkor, utgående från ett genomsnittsvärde för CO₂-utsläppen för tillverkare av lätta nyttofordon som referenspunkt.

Ändringsförslag 38

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 7 – stycke 2

Kommissionens förslag

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande

Ändringsförslag

utgår

med kontroll som avses i artikel 13.3.

Ändringsförslag 39

Förslag till förordning

Artikel 11 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. Senast den 31 december 2012 ska kommissionen anta närmare bestämmelser för ett förfarande för godkännande av sådan innovativ teknik i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 13.2. Dessa närmare bestämmelser ska grundas på följande kriterier för innovativ teknik:

Ändringsförslag

2. Senast den 31 december 2012 ska kommissionen anta närmare bestämmelser för ett förfarande för godkännande av sådan innovativ teknik i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 13.2. Dessa närmare bestämmelser ska **vara förenliga med bestämmelserna i artikel 12.2 i förordning (EG) nr 443/2009 och** grundas på följande kriterier för innovativ teknik:

Motivering

I artikel 12.2 i förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för personbilar fastställs det att kommissionen senast 2010 ska anta detaljerade bestämmelser för ett förfarande för godkännande av sådan innovativ teknik. De bestämmelser för godkännandeförfarandet som för närvarande diskuteras för personbilar bör tillämpas också på lätta nyttofordon. Det bör inte göras någon skillnad mellan miljöinnovation för personbilar och lätta nyttofordon och inte heller bör det finnas någon skillnad i godkännandeförfarandet. Allt dubbelarbete bör undvikas.

Ändringsförslag 40

Förslag till förordning

Artikel 12 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

1. Senast den 31 oktober 2016 och vart tredje år därefter ska åtgärder antas för att ändra bilaga I för att anpassa värdet M_0 i den till den genomsnittliga vikten för nya lätta nyttofordon under de föregående tre kalenderåren.

Ändringsförslag

1. Senast den 31 oktober 2016 och vart tredje år därefter ska åtgärder antas för att ändra bilaga I för att anpassa värdet M_0 i den till den genomsnittliga vikten för nya lätta nyttofordon **som registrerats** under de föregående tre kalenderåren.

Ändringsförslag 41

Förslag till förordning

Artikel 12 – punkt 4 – stycke 1 – strecksats 1

Kommissionens förslag

– tillvägagångssätten för att på ett kostnadseffektivt sätt uppnå det långsiktiga målet på **135 g CO₂/km** till 2020, under förutsättning att genomförbarheten bekräftas på grundval av resultaten från en uppdaterad konsekvensanalys, och

Ändringsförslag

– tillvägagångssätten för att på ett kostnadseffektivt sätt uppnå det långsiktiga målet på **140 g CO₂/km** till 2020, under förutsättning att genomförbarheten bekräftas på grundval av resultaten från en uppdaterad konsekvensanalys, och

Ändringsförslag 42

Förslag till förordning

Artikel 12 – punkt 4 – stycke 2 – strecksats 2

Kommissionens förslag

– **bekräfta** att denna förordning ska omfatta fordon i kategorierna N₂ och M₂ enligt definitionerna i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och fordon för vilka typgodkännandet utvidgats enligt artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007.

Ändringsförslag

– **lägga fram ett förslag om** att denna förordning **på grund av det långsiktiga målet som ska uppnås från och med 2020** ska omfatta fordon i kategorierna N₂ och M₂ enligt definitionerna i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och fordon för vilka typgodkännandet utvidgats enligt artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007.

Motivering

Arbetet med att fastställa de exakta värdena för de långsiktiga målen och inkludera lätta nyttofordon ur kategorierna N₁ och N₂ i förordningen beror på genomförbarheten, som alltjämt måste bekräftas genom en konsekvensanalys.

Ändringsförslag 43

Förslag till förordning

Artikel 12 – punkt 4 – stycke 3

Kommissionens förslag

Dessa åtgärder, som avser att ändra *icke*

Ändringsförslag

Kommissionen ska lägga fram ett förslag

väsentliga delar av denna förordning, *ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 13.3.*

för Europaparlamentet och rådet om dessa åtgärder, som avser att ändra väsentliga delar av denna förordning.

Ändringsförslag 44

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 6 – stycke 2

Kommissionens förslag

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 13.3.

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 45

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Senast 2015 ska kommissionen se över metoden för att fastställa de specifika koldioxidutsläppen från etappvis färdigbyggda fordon enligt del B punkt 7 i bilaga II och vid behov överlämna ett förslag till Europaparlamentet och rådet om ändring av bilaga II.

Ändringsförslag

7. Senast 2011 ska kommissionen inrätta ett förfarande för att i övervakningssyfte få fram representativa värden för etappvis färdigbyggda fordonens koldioxidutsläpp, bränsleeffektivitet och vikt.

Motivering

Det bör vara kommissionens ansvar att komma med en ordentlig lösning innan ett lagstiftningsförslag antas. I sitt förslag planerar kommissionen att införa ett koldioxidutsläppsmål från och med 2014. Etappvis färdigbyggda fordon står för cirka 15–16 procent av den totala marknaden för lätta nyttofordon. På grund av den höga marknadsandelen och den hittills okända inverkan på OEM-flottan måste man så snart som möjligt fastställa ett lämpligt förfarande för att uppnå representativa värden för etappvis färdigbyggda fordonens koldioxidutsläpp och vikt.

Ändringsförslag 46

Förslag till förordning Artikel 12a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 12a

Genomförandeåtgärder

För övervakningen och rapporteringen av genomsnittliga utsläpp krävs det att enhetliga bestämmelser för genomförande säkerställs för antagandet av detaljerade bestämmelser för insamling, registrering, presentation, överföring, beräkning och meddelande av uppgifter om genomsnittliga utsläpp och tillämpningen av bilaga II i enlighet med det förfarande som anges i artikel 13.2.

För att fastställa miljöinnovationernas bidrag till en tillverkares specifika utsläppsmål måste dessutom närmare bestämmelser antas, som grundas på de kriterier som fastställs i denna förordning.

Ändringsförslag 47

Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats enligt *artikel 8* i *beslut 93/389/EEG*.

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats enligt *artikel 9* i *Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG av den 11 februari 2004 om en mekanism för övervakning av utsläpp av växthusgaser inom gemenskapen och för genomförande av Kyotoprotokollet¹*.

¹ EUT L 49, 19.2.2004, s. 1.

Motivering

Teknisk ändring, eftersom artikel 9 i beslut 280/2004/EG i sin nuvarande lydelse ersätter artikel 8 i beslut 93/389/EEG och bör anges som referens i analogi med förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar.

Ändringsförslag 48

Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet. **utgår**

Ändringsförslag 49

Förslag till förordning Artikel 13a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 13a

Delegerade akter

1. Kommissionen får, för att beakta de tekniska framstegen, genom delegerade akter i enlighet med artikel 13b och med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 13c och 13d, anta ändringar av bilaga II som grundas på erfarenheterna av tillämpningen av denna förordning i enlighet med andra stycket i artikel 7.9, fastställa metoder för insamlingen av avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 8.3, anta bestämmelser beträffande tolkningen av kriterierna för beviljande av undantag i fråga om innehållet i ansökningarna samt utformning och bedömning av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp i enlighet med artikel 10.7 samt vidta

åtgärder för att anpassa formlerna i bilaga I för att spegla ändringar i det föreskrivna provningsförfarandet för mätning av specifika koldioxidutsläpp i enlighet med artikel 12.6.

2. När kommissionen antar sådana delegerade akter ska den agera i enlighet med bestämmelserna i denna förordning.

Ändringsförslag 50

Förslag till förordning Artikel 13b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 13b

Utövande av delegering

1. Befogenhet att anta de delegerade akter som avses i andra stycket i artikel 7.9, artikel 8.3, artikel 10.7, artikel 12.6, och artikel 13a ska ges till kommissionen för en period på fem år från det att detta direktiv har trätt i kraft. Kommissionen ska utarbeta en rapport om de delegerade befogenheterna senast sex månader innan perioden på fem år löpt ut. Delegeringen av befogenhet ska automatiskt förlängas med perioder av samma längd, om den inte återkallas av Europaparlamentet eller rådet i enlighet med artikel 13c.

2. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska kommissionen samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

3. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 13c och 13d.

Ändringsförslag 51

Förslag till förordning

Artikel 13c (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 13c

Återkallande av delegering

1. Den delegering av befogenhet som avses i andra stycket i artikel 7.9, artikel 8.3, artikel 10.7, artikel 12.6, och artikel 13a får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet.

2. Den institution som har inlett ett internt förfarande för att besluta huruvida en delegering av befogenhet ska återkallas ska underrätta den andra institutionen och kommissionen inom en rimlig tid innan det slutliga beslutet fattas, och ange vilka delegerade befogenheter som kan komma att återkallas och skälen för detta.

3. Beslut om återkallande innebär att delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet upphör att gälla. Det får verkan omedelbart, eller vid ett senare, i beslutet angivet, datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan trätt i kraft. Det ska offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning.

Ändringsförslag 52

Förslag till förordning Artikel 13d (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 13d

Invändning mot delegerade akter

1. Europaparlamentet eller rådet får invända mot en delegerad akt inom en period på två månader från delgivningsdagen.

På Europaparlamentets eller rådets initiativ får denna period förlängas med

två månader.

2. Om varken Europaparlamentet eller rådet före utgången av den tidsperiod som anges i punkt 1 har invänt mot den delegerade akten ska den offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning och träda i kraft det datum som anges där.

Den delegerade akten får offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning och träda i kraft före utgången av denna period, om både Europaparlamentet och rådet har underrättat kommissionen om att de har beslutat att inte invända.

3. Om antingen Europaparlamentet eller rådet invänder mot den delegerade akten inom den tidsperiod som anges i punkt 1 ska den inte träda i kraft. Den institution som invänder mot den delegerade akten ska ange skälen för detta.

Ändringsförslag 53

Förslag till förordning Bilaga I – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. De *vägledande* specifika koldioxidutsläppen för varje lätt nyttofordon, uttryckta i gram per kilometer, ska fastställas enligt följande formel:

Ändringsförslag

1. De specifika koldioxidutsläppen för varje lätt nyttofordon, uttryckta i gram per kilometer, ska fastställas enligt följande formel:

Ändringsförslag 54

Förslag till förordning Bilaga 2 – del A – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. För det kalenderår som börjar den *1 januari 2011* och varje därpå följande kalenderår ska medlemsstaterna registrera följande uppgifter för varje nytt lätt nyttofordon som registreras på deras

Ändringsförslag

1. För det kalenderår som börjar den *1 januari 2013* och varje därpå följande kalenderår ska medlemsstaterna registrera följande uppgifter för varje nytt lätt nyttofordon som registreras på deras

territorium:

territorium:

Motivering

För konsekvensens skull. Övervakningen bör överensstämja med tillämpningen av förordningen för att undvika att marknaden snedvrids och tillverkare diskrimineras.

Ändringsförslag 55

**Förslag till förordning
Bilaga 2 – del A – punkt 3 – inledningen**

Kommissionens förslag

3. För det kalenderår som börjar den **1 januari 2011** och varje därpå följande kalenderår ska varje medlemsstat för varje tillverkare fastställa följande, i enlighet med de metoder som anges i del B:

Ändringsförslag

3. För det kalenderår som börjar den **1 januari 2013** och varje därpå följande kalenderår ska varje medlemsstat för varje tillverkare fastställa följande, i enlighet med de metoder som anges i del B:

Motivering

För konsekvensens skull. Övervakningen bör överensstämja med tillämpningen av förordningen för att undvika att marknaden snedvrids och tillverkare diskrimineras.

Ändringsförslag 56

**Förslag till förordning
Bilaga 2 – del A – punkt 3 – led d – led ii**

Kommissionens förslag

ii) De specifika koldioxidutsläppen.

Ändringsförslag

ii) De specifika koldioxidutsläppen **samt andelen utsläppsminskningar som uppnåtts genom innovativ teknik i enlighet med artikel 11.**

Motivering

För konsekvensens skull. Övervakningen bör överensstämja med tillämpningen av förordningen för att undvika att marknaden snedvrids och tillverkare diskrimineras.

Ändringsförslag 57

Förslag till förordning Bilaga II – del B – led 7

Kommissionens förslag

7. Specifika utsläpp från etappvis färdigbyggda fordon

De specifika utsläppen från etappvis färdigbyggda fordon ska fastställas i enlighet med direktiv 2004/3/EG. Om värdet inte finns att tillgå ska de specifika utsläppen från ett etappvis färdigbyggt fordon vara desamma som det högsta värdet för de specifika utsläppen från alla de färdigbyggda fordon av samma fordonstyp som det icke färdigbyggda fordon på vilket det etappvis färdigbyggda fordonet grundar sig och som har registrerats i EU under samma övervakningsår, där definitionen av fordonstyp ska vara densamma som i artikel 3 i direktiv 2007/46/EG. Om det finns fler än tre olika värden för specifika utsläpp från alla färdigbyggda fordon ska det näst högsta värdet för specifika utsläpp användas.

Ändringsförslag

7. När det gäller fordon som byggs i etapper är det tillverkaren av det färdigbyggda fordonet som ansvarar för hela fordonet. För att få fram de huvudparametrar för koldioxid och fordonets referensvikt som är avgörande för denna förordning har dock tillverkaren av det icke färdigbyggda fordonet ansvar för uppnåendet av koldioxidmålet enligt denna förordning. Detta får inte medföra någon orimlig börda för tillverkaren av det icke färdigbyggda fordonet.

Tillverkaren av det etappvis färdigbyggda fordonet ska i övervakningssyfte till de olika övervakningsställena vidarebefordra en övervakningsreferensvikt och motsvarande koldioxidvärde för det etappvis färdigbyggda fordonet på grundval av informationen från tillverkaren av det icke färdigbyggda fordonet som antingen ska lägga fram en tabell över koldioxidvärden som motsvarar olika tröghetsviktklasser eller endast visa ett koldioxidvärde som härletts från till det icke färdigbyggda fordonet plus en standardtilläggsvikt (300 kg för klass III-fordon, 200 kg för klass II-fordon samt 100 kg för klass I-fordon). Denna vikt ska även gälla del C.

Senast den 31 december 2011 ska kommissionen göra en för denna process nödvändig anpassning av direktiv 2007/46/EG. För att säkerställa processens validitet ska kommissionen under det första kalenderåret efter det att detta direktiv trätt i kraft validera och eventuellt anpassa processen. Först när

denna anpassning har trätt i kraft kan fordon som byggs i etapper inbegripas fullt ut i uppnåendet av målen.

MOTIVERING

Det har funnits ett behov av lagstiftning om koldioxidutsläpp från lätta nyttofordon ända sedan liknande lagstiftning infördes för personbilar.

De lätta nyttofordonen används framför allt av företag – även små och medelstora företag – och utgör för närvarande ca 12 % av fordonsparken. Vi måste även beakta att dessa fordon ofta köps in i stora volymer av företag och att fordonens effektivitet och löpande kostnader därför redan har undersökts noggrant.

Under 2002–2007 minskade koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon i genomsnitt med 0,4–0,5 % om året, men denna förbättring av bränsleeffektiviteten har uppvägs av den ökade efterfrågan på transporter och större fordon.

Vi måste därför anta gemenskapsmål för nya lätta nyttofordon för att förhindra en splittring av den inre marknaden till följd av att medlemsstaterna antar olika åtgärder. Det är dessutom nödvändigt att fastställa utsläppsnormer för koldioxid för nya lätta nyttofordon för att förhindra att det uppstår en lucka i lagstiftningen på grund av viss överlappning i registreringen av personbilar och lätta nyttofordon. Vidare uppmanade rådet den 28 juni 2007 kommissionen att lägga fram ett förslag om förbättrad bränsleeffektivitet hos lätta nyttofordon. Slutligen är det viktigt att uppmuntra bilbranschen att investera i ny teknik.

Föredraganden ställer sig bakom det huvudsakliga syftet med förslaget och välkomnar i synnerhet den vettiga metoden att i stor utsträckning låta det bygga på den lagstiftning om koldioxidutsläpp från lätta fordon som antagits under den senaste lagstiftningsperioden. I likhet med personbilsbranschen bör branschen för lätta nyttofordon göra framsteg inom utsläppsminskningen.

Det är dock viktigt att notera att de båda branscherna inte fungerar helt likartat. Utvecklings- och produktionscyklerna är längre inom branschen för lätta nyttofordon än inom personbilsbranschen. Dessutom används lätta nyttofordon, såsom framgår av namnet, främst i nyttoändamål och i motsats till personbilar finns det litet utrymme att ändra formen och vikten för att minska utsläppen. Utsläppsminskningen för nyttofordon kan främst åstadkommas genom att man ändrar fordonens motorer och mekanik – vilket tar betydligt längre tid och är betydligt kostsammare än att bara ändra karosseriet. Det bör även noteras att de lätta nyttofordonen redan använder diesel i betydligt högre utsträckning än personbilar.

Föredraganden vill dock inte att måldatumen i förslaget flyttas fram ytterligare. Med närmare måldatum kommer fokus att öka och resultat uppnås. Föredraganden ställer sig emellertid tveksam till att det långsiktiga målet på 135 g CO₂/km som föreslås verkligen kan uppnås inom den givna tidsramen. Med tanke på att kostnaderna för att minska de lätta nyttofordonens koldioxidutsläpp är högre än för personbilar och med tanke på de längre utvecklings- och produktionscykler som krävs för detta, vore ett mål på 150g CO₂/km ett ambitiöst, men uppnåeligt mål.

Det aktuella lagstiftningsförslaget gör det möjligt för tillverkarna att inrätta pooler mellan sig som en metod för att nå utsläppsmålen. Denna flexibilitet bör välkomnas. I enlighet med principen att ett insparat gram koldioxid är ett insparat gram koldioxid, oavsett hur detta uppnås, föreslår dock föredraganden att tillverkare som både producerar personbilar och lätta nyttofordon bör ges möjlighet till ”poolning” inom företaget, mellan de båda fordonstyperna. Poolning mellan personbilar och lätta nyttofordon (på basis av ett genomsnitt av avstånden till målen) sänker tillverkarnas kostnader för att följa lagstiftningen, såsom visas i EU:s konsekvensanalys. Politiskt och miljömässigt sett spelar det ingen roll huruvida det är personbilarnas eller de lätta nyttofordonens koldioxidutsläpp som minskas. En sådan poolning fördelar inte tillverkare av lätta nyttofordon som inte tillverkar personbilar eftersom dessa redan omfattas av artikel 10. Att ge tillverkarna denna ytterligare flexibilitet vore både miljömässigt fördelaktigt och god affärsed.

Föredraganden välkomnar kommissionens förslag om undantag för tillverkare som producerar färre än 22 000 fordon per år, och anser att förslaget ger ett vettigt riktmärke. Det bör dock tydliggöras i förordningen att tillverkare som beviljats undantag måste uppnå minskningar på samma nivåer som sina konkurrenter och att kommissionen inte ska kunna föreslå orealistiska minskningar. Föredraganden har därför föreslagit en ändring angående detta.

Föredraganden förvånas över förslaget om att påföljderna för tillverkare som inte minskar sina koldioxidutsläpp för lätta nyttofordon ska beräknas strängare än de för tillverkare av personbilar. Påföljderna bör vara desamma för båda branscher, och i kommissionens förslag ges inget skäl till de strängare påföljderna för N₁-fordon. Föredraganden föreslår att texten ändras så att den överensstämmer med lagstiftningen för personbilar.

Huvudsyftet med lagstiftningsförslaget är att minska koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon. Som redan påpekats är detta svårare att åstadkomma för lätta nyttofordon jämfört med personbilar eftersom det är svårare och kostsammare att ändra de lätta nyttofordonens karosserier för att öka effektiviteten. I stället krävs det att motorerna eller mekaniken ändras. En annan lösning skulle kunna vara obligatoriska hastighetsbegränsare för lätta nyttofordon – detta är tekniskt möjligt och ett billigt och effektivt sätt att omedelbart sänka utsläppen, och många företag eftertrustar sina fordon med dessa anordningar. Föredragandens förslag rör enbart lätta nyttofordon – fordon som nästan uteslutande används i nyttoändamål och inte måste överskrida 120 km/h – och bör inte ses som ett prejudikat för att införa hastighetsbegränsare för personbilar.

Kommissionen har i ett icke-officiellt dokument (”non-paper”) erkänt att dess ursprungliga förslag beträffande etappvis färdigbyggda fordon (dvs. fordon som byggts i etapper av flera olika tillverkare) inte är genomförbart. Det är självklart orätt att straffa tillverkarna av grundfordonet eftersom de inte är ansvariga för vad som händer med fordonet i ett senare skede av tillverkningen. Kommissionen har föreslagit att den ska återkomma med nya förslag senast 2014, men föredraganden föreslår att kommissionen senast 2011 ska fastställa hur etappvis färdigbyggda fordon ska hanteras. Detta bör ske genom att man inrättar ett system för att mäta de faktiska utsläppen från etappvis färdigbyggda fordon.

28.6.2010

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR INDUSTRIFRÅGOR, FORSKNING OCH ENERGI

till utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon
(KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

Föredragande(*): Werner Langen

(*) Förfarande med associerade utskott – artikel 50 i arbetsordningen

KORTFATTAD MOTIVERING

Sedan 1995 finns det en gemenskapsstrategi för att minska koldioxidutsläppen från bilar och lätta nyttofordon. Rådet (miljö) uppdrog redan i sina slutsatser av den 10 oktober 2000 åt kommissionen att överväga åtgärder för att minska utsläppen av koldioxid från lätta nyttofordon. I förordning (EG) nr 443/2009 fastställdes mål för minskning av koldioxidutsläpp från personbilar och samtidigt hänvisades det till att det behövdes riktlinjer för utsläppsmål för koldioxid från lätta nyttofordon.

Lätta nyttofordon används framför allt av små och medelstora företag och de utgör för närvarande cirka 12 % av fordonsparken. Det handlar här om transporter för hantverksföretag, post- och kurirverksamhet samt för många detaljhandlare som florister, restauranger osv. De är oundgängliga för att kunna tillgodose människors behov i det dagliga livet och de främjar sysselsättning och tillväxt i många av EU:s regioner.

1. Rättslig grund

Det är föredragandens övertygelse att den rättsliga grunden måste kompletteras med artikel 144 i EUF-fördraget (tidigare artikel 95 i EG-fördraget), eftersom lagstiftningen också syftar till att den inre marknaden ska harmoniseras.

2. Målen för förslaget till förordning

Genom detta förslag till förordning önskar Europeiska kommissionen stegvis uppnå ett enhetligt utsläppsmål för koldioxid på 175 g CO₂/km från 2014 till 2016 för lätta nyttofordon. I förslaget fastställs också ett långsiktigt mål på 135 g CO₂/km för lätta nyttofordon som ska uppnås från och med 2020, under förutsättning att genomförbarheten bekräftas av resultaten från uppdaterade konsekvensanalyser. Europaparlamentet stöder de allmänna mål kommissionen ställt upp men anser att en längre övergångsperiod är absolut nödvändig. I den förordning som rådet och parlamentet ska anta måste man sträva efter konkurrensneutrala, socialt rättvisa och hållbara minskningsmål, som är rimliga i förhållande till de europeiska biltillverkarnas mångfald och till deras ställning i den internationella konkurrensen och samtidigt beakta de små och medelstora företagens berättigade intressen.

3. Inledningsfas

Enligt bilindustrin behövs det upp till tio år för att utveckla nya typer av och plattformar för lätta nyttofordon, och produktcyklerna är dessutom längre än för personbilar. Kommissionen föreslår att målet på 175 g CO₂/km ska genomföras med hjälp av en flerårig övergångsperiod. På grund av de längre cyklerna borde infasningen inledas 2015 eftersom fordon som säljs 2014 redan befinner sig i utvecklings- respektive produktionsfasen. En varaktighet på övergångsperioden från 2015–2018, med en alternativ fördelning för att uppnå målen på 65 %, 75 %, 80 % och 100 % av nybilsparken, överensstämmer dessutom med varaktigheten och fördelningen enligt förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon. Man bör stegvis införa uppnående av det korrigerade långsiktiga målet på 150 g CO₂/km från 2018 för att ge tillverkare övergångsperioder och möjliggöra ett kontinuerligt genomförande av innovativ och bränslesparande teknik.

4. Fordon byggda i flera etapper

Nyttofordon byggs ofta i flera etapper. En fordonstillverkare levererar först ett chassi, som sedan utgör grund för karosseritillverkarens fortsatta tillverkning av det färdigbyggda fordonet. Andelen lätta nyttofordon som byggs i flera etapper ligger på cirka 25 %, för tunga nyttofordon är andelen ännu högre. Dessa fordon togs med i förslaget till förordning. För att ta reda på det färdigbyggda fordonets utsläpp ska en tillfällig, provisorisk metod användas, enligt vilken tillverkarna ska överta ansvaret för det färdigbyggda fordonets CO₂-utsläpp. Den metod som föreslås är dock inte lämplig för att på ett giltigt sätt fastställa utsläppen från det färdigbyggda fordonet. Dessutom förfogar tillverkarna inte över de uppgifter som behövs för detta. Kommissionen har inom ramen för ett arbetsdokument redan diskuterat alternativa metoder för att fastställa de specifika CO₂-utsläppen från fordon som byggs i flera etapper och uppmanas att före 2011 till Europaparlamentet och rådet lägga fram ett förslag om lämplig metod för att fastställa de specifika koldioxidutsläppen från ett etappvis färdigbyggt fordon.

5. Påföljder

Redan i förordningen om minskning av CO₂-utsläppen från personbilar fastslogs att en avgift ska tas ut om de fastställda målen överskrids. Beroende på storleken på överskridandet uppgår påföljderna under en sexårig övergångsperiod till 5–95 euro per gram, därefter från och med det första grammet som överskrids till 95 euro. Kommissionen har föreslagit ett liknande

tillvägagångssätt för lätta nyttofordon. Den högsta avgiften ska dock uppgå till 120 euro. Avgiften för överskridande av utsläppsgränsvärden får inte vara högre för lätta nyttofordon än för personbilar. Villkoren bör därför anpassas med avseende på avgifternas storlek samt deras fördelning i tiden i analogi med förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för industrifrågor, forskning och energi uppmanar utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning Beaktandedel 1

Kommissionens förslag

med beaktande av fördraget om
upprättandet av Europeiska gemenskapen,
särskilt **artikel 175.1**,

Ändringsförslag

med beaktande av fördraget om
Europeiska unionens funktionssätt, särskilt
artikel 192.1,

Motivering

Teknisk anpassning eftersom förordningen lades fram innan Lissabonfördraget trädde i kraft.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) Kommissionen har slutfört en översyn av strategin för hållbar utveckling som främst behandlar de mest akuta problemen i samband med hållbar utveckling, exempelvis transporter, klimatförändringar, folkhälsa och energisparande. Dessa problem hänger alla samman med varandra och kan hanteras genom energieffektivitetsåtgärder på transportområdet.

Motivering

Det bör finnas någon hänvisning till Europeiska unionens övergripande mål – strategin för hållbar utveckling är ett viktigt strategidokument som ännu inte nämnts i skälen.

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning

Skäl 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2a) Ökningen av vägtrafiken och den ökning av faror och olägenheter som denna medför ställer samtliga medlemsstater inför allvarliga trafiksäkerhets- och miljöproblem.

Motivering

I den nya rapporten om transport- och miljörapporteringsmekanismen (TERM) från Europeiska miljöbyrån understryks att vägtrafiken fortsätter att leda till allvarliga miljöproblem i Europa. Man bör även betona vägtrafikens säkerhetsaspekter.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning

Skäl 9a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9a) Redan i direktiv 1999/94/EG föreskrivs det att "reklammaterial" för bilar ska ge slutanvändarna information om "det officiella koldioxidutsläppet och den officiella bränsleförbrukningen" för fordonet. Kommissionen har i sin rekommendation 2003/217/EG tolkat detta som att annonsering ska ingå. Tillämpningsområdet för direktiv 1999/94/EG bör därför utvidgas till lätta nyttofordon, så att det för reklam som innehåller energi- eller prisrelaterad information avseende vilket nyttofordon som helst krävs att slutanvändarna ska få uppgifter om fordonets officiella

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 13

Kommissionens förslag

(13) Tillverkare bör ges utrymme att själva bestämma hur de ska uppnå målen i denna förordning och bör kunna få använda de genomsnittliga utsläppen för samtliga nya modeller i stället för att varje enskilt fordon ska uppfylla koldioxidmålen. Tillverkarna bör därför åläggas att se till att de genomsnittliga specifika utsläppen för de nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen och som de ansvarar för inte överskrider de genomsnittliga utsläppsmålen för sådana fordon. Detta krav bör införas successivt mellan **2014 och 2016** för att underlätta övergången. Detta överensstämmer med de givna ledtiderna och med längden på infasningsperioden enligt förordning (EG) nr 443/2009.

Ändringsförslag

(13) Tillverkare bör ges utrymme att själva bestämma hur de ska uppnå målen i denna förordning och bör kunna få använda de genomsnittliga utsläppen för samtliga nya modeller i stället för att varje enskilt fordon ska uppfylla koldioxidmålen. Tillverkarna bör därför åläggas att se till att de genomsnittliga specifika utsläppen för de nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen och som de ansvarar för inte överskrider de genomsnittliga utsläppsmålen för sådana fordon. Detta krav bör införas successivt mellan **2015 och 2018** för att underlätta övergången. Detta överensstämmer med de givna ledtiderna och med längden på infasningsperioden enligt förordning (EG) nr 443/2009.

Motivering

På grund av de längre produktcyklerna för lätta nyttofordon borde infasningen inledas 2015, eftersom fordon som säljs 2014 redan befinner sig i utveckling respektive produktion. En varaktighet på övergångsperioden från 2015–2018 med en fördelning enligt 65/75/80/100 % överensstämmer dessutom med varaktigheten och fördelningen enligt förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Skäl 14

Kommissionens förslag

(14) För att målen ska återspegla små- och nisch tillverkarens särskilda situation och

Ändringsförslag

(14) För att målen ska återspegla små- och nisch tillverkarens särskilda situation och

överensstämma med tillverkarens förmåga att minska utsläppen, bör det för dessa tillverkare anges alternativa utsläppsminskningmål som står i relation till den tekniska potentialen hos en viss tillverkarens fordon att minska de specifika koldioxidutsläppen, och som står i överensstämmelse med de berörda marknadssegmentens särdrag. Det här undantaget bör ingå i översynen av de specifika utsläppsmål som anges i bilaga I, som ska slutföras senast i början av 2013.

överensstämma med tillverkarens förmåga att minska utsläppen, bör det för dessa tillverkare anges alternativa utsläppsminskningmål som står i relation till den tekniska potentialen hos en viss tillverkarens fordon att minska de specifika koldioxidutsläppen *samt till de genomsnittliga koldioxidutsläppen för samtliga tillverkare av lätta nyttofordon*, och som står i överensstämmelse med de berörda marknadssegmentens särdrag. Det här undantaget bör ingå i översynen av de specifika utsläppsmål som anges i bilaga I, som ska slutföras senast i början av 2013.

Motivering

Att föreskriva ett alternativt utsläppsmål förpliktigar dessa tillverkare att anstränga sig mer än tillverkare av hela modellprogram, men ger dem samtidigt rättvisa villkor, utgående från ett genomsnittsvärde för CO₂-utsläppen för tillverkare av lätta nyttofordon som referenspunkt.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Skäl 20

Kommissionens förslag

(20) Hur väl tillverkarna uppfyller målen i den här förordningen bör bedömas på gemenskapsnivå. Tillverkare vars genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dem som godkänns i denna förordning bör betala en avgift för extra utsläpp för varje kalenderår från och med den **1 januari 2014**. Avgiften bör anpassas som en funktion av i vilken utsträckning tillverkarna underlåter att uppnå målet. För att säkra överensstämmelse bör avgiftsmekanismen likna den som fastställs i förordning (EG) nr 443/2009. Avgiftsbeloppen bör anses vara intäkter i Europeiska unionens budget.

Ändringsförslag

(20) Hur väl tillverkarna uppfyller målen i den här förordningen bör bedömas på gemenskapsnivå. Tillverkare vars genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dem som godkänns i denna förordning bör betala en avgift för extra utsläpp för varje kalenderår från och med den **1 januari 2015**. Avgiften bör anpassas som en funktion av i vilken utsträckning tillverkarna underlåter att uppnå målet. För att säkra överensstämmelse bör avgiftsmekanismen likna den som fastställs i förordning (EG) nr 443/2009. Avgiftsbeloppen bör anses vara intäkter i Europeiska unionens budget.

Motivering

På grund av de längre produktcyklerna för lätta nyttofordon borde infasningen inledas 2015, eftersom fordon som säljs 2014 redan befinner sig i utveckling respektive produktion. Analogt bör avgifterna för överskridande av utsläppsgränsvärden tas ut först från och med den 1 januari 2015.

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning Skäl 21a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(21a) För att garantera att värdena på CO₂-utsläpp och bränsleeffektivitet hos etappvis färdigbyggda fordon är representativa och att de verkliga CO₂-utsläppen inte underskattas bör kommissionen lägga fram en specifik beräkningsmetod för att bestämma utsläppen för varje fordonstyp.

Motivering

Den metod kommissionen föreslår för att fastställa de specifika koldioxidutsläppen från etappvis färdigbyggda fordon har redan beskrivits som olämplig i ett arbetsdokument från kommissionen och man hänvisade till att en alternativ metod skulle utarbetas. På grund av den höga marknadsandelen måste man så snart som möjligt fastställa ett lämpligt förfarande för att uppnå representativa värden för etappvis färdigbyggda fordons koldioxidutsläpp och vikt.

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning Skäl 23

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(23) Nya metoder bör övervägas för att uppnå det långsiktiga målet, särskilt kurvans lutning, nyttoparametern och systemet med avgifter för extra utsläpp.

utgår

Motivering

En hänvisning till att införa ytterligare detaljföreskrifter strider mot hur förslaget till förordning strukturerats.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning Skäl 24

Kommissionens förslag

(24) Vägfordonens hastighet påverkar i hög grad deras bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Finns det ingen hastighetsbegränsning för lätta nyttofordon kan det dessutom hända att en eventuell konkurrensfaktor i fråga om topphastighet kan resultera i överdimensionerade framdrivningssystem och därmed ineffektivitet vid långsammare driftförhållanden. Man bör därför undersöka om det är genomförbart att utvidga tillämpningsområdet för rådets direktiv 92/6/EEG om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen, med syftet att inkludera de lätta nyttofordon som omfattas av den här förordningen.

Ändringsförslag

utgår

Motivering

Bestämmelser för att begränsa fordonshastigheten hör till medlemsstaternas befogenheter. Dessutom infördes dessa åtgärder av trafiksäkerhetsskäl och inte av miljöskäl.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Från och med år 2020 föreskrivs i denna förordning ett mål för de genomsnittliga utsläppen på **135 g CO₂/km** från nya lätta nyttofordon som registreras i

Ändringsförslag

2. Från och med år 2020 föreskrivs i denna förordning ett mål för de genomsnittliga utsläppen på **150 g CO₂/km** från nya lätta nyttofordon som registreras i

gemenskapen.

gemenskapen.

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Som ett led i gemenskapens samlade åtgärder ska denna förordning kompletteras med ytterligare åtgärder som ska ge en minskning med 10 g CO₂/km.

Motivering

Detta förslag är en fortsättning på den lagstiftningsprocess som kommissionen inledde 2007 för att ta itu med vägfordons inverkan på klimatet.

Bestämmelserna bör därför vara förenliga med den rättsliga ram för genomförande av de utsläppsmål för nya personbilar som fastställs i förordning (EG) nr 443/2009, vilket tydligt framgår av skäl 6 och artikel 11 i detta förslag till förordning.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning Artikel 2 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. En tidigare registrering utanför gemenskapen mindre än tre månader före registrering i gemenskapen ska inte beaktas.

2. En tidigare registrering utanför gemenskapen **som gjorts** mindre än tre månader före registrering i gemenskapen ska inte beaktas.

Motivering

Detta ändringsförslag syftar till ett språkligt förtydligande samt överensstämmelse med ordalydelsen i förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning Artikel 3 – punkt 1 – led f

Kommissionens förslag

f) specifika koldioxidutsläpp: utsläpp från lätta nyttofordon uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och angivna som koldioxidviktutsläpp (blandad körning) i intyget om överensstämmelse,

Ändringsförslag

f) specifika koldioxidutsläpp: utsläpp från lätta nyttofordon uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och angivna som koldioxidviktutsläpp (blandad körning) i intyget om överensstämmelse **för det färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordonet,**

Ändringsförslag 15

**Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led g**

Kommissionens förslag

g) specifika utsläppsmål: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga vägledande specifika koldioxidutsläpp som fastställts i enlighet med bilaga I från alla nya lätta nyttofordon från den tillverkaren.

Ändringsförslag

g) specifika utsläppsmål: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga vägledande specifika koldioxidutsläpp som fastställts i enlighet med bilaga I från alla nya lätta nyttofordon från den tillverkaren **eller, om tillverkaren beviljats ett undantag enligt artikel 10, de specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med undantaget.**

Motivering

Hänvisningen till de tillverkares specifika utsläppsmål, som beviljas ett undantag i enlighet med artikel 10 i denna förordning, bör av omsorg om samstämmigheten med ordalydelsen i förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar också tas med.

Ändringsförslag 16

**Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led ga (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ga) markyta: spårvidden multiplicerad med hjulbasen, enligt uppgift i intyget om överensstämmelse och definitionen i avsnitten 2.1 och 2.3 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG.

Motivering

Definitionen läggs till för att säkra överensstämmelse med del B punkterna 5 och 6 i bilaga II.

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning

Artikel 3 – punkt 1 – led gb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

gb) nyttolast: differensen mellan den högsta tekniskt tillåtna vikten inklusive last i enlighet med bilaga III till direktiv 2007/46/EG och fordonets vikt.

Motivering

Alla relevanta begrepp som ingår i bestämmelser i förordningen bör ingå i artikel 3 "Definitioner" för rättssäkerhetens och tydlighetens skull.

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning

Artikel 4

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

För det kalenderår som börjar den **1 januari 2014** och för varje efterföljande kalenderår ska samtliga tillverkare av lätta nyttofordon ansvara för att det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet inte överstiger de specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med bilaga I, eller i enlighet med ett undantag som medgetts en tillverkare enligt artikel 10.

För att fastställa varje tillverkares specifika utsläpp av koldioxid ska följande procentandelar av varje tillverkares registrering av nya lätta nyttofordon under det berörda året beaktas:

– 75 % **år 2014**.

För det kalenderår som börjar den **1 januari 2015** och för varje efterföljande kalenderår ska samtliga tillverkare av lätta nyttofordon ansvara för att det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet inte överstiger de specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med bilaga I, eller i enlighet med ett undantag som medgetts en tillverkare enligt artikel 10.

För att fastställa varje tillverkares specifika utsläpp av koldioxid ska följande procentandelar av varje tillverkares registrering av nya lätta nyttofordon under det berörda året beaktas:

– 65% **år 2015**.

– 75 % **år 2016**.

- 80 % **år 2015**.
- 100 % från och med **2016**.

- 80 % **år 2017**.
- 100 % från och med **2018**.

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning Artikel 5

Kommissionens förslag

Vid beräkningen av genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid ska varje nytt lätt nyttofordon med specifika koldioxidutsläpp som understiger 50 g CO₂/km räknas som

- **2,5** lätta nyttofordon **2014**,
- **1,5** lätta nyttofordon **2015**,
- **1** lätt nyttofordon från och med **2016**.

Ändringsförslag

Vid beräkningen av genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid ska varje nytt lätt nyttofordon med specifika koldioxidutsläpp som understiger 50 g CO₂/km räknas som

- **3,5** lätta nyttofordon **2015**,
- **2,5** lätta nyttofordon **2016**,
- **2,0** lätta nyttofordon **2017**,
- **1,0** lätt nyttofordon från och med **2018**.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning Artikel 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 5a

Hastighetsbegränsande anordningar

För det kalenderår som inleds den 1 januari 2014 och varje kommande kalenderår ska samtliga tillverkare av lätta nyttofordon se till att deras lätta nyttofordon är utrustade med hastighetsbegränsande anordningar som är inställda på en högsta hastighet på 120 km/h.

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För det kalenderår som börjar den **1 januari 2012** och varje efterföljande kalenderår ska varje medlemsstat för varje nytt lätt nyttofordon som registreras på dess territorium registrera information i enlighet med del A i bilaga II. Informationen ska göras tillgänglig för tillverkarna och deras utsedda importörer eller representanter i varje medlemsstat. Medlemsstaterna ska göra allt för att se till att rapporteringsorganen fungerar på ett öppet sätt.

Ändringsförslag

1. För det kalenderår som börjar den **1 januari 2013** och varje efterföljande kalenderår ska varje medlemsstat för varje nytt lätt nyttofordon som registreras på dess territorium registrera information i enlighet med del A i bilaga II. Informationen ska göras tillgänglig för tillverkarna och deras utsedda importörer eller representanter i varje medlemsstat. Medlemsstaterna ska göra allt för att se till att rapporteringsorganen fungerar på ett öppet sätt.

Motivering

Monitoring should be in line with the implementation of the regulation in order to avoid market distortion and discrimination of manufacturers.

As multi-stage vehicles will be covered by Directive 2007/46/EC (Type-approval) only as of April 2013, it will not be possible to monitor multi-stage vehicles satisfactorily before this date. A pilot exercise should cover a monitoring of multi-stage vehicles and include the same lead-time as for other vehicle categories (e.g. M1).

Vehicle manufacturers should get permanent access to the manufacturer specific data monitored by Member States already during the monitoring year. Such a regular data provision to manufacturers helps the industry to correct data already during the monitoring year and thus reduces the possibilities of data inconsistencies when the Commission provisionally calculates the average CO₂ emissions in the preceding year.

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Senast den 28 februari varje år, med början **2013**, ska varje medlemsstat fastställa och till kommissionen överlämna de uppgifter som anges i del B i bilaga II med avseende på föregående kalenderår. Uppgifterna ska överlämnas i det format som anges i del C i bilaga II.

Ändringsförslag

2. Senast den 28 februari varje år, med början **2014**, ska varje medlemsstat fastställa och till kommissionen överlämna de uppgifter som anges i del B i bilaga II med avseende på föregående kalenderår. Uppgifterna ska överlämnas i det format som anges i del C i bilaga II.

Motivering

Monitoring should be in line with the implementation of the regulation in order to avoid market distortion and discrimination of manufacturers.

As multi-stage vehicles will be covered by Directive 2007/46/EC (Type-approval) only as of April 2013, it will not be possible to monitor multi-stage vehicles satisfactorily before this date. A pilot exercise should cover a monitoring of multi-stage vehicles and include the same lead-time as for other vehicle categories (e.g. M1).

Vehicle manufacturers should get permanent access to the manufacturer specific data monitored by Member States already during the monitoring year. Such a regular data provision to manufacturers helps the industry to correct data already during the monitoring year and thus reduces the possibilities of data inconsistencies when the Commission provisionally calculates the average CO₂ emissions in the preceding year.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning

Artikel 7 – punkt 4 – stycke 1 – inledningen

Kommissionens förslag

4. Kommissionen ska upprätta en central förteckning över de uppgifter som medlemsstaterna rapporterat i enlighet med denna artikel, och denna förteckning ska vara tillgänglig för allmänheten. Senast den **30 juni 2013** och för varje år därefter ska kommissionen för varje tillverkare göra en preliminär beräkning av följande:

Ändringsförslag

4. Kommissionen ska upprätta en central förteckning över de uppgifter som medlemsstaterna rapporterat i enlighet med denna artikel, och denna förteckning ska vara tillgänglig för allmänheten. Senast den **30 juni 2014** och för varje år därefter ska kommissionen för varje tillverkare göra en preliminär beräkning av följande:

Motivering

För konsekvensens skull. Övervakningen bör överensstämja med genomförandet av förordningen för att undvika att marknaden snedvrids och tillverkare diskrimineras. Erfarenheter från förordningen om personbilar visar på svårigheterna med övervakning. Längre ledtid för att inrätta ett tillförlitligt system för övervakning behövs, särskilt som det idag inte finns fullständiga uppgifter om N₁ tillgängliga på EU-27-nivå, vilket gör utgångspunkten svårare än för personbilar.

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning

Artikel 7 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. För kalenderåren **2012** och **2013** ska kommissionen, om den på grundval av beräkningarna enligt punkt 5 anser att tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dennes specifika utsläppsmål, underrätta tillverkaren om detta.

Ändringsförslag

7. För kalenderåren **2013** och **2014** ska kommissionen, om den på grundval av beräkningarna enligt punkt 5 anser att tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dennes specifika utsläppsmål, underrätta tillverkaren om detta.

Motivering

För konsekvensens skull. Övervakningen bör överensstämja med genomförandet av förordningen för att undvika att marknaden snedvrids och tillverkare diskrimineras.

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 10a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

10a. Från och med den 1 januari 2014 ska övervakningen utvidgas till att även omfatta etappvis färdigbyggda fordon.

Motivering

Typgodkännandet för hela fordon (direktiv 2007/46/EG) kommer att tillämpas på alla typer av etappvis färdigbyggda fordon från och med maj 2013. Från och med januari 2014 ska därför övervakningen utvidgas till att även omfatta etappvis färdigbyggda fordon. 2014 kommer att vara det första hela kalenderåret för övervakning och insamling av uppgifter om etappvis färdigbyggda fordons koldioxidutsläpp och vikt enligt det nya förfarandet.

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning Artikel 8

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. För perioden **1 januari 2014** och varje kalenderår därefter ska kommissionen utfärda avgifter för extra utsläpp för tillverkaren eller i förekommande fall den

1. För perioden **1 januari 2015** och varje kalenderår därefter ska kommissionen utfärda avgifter för extra utsläpp för tillverkaren eller i förekommande fall den

poolansvarige om en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider de specifika utsläppsmålen.

2. Avgifterna för extra utsläpp enligt punkt 1 ska beräknas enligt följande formel:

a) Fr.o.m. **2014** t.o.m. **2018**

i) För extra utsläpp på mer än 3 g CO₂/km:

$((\text{Extra utsläpp} - 3) \times 120 \text{ €} + 45 \text{ €}) \times$
antalet nya lätta nyttofordon.

ii) För extra utsläpp på mer än 2 g CO₂/km men inte mer än 3 g CO₂/km:

$((\text{Extra utsläpp} - 2) \times 25 \text{ €} + 20 \text{ €}) \times$
antalet nya lätta nyttofordon.

iii) För extra utsläpp på mer än 1 g CO₂/km men inte mer än 2 g CO₂/km:

$((\text{Extra utsläpp} - 1) \times 15 \text{ €} + 5 \text{ €}) \times$ antalet nya lätta nyttofordon.

iv) För extra utsläpp på högst 1 g CO₂/km:

Extra utsläpp $\times 5 \text{ €} \times$ antalet nya lätta nyttofordon.

3. Kommissionen ska fastställa metoderna för uttag av avgifterna för extra utsläpp enligt punkt 1.

b) Fr.o.m. **2019**:

$(\text{Extra utsläpp} \times 120 \text{ €}) \times$ antalet nya lätta nyttofordon.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 13.3.

4. Avgifterna för extra utsläpp ska anses vara intäkter i Europeiska unionens allmänna budget.

poolansvarige om en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider de specifika utsläppsmålen.

2. Avgifterna för extra utsläpp enligt punkt 1 ska beräknas enligt följande formel:

a) Fr.o.m. **2015** t.o.m. **2019**

i) För extra utsläpp på mer än 3 g CO₂/km:

$((\text{Extra utsläpp} - 3) \times 95 \text{ €} + 45 \text{ €}) \times$
antalet nya lätta nyttofordon.

ii) För extra utsläpp på mer än 2 g CO₂/km men inte mer än 3 g CO₂/km:

$((\text{Extra utsläpp} - 2) \times 25 \text{ €} + 20 \text{ €}) \times$
antalet nya lätta nyttofordon.

iii) För extra utsläpp på mer än 1 g CO₂/km men inte mer än 2 g CO₂/km:

$((\text{Extra utsläpp} - 1) \times 15 \text{ €} + 5 \text{ €}) \times$ antalet nya lätta nyttofordon.

iv) För extra utsläpp på högst 1 g CO₂/km:

Extra utsläpp $\times 5 \text{ €} \times$ antalet nya lätta nyttofordon.

3. Kommissionen ska fastställa metoderna för uttag av avgifterna för extra utsläpp enligt punkt 1.

b) Fr.o.m. **2020**:

$(\text{Extra utsläpp} \times 95 \text{ €}) \times$ antalet nya lätta nyttofordon.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 13.3.

4. Avgifterna för extra utsläpp ska anses vara intäkter i Europeiska unionens allmänna budget.

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. Senast den **31 oktober 2013** och den 31 oktober varje efterföljande år ska kommissionen offentliggöra en förteckning i vilken det för varje tillverkare anges följande:

Ändringsförslag

1. Senast den **31 oktober 2014** och den 31 oktober varje efterföljande år ska kommissionen offentliggöra en förteckning i vilken det för varje tillverkare anges följande:

Motivering

För konsekvensens skull. Offentliggörandet bör överensstämma med genomförandet av förordningen för att undvika att marknaden snedvrids och tillverkare diskrimineras.

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning

Artikel 9 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Från och med den **31 oktober 2014** ska det i den förteckning som avses i punkt 1 även anges om tillverkaren under föregående kalenderår har uppfyllt kraven i artikel 4.

Ändringsförslag

2. Från och med den **31 oktober 2016** ska det i den förteckning som avses i punkt 1 även anges om tillverkaren under föregående kalenderår har uppfyllt kraven i artikel 4.

Motivering

Till följd av ändringen av startdatumet för att inleda infasningen 2015.

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning

Artikel 10 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. En tillverkare av färre än **22 000** av de nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen varje kalenderår, ska ha rätt att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med bilaga I under förutsättning att denne tillverkare

Ändringsförslag

1. En tillverkare av färre än **25 000** av de nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen varje kalenderår, ska ha rätt att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med bilaga I under förutsättning att denne tillverkare

Motivering

En höjning till 25 000 nya lätta nyttofordon återspeglar bättre situationen för små tillverkare än ett gränsvärde på 22 000 fordon.

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

b) tillhör en grupp av anslutna tillverkare som totalt ansvarar för färre än **22 000** av de nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen varje kalenderår, eller

Ändringsförslag

b) tillhör en grupp av anslutna tillverkare som totalt ansvarar för färre än **25 000** av de nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen varje kalenderår, eller

Motivering

En höjning till 25 000 nya lätta nyttofordon återspeglar bättre situationen hos små tillverkare än ett gränsvärde på 22 000 fordon.

Ändringsförslag 31

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 2 – led d

Kommissionens förslag

d) Ett specifikt utsläppsmål som överensstämmer med tillverkarens förmåga att uppnå minskningen, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till de särskilda förhållandena på marknaden för den tillverkade typen av lätta nyttofordon.

Ändringsförslag

d) Ett specifikt utsläppsmål som överensstämmer med tillverkarens förmåga att uppnå minskningen, inklusive den ekonomiska och tekniska förmågan att minska de specifika koldioxidutsläppen, **och med de genomsnittliga koldioxidutsläppen för samtliga tillverkare av lätta nyttofordon** och med hänsyn tagen till karaktärsdragen hos marknaden för den tillverkade fordonstypen.

Motivering

Att föreskriva ett alternativt utsläppsmål förpliktigar dessa tillverkare att anstränga sig mer än tillverkare av hela modellprogram, men ger dem samtidigt rättvisa villkor, utgående från ett genomsnittsvärde för CO₂-utsläppen för tillverkare av lätta nyttofordon som

referenspunkt.

Ändringsförslag 32

Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag

2. Senast den 31 december 2012 ska kommissionen anta närmare bestämmelser för ett förfarande för godkännande av sådan innovativ teknik i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 13.2. Dessa närmare bestämmelser ska grundas på följande kriterier för innovativ teknik:

Ändringsförslag

2. Senast den 31 december 2012 ska kommissionen anta närmare bestämmelser för ett förfarande för godkännande av sådan innovativ teknik i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 13.2. Dessa närmare bestämmelser ska **vara förenliga med de bestämmelser som fastställs i enlighet med artikel 12.2 i förordning (EG) nr 443/2009 och** grundas på följande kriterier för innovativ teknik:

Motivering

I artikel 12.2 i förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för personbilar fastställs det att kommissionen senast 2010 ska anta detaljerade bestämmelser för ett förfarande för godkännande av sådan innovativ teknik. De bestämmelser för godkännandeförfarandet som för närvarande diskuteras för personbilar bör tillämpas också på lätta nyttofordon. Det bör inte göras någon skillnad mellan miljöinnovation för personbilar och lätta nyttofordon och inte heller bör det finnas någon skillnad i godkännandeförfarandet. Allt dubbelarbete bör undvikas.

Ändringsförslag 33

Förslag till förordning Artikel 12

Kommissionens förslag

1. Senast den 31 oktober 2016 och vart tredje år därefter ska åtgärder antas för att ändra bilaga I för att anpassa värdet M_0 i den till den genomsnittliga vikten för nya lätta nyttofordon under de föregående tre kalenderåren.

Dessa åtgärder ska träda i kraft för första gången den **1 januari 2018** och därefter vart tredje år.

Ändringsförslag

1. Senast den 31 oktober 2016 och vart tredje år därefter ska åtgärder antas för att ändra bilaga I för att anpassa värdet M_0 i den till den genomsnittliga vikten för nya lätta nyttofordon under de föregående tre kalenderåren.

Dessa åtgärder ska träda i kraft för första gången den **1 januari 2019** och därefter vart tredje år.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 13.3.

2. Kommissionen ska inkludera lätta nyttofordon i den översyn av förfarandena för att mäta koldioxidutsläpp som avses i artikel 13.3 i förordning (EG) nr 443/2009.

Från och med den dag då det reviderade förfarandet för att mäta koldioxidutsläpp börjar tillämpas ska innovativ teknik inte längre godkännas enligt det förfarande som avses i artikel 11.

3. Kommissionen ska inkludera lätta nyttofordon i den översyn av direktiv 2007/46/EG som avses i artikel 13.4 i förordning (EG) nr 443/2009.

4. Senast den 1 januari 2013 ska kommissionen slutföra en översyn av de specifika utsläppsmål som anges i bilaga I och av de undantag som anges i artikel 10, i syfte att fastställa

– tillvägagångssätten för att på ett kostnadseffektivt sätt uppnå det långsiktiga målet på **135 g CO₂/km** till 2020, under förutsättning att genomförbarheten bekräftas på grundval av resultaten från en uppdaterad konsekvensanalys, och

– de olika aspekterna av genomförandet av det målet, inbegripet avgifterna för extra utsläpp.

Utifrån en sådan översyn och den konsekvensbedömning som föregår denna, som inbegriper en övergripande bedömning av konsekvenserna för fordonsindustrin och de företag som är beroende av denna, ska kommissionen vid behov

– lägga fram ett förslag om ändring av denna förordning på ett sätt som är så neutralt som möjligt ur konkurrenssynpunkt samt socialt rättvist och hållbart,

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 13.3.

2. Kommissionen ska inkludera lätta nyttofordon i den översyn av förfarandena för att mäta koldioxidutsläpp som avses i artikel 13.3 i förordning (EG) nr 443/2009.

Från och med den dag då det reviderade förfarandet för att mäta koldioxidutsläpp börjar tillämpas ska innovativ teknik inte längre godkännas enligt det förfarande som avses i artikel 11.

3. Kommissionen ska inkludera lätta nyttofordon i den översyn av direktiv 2007/46/EG som avses i artikel 13.4 i förordning (EG) nr 443/2009.

4. Senast den 1 januari 2013 ska kommissionen slutföra en översyn av de specifika utsläppsmål som anges i bilaga I och av de undantag som anges i artikel 10, i syfte att fastställa

– tillvägagångssätten för att på ett kostnadseffektivt sätt uppnå det långsiktiga målet på **150 g CO₂/km** till 2020, under förutsättning att genomförbarheten bekräftas på grundval av resultaten från en uppdaterad konsekvensanalys, och

– de olika aspekterna av genomförandet av det målet, inbegripet avgifterna för extra utsläpp.

Utifrån en sådan översyn och den konsekvensbedömning som föregår denna, som inbegriper en övergripande bedömning av konsekvenserna för fordonsindustrin och de företag som är beroende av denna, ska kommissionen vid behov

– lägga fram ett förslag om ändring av denna förordning på ett sätt som är så neutralt som möjligt ur konkurrenssynpunkt samt socialt rättvist och hållbart,

– **bekräfta att denna förordning ska omfatta** fordon i kategorierna N₂ och M₂ enligt definitionerna i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och fordon för vilka typgodkännandet utvidgats enligt artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007.

Dessa åtgärder, som avser att ändra *icke* väsentliga delar av denna förordning, **skas antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 13.3.**

5. Kommissionen ska senast 2014, efter en konsekvensbedömning, offentliggöra en rapport om tillgängligheten till uppgifter om markyta och nyttolast och deras användning som nyttoparametrar för att bestämma specifika utsläppsmål och vid behov överlämna ett förslag till Europaparlamentet och rådet om ändring av bilaga I.

6. Åtgärder ska antas för att göra den anpassning av formlerna i bilaga I som krävs för att spegla eventuella ändringar i det föreskrivna provningsförfarandet för mätning av specifika koldioxidutsläpp.

Dessa åtgärder, som avser att ändra *icke* väsentliga delar av denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 13.3.

7. Senast **2015** ska kommissionen **se över metoden** för att fastställa de specifika koldioxidutsläppen från etappvis färdigbyggda fordon **enligt del B punkt 7 i bilaga II och vid behov överlämna ett förslag till Europaparlamentet och rådet om ändring av bilaga II.**

– **fastställa tillvägagångssätten för att** fordon i kategorierna N₂ och M₂ enligt definitionerna i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och fordon för vilka typgodkännandet utvidgats enligt artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007 **skas omfattas av denna förordning.**

Kommissionen ska lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet om dessa åtgärder, som avser att ändra väsentliga delar av denna förordning.

5. Kommissionen ska senast 2014, efter en konsekvensbedömning, offentliggöra en rapport om tillgängligheten till uppgifter om markyta och nyttolast och deras användning som nyttoparametrar för att bestämma specifika utsläppsmål och vid behov överlämna ett förslag till Europaparlamentet och rådet om ändring av bilaga I.

6. Åtgärder ska antas för att göra den anpassning av formlerna i bilaga I som krävs för att spegla eventuella ändringar i det föreskrivna provningsförfarandet för mätning av specifika koldioxidutsläpp.

Dessa åtgärder, som avser att ändra *icke* väsentliga delar av denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 13.3.

7. Senast **2011** ska kommissionen **överlämna ett förslag till Europaparlamentet och rådet om en metod** för att fastställa de specifika koldioxidutsläppen från etappvis färdigbyggda fordon.

Ändringsförslag 34

Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats enligt **artikel 8** i **beslut 93/389/EEG**.

Ändringsförslag

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats enligt **artikel 9** i **beslut 280/2004/EG**.

Motivering

Teknisk ändring, eftersom artikel 9 i beslut 280/2004/EG i sin nuvarande lydelse ersätter artikel 8 i beslut 93/389/EEG och bör anges som referens i analogi med förordning (EG) nr 443/2009 om minskning av CO₂-utsläpp från personbilar.

Ändringsförslag 35

Förslag till förordning Bilaga I

Kommissionens förslag

1. De **vägledande** specifika koldioxidutsläppen för varje lätt nyttofordon, uttryckta i gram per kilometer, ska fastställas enligt följande formel:

a) **Fr.o.m. 2014 t.o.m. 2017:**

Vägledande specifika koldioxidutsläpp =
 $175 + a \times (M - M_0)$

där

M = fordonets vikt i kilogram (kg)

$M_0 = 1706,0$

$a = 0,093$

b) **Fr.o.m. 2018:**

Vägledande specifika koldioxidutsläpp =
 $175 + a \times (M - M_0)$

där

M = fordonets vikt i kilogram (kg)

M_0 = det värde som antas i enlighet med artikel 12.1

$a = 0,093$

Ändringsförslag

1. De specifika koldioxidutsläppen för varje lätt nyttofordon, uttryckta i gram per kilometer, ska fastställas enligt följande formel:

a) **Fr.o.m. 2015 t.o.m. 2018:**

Vägledande specifika koldioxidutsläpp =
 $175 + a \times (M - M_0)$

där

M = fordonets vikt i kilogram (kg)

$M_0 = 1706,0$

$a = 0,093$

b) **Fr.o.m. 2019:**

Specifika koldioxidutsläpp = $175 + a \times (M - M_0)$

där

M = fordonets vikt i kilogram (kg)

M_0 = det värde som antas i enlighet med artikel 12.1

$a = 0,093$

Ändringsförslag 36

Förslag till förordning Bilaga II – del A – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. För det kalenderår som börjar den **1 januari 2011** och varje därpå följande kalenderår ska medlemsstaterna registrera följande uppgifter för varje nytt lätt nyttofordon som registreras på deras territorium:

Ändringsförslag

1. För det kalenderår som börjar den **1 januari 2013** och varje därpå följande kalenderår ska medlemsstaterna registrera följande uppgifter för varje nytt lätt nyttofordon som registreras på deras territorium:

Motivering

För konsekvensens skull. Övervakningen bör överensstämja med tillämpningen av förordningen för att undvika att marknaden snedvrids och tillverkare diskrimineras.

Ändringsförslag 37

Förslag till förordning Bilaga II – del A – punkt 3 – inledningen

Kommissionens förslag

3. För det kalenderår som börjar den **1 januari 2011** och varje därpå följande kalenderår ska varje medlemsstat för varje tillverkare fastställa följande, i enlighet med de metoder som anges i del B:

Ändringsförslag

3. För det kalenderår som börjar den **1 januari 2013** och varje därpå följande kalenderår ska varje medlemsstat för varje tillverkare fastställa följande, i enlighet med de metoder som anges i del B:

Motivering

För konsekvensens skull. Övervakningen bör överensstämja med tillämpningen av förordningen för att undvika att marknaden snedvrids och tillverkare diskrimineras.

Ändringsförslag 38

Förslag till förordning Bilaga II – del B – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Specifika utsläpp från etappvis färdigbyggda fordon

Ändringsförslag

utgår

De specifika utsläppen från etappvis färdigbyggda fordon ska fastställas i enlighet med direktiv 2004/3/EG. Om värdet inte finns att tillgå ska de specifika utsläppen från ett etappvis färdigbyggt fordon vara desamma som det högsta värdet för de specifika utsläppen från alla de färdigbyggda fordon av samma fordonstyp som det icke färdigbyggda fordonet grundar sig och som har registrerats i EU under samma övervakningsår, där definitionen av fordonstyp ska vara densamma som i artikel 3 i direktiv 2007/46/EG. Om det finns fler än tre olika värden för specifika utsläpp från alla färdigbyggda fordon ska det näst högsta värdet för specifika utsläpp användas.

Motivering

Den metod kommissionen föreslår för att fastställa de specifika koldioxidutsläppen från etappvis färdigbyggda fordon har redan bedömts som olämplig i ett arbetsdokument från kommissionen och man hänvisade till att en alternativ metod skulle utarbetas.

ÄRENDETS GÅNG

| | | | |
|--|---|-----------|-----------|
| Titel | Utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon | | |
| Referensnummer | KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD) | | |
| Ansvarigt utskott | ENVI | | |
| Yttrande Tillkännagivande i kammaren | ITRE 24.11.2009 | | |
| Associerat/associerade utskott Tillkännagivande i kammaren | 20.5.2010 | | |
| Föredragande av yttrande Utnämning | Werner Langen 11.2.2010 | | |
| Behandling i utskott | 7.4.2010 | 28.4.2010 | 31.5.2010 |
| Antagande | 24.6.2010 | | |
| Slutomröstning: resultat | +: 41 | –: 14 | 0: 0 |
| Slutomröstning: närvarande ledamöter | 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 | | |
| Slutomröstning: närvarande suppleanter | 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 | | |
| Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2) | Izaskun Bilbao Barandica, Jacqueline Foster, Jan Zahradil | | |

1.7.2010

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM

till utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon
(KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

Föredragande: Oldřich Vlasák

KORTFATTAD MOTIVERING

1. Kommissionens förslag till förordning bygger på premissen att en minskad bränsleförbrukning hos lätta nyttofordon kommer att leda till en generell minskning av koldioxidutsläppen från transporter och därmed mildra ”klimatförändringarna”.
2. Förslaget innehåller gränsvärden för koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon i EU. Tillverkare eller importörer som inte uppfyller dessa krav inom den fastställda tidsramen kommer att åläggas en avgift.
3. Kommissionen vill med sitt förslag se till att tillverkarna introducerar nya, koldioxidsnålare fordon på marknaden. Detta kommer att göra det möjligt för användarna att uppgradera sina fordonsparker och minska sitt bidrag till transporternas koldioxidavtryck.
4. Det är dock tveksamt om förslaget kommer att kunna uppnå detta mål med tanke på följande:
 - i) Förhållandet mellan vad som beskrivs som ”klimatförändringar” och mänsklig aktivitet (inklusive transport) är allmänt accepterat men har ännu inte definitivt bevisats.
 - ii) Mängden koldioxidutsläpp beror i hög grad på fordonets bränsleförbrukning, och utsläppen beror därför inte enbart på motorteknologin utan även på andra variabler (t.ex. däck och bränslekvalitet) och på hur fordonet körs (infrastrukturkvalitet, hastighet, trängsel, lastvikt m.m.).

- iii) För att uppnå de önskade resultaten räcker det därför inte med att fokusera på teknik.
 - iv) I förslaget, som utarbetats utifrån förordningen om utsläppsnormer för personbilar (förordning (EG) nr 443/2009), har inte tillräcklig hänsyn tagits till de grundläggande skillnader som finns mellan personbilar och lätta nyttofordon. Förslaget är till och med ambitiösare än själva förordningen; tidsfristerna är kortare och straffavgifterna högre (120 euro jämfört med 95 euro).
 - v) De föreslagna åtgärderna fokuserar på utbudssidan i den ekonomiska kedjan, men ökar inte efterfrågan på förbättrade lätta nyttofordon (incitament för operatörer/köpare) och tar heller inte itu med andra viktiga bränsleförbrukningsaspekter.
 - vi) För att målen på 175 g CO₂/km (2016) och 135 g CO₂/km (2020) ska kunna uppnås måste fordonsindustrin satsa mer på utvecklingen av ny teknik.
 - vii) Dessa satsningar kommer att påverka fordonspriserna (som kommer att öka med upp till 10 procent) och göra fordonen orimligt dyra, vilket kommer att avskräcka operatörerna från att köpa dessa fordon. Detta kommer i sin tur att tvinga operatörerna till att använda sina befintliga fordonsparker, vilka förbrukar mer bränsle och har större koldioxidutsläpp, och i vissa länder riskerar dessutom importen av begagnade bilar att öka.
 - viii) Fordonsindustrin befinner sig dessutom i en svår situation eftersom efterfrågan på nya bilar snabbt har minskat till följd av den ekonomiska krisen. Det är därför svårt att få till stånd ett krav på obligatoriska investeringar i ny teknik, och detta skulle dessutom inverka negativt på industrins lönsamhet (särskilt i fråga om målet på 135 g CO₂/km från och med 2020).
 - ix) Vidare är fordonsindustrin redan tvungen att ägna en stor del av anslagen till forskning och utveckling åt att uppnå normerna Euro 5 och Euro 6.
5. Det finns stora farhågor om huruvida åtgärderna kommer att leda till att det ursprungliga målet om att förhindra ”klimatförändringarna” kommer att uppnås och om huruvida de föreslagna målen och tidsfristerna är realistiska och genomförbara.
6. Föredraganden har i sitt förslag beaktat
- i) Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, förordning (EG) nr 715/2007 och förordning (EG) nr 443/2009,
 - ii) sektorns relativt låga andel av de totala koldioxidutsläppen,
 - iii) behovet av att förbättra bränsleeffektiviteten för att minska transportsektorns utsläpp av koldioxid, i syfte att förbättra luftkvaliteten,
 - iv) branschens frivilliga åtaganden (t.ex. Internationella vägtransportunionens

resolution om ett frivilligt åtagande att minska koldioxidutsläppen med 30 procent till 2030),

- v) ett allt större fokus på ökad bränsleeffektivitet, som ett resultat av krav från operatörer inom denna mycket konkurrensutsatta bransch,
- vi) det pågående arbetet med att förbättra bränsleförbrukningen hos lätta nyttofordon och de därmed minskade möjligheterna till ytterligare förbättringar,
- vii) den specifika produktionscykeln för lätta nyttofordon (cirka tio år), som är längre än den för personbilar,
- viii) risken för att vissa klasser av lätta nyttofordon som inte kan uppnå de fastställda målen kan komma att försvinna eftersom användarna hellre köper flera fordon med lägre utsläppsnivåer än en större fordonstyp som har dragits in eftersom den inte kan uppnå de fastställda målen,
- ix) det faktum att den särskilda typ av lätta nyttofordon som används av bland annat polisen och räddningstjänsten samt för andra tjänster av allmänt intresse kanske inte kan uppnå de fastställda målen,
- x) den ekonomiska nedgången och dess allvarliga konsekvenser för fordonstillverkarna och användarna,
- xi) behovet av att stödja branschen (tillverkarna), snarare än att missgynna den genom betungande åtgärder (eller till och med avgifter),
- xii) behovet av att stödja branschen (användarna), snarare än att ålägga de ytterligare kostnader genom tveksamma politiska åtgärder,
- xiii) behovet av ytterligare incitament för att främja efterfrågan på och användningen av bränsleeffektiva fordon,
- xiv) faran med att öka arbetsbördan för industrin och närliggande sektorer genom innovativa men opraktiska strategier, och
- xv) den roll som utskottet för transport och turism har när det gäller att främja rörlighet i EU.

Föredragandens förslag syftar därför främst till att

- senarelägga förordningens ikraftträdande (med tre år för målet på 175 g CO₂/km),
- minska målet för 2020 från 135 till 162 g CO₂/km,
- använda intäkterna från systemet med avgifter för extra utsläpp till att finansiera projekt för att minska transporterens inverkan på miljön, och
- förbättra superkreditåtgärderna och harmonisera straffavgifterna för lätta nyttofordon

och personbilar, tillsammans med andra ändringar.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för transport och turism uppmanar utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning Skäl 15

Kommissionens förslag

(15) I och med gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon fastställdes en samordnad strategi i syfte att uppnå gemenskapsmålet på 120 g CO₂/km till 2012, samtidigt som det också lades fram en mer långsiktig vision av ytterligare utsläppsminskningar. I förordning (EG) nr 443/2009 bekräftas denna vision på längre sikt genom att det föreskrivs ett mål för de genomsnittliga utsläppen på 95 g CO₂/km från nya bilar. För att säkra överensstämmelse med den strategin och ge industrin större planeringssäkerhet bör det fastställas ett långsiktigt mål för specifika koldioxidutsläpp från lätta nyttofordon **år 2020**.

Ändringsförslag

(15) I och med gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon fastställdes en samordnad strategi i syfte att uppnå gemenskapsmålet på 120 g CO₂/km till 2012, samtidigt som det också lades fram en mer långsiktig vision av ytterligare utsläppsminskningar. I förordning (EG) nr 443/2009 bekräftas denna vision på längre sikt genom att det föreskrivs ett mål för de genomsnittliga utsläppen på 95 g CO₂/km från nya bilar. För att säkra överensstämmelse med den strategin och ge industrin större planeringssäkerhet bör det **också** fastställas ett långsiktigt mål för specifika koldioxidutsläpp från lätta nyttofordon **år 2022. Målet för de genomsnittliga utsläppen på 135 g CO₂/km måste nås före 2022.**

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 20

Kommissionens förslag

(20) Hur väl tillverkarna uppfyller målen i den här förordningen bör bedömas på gemenskapsnivå. Tillverkare vars genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dem som godkänns i denna

Ändringsförslag

(20) Hur väl tillverkarna uppfyller målen i den här förordningen bör bedömas på gemenskapsnivå. Tillverkare vars genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dem som godkänns i denna

förordning bör betala en **avgift** för extra utsläpp för varje kalenderår från och med den 1 januari 2014. **Avgiften** bör anpassas som en funktion av i vilken utsträckning tillverkarna underlåter att uppnå målet. För att säkra överensstämmelse bör **avgiftsmekanismen** likna den som fastställs i förordning (EG) nr 443/2009. **Avgiftsbeloppen** bör anses vara intäkter i Europeiska unionens budget.

förordning bör betala en **straffavgift** för extra utsläpp för varje kalenderår från och med den 1 januari 2014. **Straffavgiften** bör anpassas som en funktion av i vilken utsträckning tillverkarna underlåter att uppnå målet. För att säkra överensstämmelse bör **straffavgiftsmekanismen** likna den som fastställs i förordning (EG) nr 443/2009. **Straffavgiftsbeloppen** bör anses vara intäkter i Europeiska unionens budget.

Motivering

Detta ändringsförslag syftar till att byta ut ordet avgift mot straffavgift. Denna ändring gäller hela texten (skäl 23 och 26 samt artiklarna 6, 8, 10 och 12).

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 21a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(21a) För att garantera att värdena för koldioxidutsläpp och bränsleeffektivitet för etappvis färdigbyggda fordon är representativa bör kommissionen, i tillämpliga fall, se över lagstiftningen för typgodkännande.

Motivering

För att ta hänsyn till de särskilda villkor som gäller för etappvis färdigbyggda fordon, dvs. fordon som tillverkas i mer än en etapp och av minst två olika tillverkare, har kommissionen lagt fram rekommenderade ändringar till det ursprungliga förslaget. Denna ändring återspeglar dessa rekommendationer.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 23a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(23a) De hastighetsbegränsande anordningarnas gynnsamma verkningar

för miljön och energiförbrukningen, för motor- och däckslitaget samt för trafiksäkerheten kommer att bidra till att målen i denna förordning uppnås.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning

Skäl 24

Kommissionens förslag

(24) Vägfordonens hastighet påverkar i hög grad deras bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Finns det ingen hastighetsbegränsning för lätta nyttofordon kan det dessutom hända att en eventuell konkurrensfaktor i fråga om topphastighet kan resultera i överdimensionerade framdrivningssystem och därmed ineffektivitet vid långsammare driftförhållanden. Man bör därför **undersöka om det är genomförbart att utvidga tillämpningsområdet för rådets direktiv 92/6/EEG om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen, med syftet att inkludera de lätta nyttofordon som omfattas av den här förordningen.**

Ändringsförslag

(24) Vägfordonens hastighet påverkar i hög grad deras bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Finns det ingen hastighetsbegränsning för lätta nyttofordon kan det dessutom hända att en eventuell konkurrensfaktor i fråga om topphastighet kan resultera i överdimensionerade framdrivningssystem och därmed ineffektivitet vid långsammare driftförhållanden. Man bör därför utvidga tillämpningsområdet för rådets direktiv 92/6/EEG om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen, med syftet att inkludera de lätta nyttofordon som omfattas av den här förordningen.

Motivering

Till skillnad från tunga nyttofordon är lätta nyttofordon i dagsläget inte utrustade med hastighetsbegränsande anordningar. Hastighetsbegränsande anordningar bidrar på ett mycket kostnadseffektivt sätt till att minska bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen samt till att förbättra trafiksäkerheten. Räckvidden för direktiv 92/6/EEG, ändrat genom direktiv 2002/85/EG, måste utökas till att även omfatta lätta fordon.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Från och med **år 2020** föreskrivs i denna förordning ett mål för de genomsnittliga utsläppen på 135 g CO₂/km från nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen.

Ändringsförslag

2. Från och med **år 2022** föreskrivs i denna förordning ett mål för de genomsnittliga utsläppen på 135 g CO₂/km från nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet från alla nya lätta nyttofordon från den tillverkaren,

Ändringsförslag

(a) genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet från alla nya lätta nyttofordon, **enligt artikel 2**, från den tillverkaren,

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning Artikel 3 – punkt 1 – led f

Kommissionens förslag

(f) specifika koldioxidutsläpp: utsläpp från lätta nyttofordon uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och angivna som koldioxidviktutsläpp (blandad körning) i intyget om överensstämmelse,

Ändringsförslag

(f) specifika koldioxidutsläpp: utsläpp från lätta nyttofordon uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och angivna som koldioxidviktutsläpp (blandad körning) i intyget om överensstämmelse **för det färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordonet,**

Motivering

För att ta hänsyn till de särskilda villkor som gäller för etappvis färdigbyggda fordon har kommissionen lagt fram rekommenderade ändringar till det ursprungliga förslaget. Denna

ändring återspeglar dessa rekommendationer.

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 1 – led ga (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ga) färdigbyggt fordon: ett fordon som inte måste byggas färdigt för att uppfylla de relevanta tekniska kraven i direktiv 2007/46/EG,

Motivering

Färdigbyggda fordon omfattas av detta lagstiftningsförslag.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 1 – led gb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(gb) markyta: spårvidden multiplicerad med hjulbasen, enligt uppgift i intyget om överensstämmelse och definitionen i avsnitten 2.1 och 2.3 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG.

Motivering

För att säkra överensstämmelse med del B stycke 5 i bilaga II.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning Artikel 4 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Om det saknas uppgifter om det etappvis färdigbyggda fordonets specifika utsläpp ska tillverkaren av grundfordonet använda grundfordonets specifika utsläpp

för att fastställa det etappvis färdigbyggda fordonets genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp.

Motivering

För att ta hänsyn till de särskilda villkor som gäller för etappvis färdigbyggda fordon har kommissionen lagt fram rekommenderade ändringar till det ursprungliga förslaget. Denna ändring återspeglar dessa rekommendationer.

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning

Artikel 4 – stycke 2 – strecksatserna 1, 2 och 3

Kommissionens förslag

- 75 % år 2014.
- 80 % år 2015.
- 100 % från och med 2016.

Ändringsförslag

- 50 % år 2014.
- 75 % år 2015.
- 100 % från och med 2016.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning

Artikel 5 – rubriken

Kommissionens förslag

Superkrediter

Ändringsförslag

Superkrediter *och ekonomiska incitament*

Motivering

Direktivets räckvidd måste utökas för att främja en förnyelse av flottan av lätta nyttofordon.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt -1 (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-1. Medlemsstaterna får besluta om ekonomiska incitament för serietillverkade fordon som uppfyller kraven i denna förordning och i dess

genomförandebestämmelser.

Incitamenten ska gälla för alla nya fordon som saluförs i en medlemsstat och som åtminstone uppfyller de specifika utsläppsmålen i bilaga I före de datum som fastställs i bilaga I, och de ska upphöra på de datum som fastställs i denna bilaga.

Motivering

För att vi ska kunna uppnå dessa mål måste vi främja en förnyelse av flottan.

Ändringsförslag 15

**Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt -1a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-1a. Medlemsstaterna får bevilja ekonomiska incitament till ombyggnad av fordon i bruk och till skrotning av fordon som inte uppfyller kraven i denna förordning.

Motivering

För att vi ska kunna uppnå dessa mål måste vi främja en förnyelse av flottan.

Ändringsförslag 16

**Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt -1b (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-1b. De ekonomiska incitament som avses i styckena -1 och -1a ska för varje fordonstyp vara lägre än de merkostnader som uppstår för de tekniska anordningar som krävs för att säkerställa överensstämmelse med de specifika utsläppsmålen i bilaga I, inklusive kostnaderna för installationen i fordonet.

Motivering

De ekonomiska incitamenten måste vara knutna till de merkostnader som uppstår för de tekniska anordningar som krävs för att säkerställa överensstämmelse med utsläppsnormerna.

Ändringsförslag 17

**Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt -1c (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-1c. Kommissionen ska i god tid underrättas om planer på att införa eller ändra de ekonomiska incitament som avses i styckena -1 och -1a.

Motivering

Kommissionen ska ha en samordnande roll.

Ändringsförslag 18

**Förslag till förordning
Artikel 5 – inledningen – strecksatserna 1, 2 och 3**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– 2,5 lätta nyttofordon 2014,

– 2,5 lätta nyttofordon 2014,

– 1,5 lätta nyttofordon **2015**,

– 1,5 lätta nyttofordon **2016**,

– 1 lätt nyttofordon från och med **2016**.

– 1 lätt nyttofordon från och med **2018**.

Ändringsförslag 19

**Förslag till förordning
Artikel 5a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

***Artikel 5a
Hastighetsbegränsningar***

Från och med 2018 ska tillverkare av lätta nyttofordon säkerställa att alla nya lätta nyttofordon som omfattas av denna förordning enligt definitionen i artikel 2 är utrustade med hastighetsbegränsande anordningar som är inställda för en högsta hastighet på 120 km/h.

Motivering

Till skillnad från tunga nyttofordon är lätta nyttofordon i dagsläget inte utrustade med hastighetsbegränsande anordningar. Hastighetsbegränsande anordningar bidrar på ett mycket kostnadseffektivt sätt till att minska bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen samt till att förbättra trafiksäkerheten.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För perioden 1 januari 2014 och varje kalenderår därefter ska kommissionen utfärda avgifter för extra utsläpp för **tillverkaren** eller i förekommande fall **den poolansvarige** om en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider de specifika utsläppsmålen.

Ändringsförslag

1. För perioden 1 januari 2014 och varje kalenderår därefter ska kommissionen **strikt** utfärda avgifter för extra utsläpp för **alla tillverkare** eller, i förekommande fall, **poolansvariga** om en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider de specifika utsläppsmålen.

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 2 – stycke 1 – led a – led i

Kommissionens förslag

(a) Fr.o.m. 2014 t.o.m. 2018
i) För extra utsläpp på mer än 3 g CO₂/km:
((Extra utsläpp – 3) × **120 €** + 45 €) ×
antalet nya lätta nyttofordon.

Ändringsförslag

(a) Fr.o.m. 2014 t.o.m. 2018
i) För extra utsläpp på mer än 3 g CO₂/km:
((Extra utsläpp – 3) × **95 €** + 45 €) ×
antalet nya lätta nyttofordon.

Motivering

Avgifterna för extra utsläpp bör vara i linje med bestämmelserna i förordning (EG)

nr 443/2009 (utsläppsnormer för personbilar).

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 2 – stycke 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) Fr.o.m. 2019:

(Extra utsläpp × 120 €) × antalet nya lätta nyttfordon.

Ändringsförslag

(b) Fr.o.m. 2019:

(Extra utsläpp × 95 €) × antalet nya lätta nyttfordon.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 2 – stycke 2 – led 1

Kommissionens förslag

extra utsläpp: antalet (ett positivt tal) gram per kilometer med vilket en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp – med beaktande av eventuella koldioxidutsläppsminskningar genom innovativ teknik som godkänts i enlighet med *artikel 10* – överskrider dennes specifika utsläppsmål under det kalenderår eller den del av kalenderåret som skyldigheten enligt artikel 4 gäller, avrundat till närmaste tre decimaler, och

Ändringsförslag

extra utsläpp: antalet (ett positivt tal) gram per kilometer med vilket en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp – med beaktande av eventuella koldioxidutsläppsminskningar genom innovativ teknik som godkänts i enlighet med *artikel 11 och genom hastighetsbegränsande anordningar enligt bestämmelserna i artikel 5a* – överskrider dennes specifika utsläppsmål under det kalenderår eller den del av kalenderåret som skyldigheten enligt artikel 4 gäller, avrundat till närmaste tre decimaler, och

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Avgifterna för extra utsläpp ska anses vara intäkter i Europeiska unionens

Ändringsförslag

4. Avgifterna för extra utsläpp ska anses vara intäkter i Europeiska unionens allmänna budget ***och ska endast användas***

allmänna budget.

*för att finansiera projekt rörande
innovativ teknik som syftar till att minska
transporternas negativa följder för miljön.*

Motivering

Intäkterna från systemet med avgifter för extra utsläpp bör öronmärkas för forskning om hur sektorns miljöprestanda kan förbättras ytterligare.

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning

Artikel 10 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. En tillverkare av färre än **22 000** av de nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen varje kalenderår, ska ha rätt att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med bilaga I under förutsättning att denne tillverkare

Ändringsförslag

1. En tillverkare av färre än **25 000** av de nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen varje kalenderår, ska ha rätt att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med bilaga I under förutsättning att denne tillverkare

Motivering

Med tanke på att små tillverkare endast står för 5 procent av den totala marknaden för lätta fordon föreslår föredraganden att gränsvärdet på 22 000 registrerade fordon (motsvarande 1 procent av EU:s totala försäljning av lätta nyttofordon) höjs till 25 000 fordon (motsvarande cirka 1,4 procent). Denna siffra (motsvarande 2 procent av den totala försäljningen) skulle, trots ökningen, vara lägre än den som antagits i förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar. Detta skulle ge större flexibilitet för tillverkarna när krisen väl är över.

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning

Artikel 10 – punkt 1 – inledningen – led b

Kommissionens förslag

b) tillhör en grupp av anslutna tillverkare som totalt ansvarar för färre än **22 000** av de nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen varje kalenderår, eller

Ändringsförslag

b) tillhör en grupp av anslutna tillverkare som totalt ansvarar för färre än **25 000** av de nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen varje kalenderår, eller

Motivering

Med tanke på att små tillverkare endast står för 5 procent av den totala marknaden för lätta fordon föreslår föredraganden att gränsvärdet på 22 000 registrerade fordon (motsvarande 1 procent av EU:s totala försäljning av lätta nyttofordon) höjs till 25 000 fordon (motsvarande cirka 1,4 procent). Denna siffra (motsvarande 2 procent av den totala försäljningen) skulle, trots ökningen, vara lägre än den som antagits i förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar. Detta skulle ge större flexibilitet för tillverkarna när krisen väl är över.

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning

Artikel 10 – punkt 2 – led d

Kommissionens förslag

(d) Ett specifikt utsläppsmål som överensstämmer med tillverkarens förmåga att uppnå minskningen, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till de särskilda förhållandena på marknaden för den tillverkade typen av lätta nyttofordon.

Ändringsförslag

(d) Ett specifikt utsläppsmål som överensstämmer med tillverkarens förmåga att uppnå minskningen **och branschens genomsnitt**, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till de särskilda förhållandena på marknaden för den tillverkade typen av lätta nyttofordon.

Motivering

Medan branschen i genomsnitt måste minska sina koldioxidutsläpp med 14 procent för att uppnå målet på 175 g CO₂/km, måste vissa små tillverkare minska sina utsläpp med mer än dubbelt så mycket. För att inte små tillverkare ska diskrimineras bör därför branschens genomsnitt ingå bland de kriterier som ska beaktas i samband med godkännandet av undantaget.

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning

Artikel 11 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. Senast den 31 december 2012 ska kommissionen anta närmare bestämmelser för ett förfarande för godkännande av sådan innovativ teknik i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 13.2. Dessa närmare bestämmelser

Ändringsförslag

2. Senast den 31 december 2012 ska kommissionen anta närmare bestämmelser för ett förfarande för godkännande av sådan innovativ teknik i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 13.2. Dessa närmare bestämmelser

ska grundas på följande kriterier för innovativ teknik:

ska *vara förenliga med bestämmelserna som fastställs i enlighet med artikel 12.2 i förordning (EG) nr 443/2009* och grundas på följande kriterier för innovativ teknik:

Motivering

I artikel 12.2 i förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för personbilar fastställs det att kommissionen senast 2010 ska anta detaljerade bestämmelser för ett förfarande för godkännande av sådan innovativ teknik.

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

1. Senast den 31 oktober 2016 och vart tredje år därefter ska åtgärder antas för att ändra bilaga I för att anpassa värdet M_0 i den till den genomsnittliga vikten för nya lätta nyttofordon under de föregående tre kalenderåren.

Ändringsförslag

1. Senast den 31 oktober 2016 och vart tredje år därefter ska åtgärder antas för att ändra bilaga I för att anpassa värdet M_0 i den till den genomsnittliga vikten för nya lätta nyttofordon *som registrerats* under de föregående tre kalenderåren.

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 4 – stycke 1 – strecksats 1

Kommissionens förslag

– tillvägagångssätten för att på ett kostnadseffektivt sätt uppnå det långsiktiga målet på 135 g CO₂/km till **2020**, under förutsättning att genomförbarheten bekräftas på grundval av resultaten från en uppdaterad konsekvensanalys, och

Ändringsförslag

– tillvägagångssätten för att på ett kostnadseffektivt sätt uppnå det långsiktiga målet på 135 g CO₂/km till **2022**, under förutsättning att genomförbarheten bekräftas på grundval av resultaten från en uppdaterad konsekvensanalys, och

Ändringsförslag 31

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Senast **2015** ska kommissionen *se över metoden för att fastställa de specifika koldioxidutsläppen från* etappvis färdigbyggda fordon *enligt del B punkt 7 i bilaga II och vid behov överlämna ett förslag till Europaparlamentet och rådet om ändring av bilaga II.*

Ändringsförslag

7. Senast **2014** ska kommissionen, *vid behov, inleda ett förfarande för att få fram representativa värden för koldioxidutsläpp och bränsleeffektivitet för* etappvis färdigbyggda fordon.

Motivering

För att ta hänsyn till de särskilda villkor som gäller för etappvis färdigbyggda fordon har kommissionen lagt fram rekommenderade ändringar till det ursprungliga förslaget. Denna ändring återspeglar dessa rekommendationer.

Ändringsförslag 32

Förslag till förordning Bilaga II – del A – punkt 3 – led d – led ii

Kommissionens förslag

ii) De specifika koldioxidutsläppen.

Ändringsförslag

ii) De specifika koldioxidutsläppen *samt andelen utsläppsminskningar som uppnåtts till följd av innovativa tekniker i enlighet med artikel 11.*

Motivering

För konsekvensens skull.

Ändringsförslag 33

Förslag till förordning Bilaga II – del B – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Specifika utsläpp från etappvis färdigbyggda fordon

Ändringsförslag

utgår

De specifika utsläppen från etappvis färdigbyggda fordon ska fastställas i enlighet med direktiv 2004/3/EG. Om värdet inte finns att tillgå ska de specifika utsläppen från ett etappvis färdigbyggt fordon vara desamma som det högsta värdet för de specifika utsläppen från alla de färdigbyggda fordon av samma fordonstyp som det icke färdigbyggda fordonet grundar sig och som har registrerats i EU under samma övervakningsår, där definitionen av fordonstyp ska vara densamma som i artikel 3 i direktiv 2007/46/EG. Om det finns fler än tre olika värden för specifika utsläpp från alla färdigbyggda fordon ska det näst högsta värdet för specifika utsläpp användas.

Motivering

För att ta hänsyn till de särskilda villkor som gäller för etappvis färdigbyggda fordon har kommissionen lagt fram rekommenderade ändringar till det ursprungliga förslaget. Denna ändring återspeglar dessa rekommendationer.

ÄRENDETS GÅNG

| | | |
|--|---|-----------|
| Titel | Utsläppsnormer för nya lätta lastfordon* | |
| Referensnummer | KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD) | |
| Ansvarigt utskott | ENVI | |
| Yttrande Tillkännagivande i kammaren | TRAN 24.11.2009 | |
| Föredragande av yttrande Utnämning | Oldřich Vlasák 9.11.2009 | |
| Behandling i utskott | 27.4.2010 | 21.6.2010 |
| Antagande | 22.6.2010 | |
| Slutomröstning: resultat | +: 32 | -: 4 |
| | 0: 2 | |
| Slutomröstning: närvarande ledamöter | 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 | |
| Slutomröstning: närvarande suppleanter | Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Jelko Kacin, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke | |
| Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2) | Morten Løkkegaard, Traian Ungureanu | |

ÄRENDETS GÅNG

| | | |
|--|--|--------------------|
| Titel | Utsläppsnormer för nya lätta lastfordon | |
| Referensnummer | KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD) | |
| Framläggande för parlamentet | 28.10.2009 | |
| Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren | ENVI 24.11.2009 | |
| Rådgivande utskott Tillkännagivande i kammaren | ITRE 24.11.2009 | TRAN 24.11.2009 |
| Associerat/associerade utskott Tillkännagivande i kammaren | ITRE 20.5.2010 | |
| Föredragande Utnämning | Martin Callanan 9.12.2009 | |
| Behandling i utskott | 17.3.2010 | 3.5.2010 |
| Antagande | 28.9.2010 | |
| Slutomröstning: resultat | +: 32 | –: 25 |
| | 0: 1 | |
| Slutomröstning: närvarande ledamöter | 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 Klaß, 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 | |
| Slutomröstning: närvarande suppleant(er) | Christofer Fjellner, Matthias Groote, Rebecca Harms, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Thomas Ulmer, Marita Ulvskog, Kathleen Van Brempt | |