



A7-0168/2013

13.5.2013

*****I**

BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) nr 510/2011 för att fastställa tillvägagångssätten för att till 2020 uppnå målet att minska koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon (COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

Föredragande: Holger Kraemer

Rådgivande utskotts föredragande (*): Markus Pieper, 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 återge delar av en bestämmelse i en befintlig akt, vilka inte har ändrats i förslaget till akt, ska dessa markeras med **fet stil**. Eventuella strykningar i sådana delar ska markeras enligt följande: [...].

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	5
MOTIVERING.....	21
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR INDUSTRIFRÅGOR, FORSKNING OCH ENERGI (*).....	23
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM.....	34
ÄRENDETS GÅNG	48

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

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) nr 510/2011 för att fastställa tillvägagångssätten för att till 2020 uppnå målet att minska koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon (COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2012)0394),
 - med beaktande av artiklarna 294.2 och 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C7-0185/2012),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén av den 12 december 2012¹,
 - med beaktande av yttrandet från Regionkommittén,
 - 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 (A7-0168/2013).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om den 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.

¹ EUT C 44, 15.2.2013, s. 109.

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) Förordning (EU) nr 510/2011 fastställer standarder för koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon. Eftersom det finns en direkt koppling mellan koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning har denna förordning stora konsekvenser för användare av lätta nyttofordon, vilka ofta är små företag och fordonsparker. Med tanke på bördan med ökade bränslekostnader har de standarder som fastställs i den förordningen också till syfte att på ett kostnadseffektivt sätt minska bränsleförbrukningen och därmed sammanhängande kostnader för ägare av lätta nyttofordon.

Motivering

Det är viktigt att sträva efter att minska koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen. Eftersom bränsle är en allt viktigare utgift för företagen, vanligtvis en tredjedel av ägar- och driftskostnaderna, vore det lämpligt att denna förordning på ett kostnadseffektivt sätt strävade efter att minska bränsleförbrukningen.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 1b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1b) Om målen ändras för ofta skapar det osäkerhet inom fordonsindustrin och inverkar på dess konkurrenskraft i världen.

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 2

Kommissionens förslag

(2) Det är lämpligt att klargöra att för att kontrollera efterlevnaden av målet på 147 g CO₂/km, bör utsläppen även fortsättningsvis mätas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och dess tillämpningsbestämmelser och med användning av innovativa tekniker.

Ändringsförslag

(2) Det är lämpligt att klargöra att för att kontrollera efterlevnaden av målet på 147 g CO₂/km, bör utsläppen även fortsättningsvis mätas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och dess tillämpningsbestämmelser och med användning av innovativa tekniker. ***Studier som genomförts av kommissionen har dock visat att de provningsförfaranden som används för att mäta koldioxidutsläppen enligt den förordningen inte har förhindrat ett ökat utnyttjande av flexibilitetsmöjligheterna från tillverkarnas sida, vilket har resulterat i påstådda koldioxidutsläppsminskningar som inte kan hänföras till tekniska förbättringar och som inte kan uppnås vid faktisk körning i trafik. Förordning (EG) nr 715/2007 och den nya europeiska körcykeln (NEDC) bör därför omgående ändras för att säkerställa att provningsförfarandena ger en korrekt bild av de faktiska utsläppen vid körning i trafik. Som nästa åtgärd bör det världsomfattande provningsförfarande för lätta nyttofordon (World Light Duty Test Procedure, WLTP), som för närvarande utvecklas inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa, integreras i unionslagstiftningen så snart som möjligt efter det att detta blivit klart.***

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) För att ta hänsyn till den oproportionerligt stora påfrestningen på de minsta tillverkarna om de skulle uppfylla specifika utsläppsmål definierade efter fordonets nytta, den betungande administrationen i fråga om undantagsförfarandet och de marginella fördelarna om koldioxidutsläppen skulle minska från fordon sålda av de minsta tillverkarna, undantas tillverkare som ansvarar för färre än **500** registreringar av nya lätta nyttofordon per år från de specifika utsläppsmålen och från avgifterna för extra utsläpp.

Ändringsförslag

(4) För att ta hänsyn till den oproportionerligt stora påfrestningen på de minsta tillverkarna om de skulle uppfylla specifika utsläppsmål definierade efter fordonets nytta, den betungande administrationen i fråga om undantagsförfarandet och de marginella fördelarna om koldioxidutsläppen skulle minska från fordon sålda av de minsta tillverkarna, undantas tillverkare som ansvarar för färre än **1 000** registreringar av nya lätta nyttofordon per år från de specifika utsläppsmålen och från avgifterna för extra utsläpp.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) För att fordonsindustrin ska kunna genomföra långsiktiga investeringar och innovationer bör man ange prognoser för hur denna förordning bör ändras efter 2020. Prognoserna bör baseras på en bedömning av hur snabbt utsläppsminskningarna bör ske för att uppfylla unionens långsiktiga klimatmål och på vilka resultaten blir av utvecklingen av kostnadseffektiva tekniker för att minska koldioxidutsläppen från bilar. Det är därför önskvärt att ***dessa aspekter ses över, att kommissionen sammanställer en rapport och, om det är lämpligt, att förslag utarbetas för perioden efter 2020.***

Ändringsförslag

(6) För att fordonsindustrin ska kunna genomföra långsiktiga investeringar och innovationer bör man ange prognoser för hur denna förordning bör ändras efter 2020. Prognoserna bör baseras på en bedömning av hur snabbt utsläppsminskningarna bör ske för att uppfylla unionens långsiktiga klimatmål och på vilka resultaten blir av utvecklingen av kostnadseffektiva tekniker för att minska koldioxidutsläppen från bilar. Det är därför önskvärt att ***i denna förordning sätta upp ett mål för 2025, inom ett vägledande intervall på mellan 105 och 120 g koldioxid per km för genomsnittliga utsläpp från nya lätta nyttofordon, samt***

att kommissionen *slutför en översyn av tillvägagångssätten för att uppnå ett sådant mål på ett kostnadseffektivt sätt.*

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Skäl 6a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6a) Superkrediter är ett viktigt instrument för tillverkarna eftersom de driver fram tekniska förändringar och ger incitament till investeringar i innovativ, koldioxidsnål teknik. De är även ett effektivt instrument för att uppnå målen i förordning (EU) nr 510/2011 utan att unionens skattebetalare påförs ytterligare bördor. Många typer av alternativa kraftöverföringsystem kan främjas med hjälp av dessa superkrediter. Superkreditsystemet bör därför förlängas till perioden efter 2018, i enlighet med förordning (EU) nr 510/2011.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Skäl 10

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10) Förordningen innehåller krav på att kommissionen ska genomföra en konsekvensbedömning för att se över provningsförfarandena så att de på ett adekvat sätt återspeglar bilars verkliga koldioxidutsläpp. Det arbetet fortskrider genom utvecklingen av ett världsomfattande provningsförfarande för lätta nyttofordon inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa, men är ännu inte klart. Mot bakgrund av ovanstående *fastställs i bilaga I till*

(10) Förordningen innehåller krav på att kommissionen ska genomföra en konsekvensbedömning för att se över provningsförfarandena så att de på ett adekvat sätt återspeglar bilars verkliga koldioxidutsläpp. Det arbetet fortskrider genom utvecklingen av ett världsomfattande provningsförfarande för lätta nyttofordon (*WLTP*) inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa, men är ännu inte klart. Mot bakgrund av ovanstående *och med tanke på den*

**förordning (EG) nr 443/2009
utsläppsgränser för 2020 uppmätta i
enlighet med förordning (EG)
nr 715/2007 och bilaga XII till förordning
(EG) nr 692/2008. När
provningsförfarandena ändras, bör
gränserna i bilaga I ändras så att man får
jämförbara nivåer för tillverkare och
fordonsklasser.**

**nuvarande testcykelns otillräcklighet bör
det omgående tas fram en ny testcykel
som ger en korrekt bild av bilars faktiska
koldioxidutsläpp och omöjliggör
skiljaktiga tolkningar och avvikelser
bland medlemsstaterna. För att se till att
denna förordning ger de förväntade
utsläppsminskningarna bör
provningsförfarandet, om så är praktiskt
möjligt, ändras till WLTP senast den
1 januari 2017 och införlivas i
unionslagstiftningen. Kommissionen bör
dock överväga behovet av att komplettera
WLTP med ytterligare bestämmelser när
detta integreras i unionslagstiftningen för
att säkerställa att provningsförfarandet
ger en korrekt bild av de faktiska utsläpp
som körning i trafik orsakar. Om det
världsomfattande provningsförfarandet
tillämpas senast 2017 i enlighet med
denna förordning, bör gränserna i bilaga I
ändras så att man får jämförbara nivåer för
tillverkare och fordonsklasser. Om
provningsförfarandet WLTP inte har
antagits senast den 1 januari 2017 bör
kommissionen så fort som möjligt ändra
unionens mättingsförfaranden enligt
förordning (EG) nr 715/2007 så att de
trognare återger de faktiska
koldioxidutsläppen från fordon i trafik.**

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**(10a) Man bör undersöka om det kan vara
nödvändigt att frångå målen för
koldioxidutsläpp och ersätta dem med mål
för drivmedelseffektivitet, då målen för
koldioxidutsläpp inte tar hänsyn till de
skadliga utsläppen från moderna
förbränningsmotorer. Kommissionen bör
därför lägga fram en rapport om denna**

fråga.

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning

Skäl 10b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10b) Växthusgasutsläppen till följd av energiproduktion, fordonstillverkning och hantering av uttjänta fordon står i dagsläget för en betydande del av vägtransporternas totala koldioxidutsläpp och kommer troligen att öka betydligt i framtiden. Politiska åtgärder bör därför vidtas för att vägleda tillverkningsindustrin mot optimala lösningar där man särskilt beaktar de växthusgasutsläpp som sker till följd av produktion av fordonsbränsle, såsom elektricitet och alternativa bränslen, och där man även ser till att dessa utsläpp som sker i tidigare led inte urholkar fördelarna med den förbättrade operativa energianvändning som denna förordning syftar till. Därför bör kommissionen överväga en regleringsmetod som beaktar växthusgasutsläppen i samband med energitillförseln och fordonets livscykel i den kommande översynen av förordningen för perioden efter 2020.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 1a (nytt)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 1 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) I Artikel 1 ska följande punkt läggas till efter punkt 2:

”2a. Genom denna förordning fastställs

från och med 2025 ett mål inom ett vägledande intervall på mellan 105 g CO₂/km och 120 g CO₂/km för genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon, uppmätt i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och dess genomförandeåtgärder och bilaga XII till förordning (EG) nr 692/2008.”

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 2

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 2 – punkt 4

Kommissionens förslag

”4. Artiklarna 4, 8.4 b–c, 9, 10.1 a och 10.1 a och 10.1 c ska inte gälla tillverkare som tillsammans med alla sina anslutna företag ansvarade för färre än **500** registreringar av nya lätta nyttofordon i EU under föregående kalenderår.”

Ändringsförslag

”4. Artiklarna 4, 8.4 b–c, 9, 10.1 a och 10.1 a och 10.1 c ska inte gälla tillverkare som tillsammans med alla sina anslutna företag ansvarade för färre än **1 000** registreringar av nya lätta nyttofordon i EU under föregående kalenderår.”

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 2a (nytt)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 3 – punkt 1 – led h

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2a) I artikel 3.1 ska led h ersättas med följande:

”h) specifika koldioxidutsläpp: koldioxidutsläpp 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; vid tillämpningen av detta led ska det nya världsomfattande

provningsförfarandet, om så är praktiskt möjligt, gälla från och med ikraftträdandet av de relevanta ändringarna till de mätmetoder som anges i förordning (EG) nr 715/2007 och förordning (EG) nr 692/2008 eller senast den 1 januari 2017.”

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning
Artikel 1 – led 2b (nytt)
Förordning (EU) nr 510/2011
Artikel 5

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2b) Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Superkrediter

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 2014,**
- 3,5 lätta nyttofordon 2015,**
- 2,5 lätta nyttofordon 2016,**
- 1,5 lätta nyttofordon 2017,**
- 1,3 lätta nyttofordon per år från 2018 till 2023.**

Så länge som superkreditsystemet tillämpas får det maximala antalet nya lätta nyttofordon med specifika koldioxidutsläpp på mindre än 50 g CO₂/km som beaktas vid tillämpningen av de multiplikatorer som avses i första stycket inte överskrida 1 procent lätta nyttofordon per tillverkare.”

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 2c (nytt)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2c) Följande artikel ska läggas till:

”Artikel 5a

Hastighetsbegränsande anordning

Från och med den 1 januari 2014 och varje efterföljande kalenderår ska varje tillverkare av lätta nyttofordon utrusta sina lätta nyttofordon med hastighetsbegränsande anordningar med en topphastighet på 120 km/h.”

Motivering

Hastighetsbegränsande anordningar är ett mycket kostnadseffektivt sätt att minska bränsleförbrukningen och skulle göra det möjligt för tillverkarna att uppfylla minskningsmålen i denna förordning till en mycket lägre kostnad.

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 2d (nytt)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 8 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2d) I artikel 8 ska följande punkt läggas till:

”4a. Om en medlemsstat efter en kontroll av produktionens överensstämmelse, i enlighet med artikel 12.3 i direktiv 2007/46/EG, fastställer att koldioxidutsläppen för ett produktionsfordon avviker väsentligt från typgodkännandet ska denna avvikelse anmälas till kommissionen tillsammans med de detaljerade uppgifter som anges i

bilaga II till denna förordning.

De specifika koldioxidutsläppen för den fordonstyp för vilken en avvikelse har fastställts ska justeras i enlighet med detta vid beräkningen av de genomsnittliga specifika utsläppen av koldioxid påföljande kalenderår.”

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 2e (nytt)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 8 – punkt 4b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2e) I artikel 8 ska följande punkt läggas till:

”4b. Kommissionen ska övervaka de faktiska koldioxidutsläppsvärden som rapporteras per fordonstyp och tillverkare med hjälp av bästa tillgängliga informationskällor, och i sina årliga övervakningsrapporter redogöra för hur dessa värden förhåller sig till typgodkännandevärdena.”

Motivering

Det finns ett antal informationskällor att tillgå när det gäller den faktiska bränsleförbrukningen, t.ex. uppgifter som privatpersoner samlar och rapporterar in om den egna bränsleförbrukningen, kontroller av leasingfordons bränsleförbrukning och tester som görs av konsument- eller motororganisationer. Information från dessa och andra källor kan sammanställas så att man får en bild av utvecklingen när det gäller skillnaden mellan den faktiska bränsleförbrukningen och förbrukningen enligt typgodkännandet och kan jämföra värdena mellan olika tillverkares fordon.

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 3a (nytt)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 12 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(3a) I artikel 12 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. På begäran av en leverantör eller en tillverkare ska hänsyn tas till minskningar av koldioxidutsläppen som gjorts med hjälp av innovativ teknik eller en kombination av innovativa tekniker (”innovativa teknikpaket”). [...].”

Motivering

Man får inte begränsa innovativ teknik.

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 3b (nytt)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 12 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(3b) I artikel 12.2 ska inledningen ersättas med följande:

”2. Kommissionen ska senast den 31 december 2013 genom genomförandeakter anta detaljerade bestämmelser för ett förfarande för godkännande av den innovativa teknik eller de innovativa teknikpaket som avses i punkt 1. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2 i denna förordning. 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:”

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 3c (nytt)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 12 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(3c) I artikel 12 ska följande punkt läggas till:

”4a. Kommissionen ska senast den 31 december 2013 lägga fram reviderade tillämpningsbestämmelser för förfarandet för godkännande av miljöinnovationer i syfte att underlätta ansökningar om användning av innovativ teknik, och därefter offentliggöra en handbok om korrekt ansökningsförfarande.”

Motivering

I förordning (EU) nr 510/2011 står det att hänsyn ska tas till minskningar av koldioxidutsläpp som gjorts med hjälp av innovativ teknik för att uppnå unionsmålet. Hittills har dock endast en ansökan av detta slag inlämnats. Om en handbok offentliggörs och godkännandeförfarandet revideras för att underlätta ansökningar kan denna situation förbättras.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 4 – led a

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 13 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”Senast den **31 december 2014** ska kommissionen **ha gjort** en översyn av de specifika **utsläppsmålen**, tillvägagångssätten **och andra aspekter av denna förordning i syfte att fastställa målen för koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon för perioden efter 2020.**”

”Senast den **1 januari 2017** ska kommissionen **ha slutfört** en översyn av de specifika **utsläppsmål som anges i bilaga I och av de undantag som anges i artikel 11, i syfte att fastställa**

– tillvägagångssätten för att senast 2025 kostnadseffektivt uppnå ett mål inom ett

vägledande intervall på mellan 105 g CO₂/km och 120 g CO₂/km, såvida det inte är vederbörligen motiverat med ett lägre mål med tanke på användningen av teknik med låga utsläpp och spridningen av denna på marknaden, och

– de olika aspekterna med relevans för genomförandet av det målet, inbegripet avgiften för extra utsläpp.

Utifrån en sådan översyn, åtföljd av en konsekvensbedömning med en övergripande bedömning av konsekvenserna för fordonsindustrin och de företag som är beroende av denna, ska kommissionen vid behov och i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet för Europaparlamentet och rådet lägga fram ett förslag om ändring av denna förordning på ett sätt som är så neutralt som möjligt från konkurrenssynpunkt samt socialt rättvist och hållbart.”

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 4 – led b – strecksats - 1 (ny)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 13 – punkt 6 – stycke 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– första stycket ska ersättas med följande:

”6. Kommissionen ska inkludera lätta nyttofordon i den konsekvensbedömning och översyn av förfarandena för att mäta koldioxidutsläpp som avses i artikel 13.3 i förordning (EG) nr 443/2009, i syfte att, om så är praktiskt möjligt, tillämpa WTLP såsom reviderat mättningsförfarande senast den 1 januari 2017. Kommissionen ska särskilt lägga fram lämpliga förslag om hur dessa förfaranden kan anpassas så att de ger en korrekt bild av lätta nyttofordons faktiska koldioxidutsläpp samt ta med godkända

innovativa tekniker och innovativa teknikpaket enligt definitionen i artikel 12 som skulle kunna återspeglas i testcykeln. Kommissionen ska därefter se till att dessa förfaranden ses över regelbundet.”

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 4 – led b – strecksats -1a (ny)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 13 – punkt 6 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– följande stycke ska läggas till som stycke 1a:

”I syfte att säkerställa att de faktiska utsläppen återges på ett korrekt sätt och att uppmätta koldioxidvärden är fullt jämförbara ska kommissionen i enlighet med artikel 14.3 i förordning (EG) nr 715/2007 se till att de delar av provningsförfarandena som har en väsentlig inverkan på de uppmätta koldioxidutsläppen är strikt definierade, så att man kan förhindra att tillverkarna använder sig av flexibilitetsmöjligheterna under testcykeln.”

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 4 – led b – strecksats - 1b (ny)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 13 – punkt 6 – stycke 1b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– följande stycke ska läggas till som stycke 1b

”För att verifiera att koldioxidutsläppen från fordon ur produktionsserien överensstämmer med värdena för den godkända typen ska det säkerställas att

värdena för det aerodynamiska motståndet och rullmotståndet erhålls från det fordon vars produktionsöverensstämmelse verifieras.”

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 5

Förordning (EU) nr 510/2011

Bilaga I – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag

c) Från och med 2020:

Vägleddande specifika koldioxidutsläpp =
 $147 + a \times (M - M_0)$

där

M = fordonets vikt i kilogram (kg)

M₀ = det värde som antas i enlighet med
artikel 13.2

a = 0,096.

Ändringsförslag

c) Från och med 2020:

Vägleddande specifika koldioxidutsläpp =
 $147 + a \times (M - M_0)$

där

M = fordonets vikt i kilogram (kg)

M₀ = det värde som antas i enlighet med
artikel 13.5

a = 0,096.

Motivering

Korrigerings – fel i kommissionens förslag.

MOTIVERING

2011 antog Europaparlamentet och rådet förordning (EU) nr 510/2011, som syftar till att minska koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon. Enligt artikel 13.1 i förordningen ska kommissionen bekräfta genomförbarheten av det långsiktiga genomsnittliga utsläppsmålet för fordonsparken på 147 g CO₂/km från 2020, och fastställa tillvägagångssätten för att uppnå detta mål. Genom att anta sitt förslag COM(2012)0394 av den 11 juli 2012 har kommissionen uppfyllt medlagstiftarnas krav och bekräftat att det utsläppsmål på 147 g som fastställs i artikel 1.2 i förordningen är genomförbart.

2020-målet

Föredraganden anser att detta långsiktiga mål på 147 g CO₂/km som ska börja gälla från 2020 inte bör ändras. Det är ett ambitiöst mål som man enades om så sent som under 2011, mindre än två år innan kommissionen antog sitt förslag för att bekräfta genomförbarheten.

Föredraganden stöder därför fullt ut kommissionens förslag där det bekräftas att 2020-målet är tekniskt genomförbart. Föredraganden motsätter sig alla ändringar av det nuvarande långsiktiga målet på 147 g CO₂/km av följande anledningar:

- Sedan man enades om målet på 147 g har det inte inträffat några miljömässiga eller ekonomiska förändringar av omständigheterna som skulle motivera en ändring av ambitionsnivån i detta skede.
- I artikel 13.1 i förordning (EU) nr 510/2011 ges kommissionen i uppdrag att fastställa genomförbarheten av det långsiktiga målet. Det är uppenbart att syftet med denna bestämmelse inte var att kommissionen skulle kunna föreslå ett mer ambitiöst mål. Det är således förenligt med ordalydelsen och andan i artikel 13.1 att inte ändra det långsiktiga målet såsom det fastställs i den nuvarande förordningen.
- Tillverkarna behöver också planeringssäkerhet. Målet om koldioxidutsläpp fastställdes så sent som för två år sedan; ytterligare förändringar i detta skede skulle bara undergräva detta legitima behov av tillförlitlighet.
- Den långsiktiga utvecklingscykeln för lätta nyttofordon måste beaktas när man fastställer mål för koldioxidutsläpp. Tillverkarna befinner sig redan i de sena planeringsstadierna för fordon som ska släppas ut på marknaden 2020. En ändring av målet i detta skede skulle inverka negativt på tillverkarnas produktionscykler.
- En ändring av målet skulle även undergräva den allmänna trovärdigheten hos de långsiktiga målen, eftersom ett långsiktigt mål per definition karaktäriseras av att det kvarstår under en längre period (dvs. perioden 2011–2020).
- Det finns studier som hävdar att 2020-målet skulle kunna vara mer ambitiöst, men det finns även studier som kommer fram till att målet på 147 g är *för* ambitiöst. Det finns med andra ord ingen välgrundad anledning att ändra målet i den ena eller andra riktningen.
- Avsaknaden av data: Hittills har det saknats data, framför allt om de så kallade etappvis färdigbyggda fordonen. Tillräckliga övervakningsdata kommer inte att finnas

tillgängliga förrän 2014. Nya mål bör inte diskuteras förrän det finns tillräckliga och tillförlitliga data.

- En annan faktor som man bör ta med i beräkningen är dagens krisdrabbade ekonomi. De europeiska tillverkarna bör därför inte belastas med ytterligare bördor genom att man sätter upp ännu ambitiösare mål.
- Mer ambitiösa mål kan öka tillverkarnas investeringskostnader (t.ex. för forskning och utveckling). N1-fordonen används vanligen av hantverkare, bud- och expresstjänster samt av många detaljhandlare, såsom florister och restauranginnehavare, och merparten av dessa är små och medelstora företag. En översyn av lagstiftningen bör därför inte leda till att de små och medelstora företagen belastas med ytterligare bördor.
- Föredraganden respekterar överenskommelsen om det långsiktiga målet som nåddes efter långa och svåra förhandlingar mellan Europaparlamentet och rådet 2011.

Superkrediter

Superkrediter är extrakrediter för fordon med låga koldioxidutsläpp. Enligt den nuvarande förordningen (EU) nr 510/2011 tjänar varje fordon som släpper ut mindre än 50 g CO₂/km extrakrediter för tillverkarens fordonspark. Enligt förordning (EU) nr 510/2011 kommer superkreditsystemet att löpa ut 2018. Superkreditsystemet ingår i kommissionens nya förslag om att minska koldioxidutsläppen från personbilar, däremot inte i det föreliggande förslaget om att minska koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon. Föredraganden menar dock att superkrediterna är ett viktigt instrument för att driva på utsläppandet på marknaden av bilar med låga koldioxidutsläpp och för att motivera tillverkarna att utveckla koldioxidsnål teknik. Eftersom ingen ännu vet vilken koldioxidsnål teknik som kommer att bli ledande i framtiden bör superkreditsystemet bibehållas. Det kräver inte heller extra ekonomiska resurser och lägger ingen börda på skattebetalarna.

Miljöinnovationer

Föredraganden välkomnar att kommissionen vill ha kvar miljöinnovationerna i förslaget. Nya innovationer bör stödjas och förslaget ger ett tydligt incitament för detta. Tillståndsförfarandet bör förenklas och effektiv teknik alltid stödjas.

20.3.2013

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR INDUSTRIFRÅGOR, FORSKNING OCH ENERGI (*)

till utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) nr 510/2011 för att fastställa tillvägagångssätten för att till 2020 uppnå målet att minska koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon (COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Föredragande: Markus Pieper

KORTFATTAD MOTIVERING

2011 antog Europaparlamentet och rådet en lagstiftning (förordning (EU) nr 510/2011) som fastställde ett utsläppsmål på 147 g CO₂/km från 2020 för nya lätta nyttofordon (kategori N1) som förstagsregistrerats i unionen och inte tidigare registrerats utanför unionen, förutom under en begränsad period.

Förordningen fastställde även följande:

En infasningsperiod med ett särskilt utsläppsmål på 175 g CO₂/km mellan 2014 och 2017: 2014 ska 70 % av en tillverkares vagnpark uppfylla målet, 2015 75 %, 2016 80 % och från 2017 och framåt 100 %.

Superkrediter för varje nytt lätt nyttofordon med ett koldioxidutsläpp på mindre än 50 g CO₂/km.

Straffavgifter ("avgifter för extra utsläpp") för den tillverkare som inte uppfyller koldioxidmålen.

Undantag för mindre tillverkare med en tillverkning på mindre än 22 000 nya lätta nyttofordon som registreras i unionen varje år.

Bidrag för miljöinnovationer till den tillverkare som använder innovativ teknik för att minska koldioxidutsläppen.

Det vägledande specifika koldioxidutsläppet för varje nytt lätt nyttofordon beräknas på grundval av fordonets vikt uttryckt i gram per kilometer.

De obligatoriska målen för 2020 som ingår i gällande lagstiftning kräver genomförande. Efter den tekniska analys som gjordes för konsekvensbedömningen kan den teknik som är nödvändig för att uppfylla målet på 147 g CO₂/km uppnås före 2020.

Kommissionens föreliggande lagstiftningsförslag om ändring av förordning (EU) nr 510/2011 fastställer de tillvägagångssätt med vilka målen kan uppnås. De föreslagna åtgärderna kan sammanfattas på följande vis:

- Det bekräftas att koldioxidmålet 2020 för lätta lastbilar är möjligt att uppnå.
- Målet ska fortsätta att fastställas på grundval av fordonets vikt och dess relativa gränsvärdeskurva.
- Miljöinnovationer och avgifter för extra utsläpp ska fortsätta att tillämpas.
- De minsta tillverkarna, med en tillverkning på färre än 500 lätta lastbilar per år, ska undantas från målet.
- Förordningen ska ses över i slutet av 2014 för att fastställa nya sänkta koldioxidmål för perioden efter 2020.

Föredraganden välkomnar kommissionens förslag som bekräftar genomförbarheten av 2020-målen och föreslår att man inte lägger fram nya ändringsförslag till målet på 147 g CO₂/km, vilket fortfarande är ett ambitiöst riktmärke i en tid när sektorn omdanas.

Föredraganden manar därför till respekt av den kompromiss som träffades för mindre än två år sedan och påminner om att målet på 147 g CO₂/km, jämfört med 2007 års snitt på 203 g CO₂/km, innebär en sänkning på 28 % och större investeringar i ny teknik från tillverkarnas sida.

Dessa investeringar kommer emellertid att påverka fordonspriserna (med en prisökning på upp till 10 %) och små och medelstora företag, för vilka lätta nyttofordon är ett viktigt arbetsverktyg. I den nuvarande ekonomiska kontexten kommer de små och medelstora företagen att mycket noggrant överväga om de ska byta ut sina gamla fordon och investera i ett nytt.

Föredraganden tror att en allmän prognos för perioden efter 2020 är användbar, men anser att fastställandet av sådana mål inom ramen för en översyn av förordningen 2014 bör skjutas upp till tidigast 2018. Detta för att det nya provningsförfarandet ännu inte har definierats och antagligen inte kommer att definieras innan den nya provningscykeln (WLTP) och relevanta provningsförfaranden är tillgängliga. Tillräcklig tid bör ändå finnas för att garantera industrins planeringstrygghet.

Gällande superkrediterna instämmer inte föredraganden i kommissionens förslag att inte förlänga relaterade bestämmelser efter 2017. Däremot ser föredraganden dem som ett viktigt

incitament, särskilt för ingenjörer, för att utveckla och tillämpa nya och effektiva tekniker, vilka inte bör begränsas till elfordon. Detsamma bör gälla konceptet med miljöinnovationer: Dessa bör behållas i förslaget och stödja innovativa och effektiva tekniker på ett effektivare sätt.

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 Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) Om målen ändras för ofta skapar det osäkerhet inom fordonsindustrin och inverkar på dess konkurrenskraft i världen.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2) Det är lämpligt att klargöra att för att kontrollera efterlevnaden av målet på 147 g CO₂/km, bör utsläppen även fortsättningsvis mätas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och dess tillämpningsbestämmelser och med användning av innovativa tekniker.

(2) Det är lämpligt att klargöra att för att kontrollera efterlevnaden av målet på 147 g CO₂/km, bör utsläppen även fortsättningsvis mätas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och dess tillämpningsbestämmelser och med användning av innovativa tekniker.
Undersökningar som genomförts av kommissionen visade att de provningsförfaranden som används för att mäta koldioxidutsläpp enligt den

förordningen inte har förhindrat att tillverkare i allt högre grad utnyttjat flexibla lösningar, vilket har lett till påstådda minskningar av koldioxidutsläpp som inte tillskrivs tekniska förbättringar och inte kan uppnås vid verklig körning på vägar. Därför bör förordning (EG) nr 715/2007 skyndsamt ses över för att säkerställa att provningsförfarandena på ett rättvisande sätt återspeglar bilarnas faktiska koldioxidutsläpp.

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) Enligt den tekniska analys som gjordes för konsekvensbedömningen finns den teknik som är nödvändig för att uppnå målet på 147 g CO₂/km, och minskningarna kan uppnås *till lägre kostnad än vad som förutspåddes i analyser som genomfördes innan förordning (EU) nr 510/2011 trädde i kraft. Dessutom har avståndet mellan målet och dagens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon minskat.* Följaktligen kan man bekräfta att det är möjligt att uppnå målet på 147 g CO₂/km till 2020.

Ändringsförslag

(3) Enligt den tekniska analys som gjordes för konsekvensbedömningen finns den teknik som är nödvändig för att uppnå målet på 147 g CO₂/km, och minskningarna kan uppnås. Följaktligen kan man bekräfta att det är möjligt att uppnå målet på 147 g CO₂/km till 2020. *Mot bakgrund av den ekonomiska krisen och omstruktureringen av biltillverkningssektorn är det dock viktigt att målet kan uppnås utan att det medför några administrativa bördor för industrins internationella konkurrenskraft.*

Motivering

Att uppnå målet på 147 g CO₂/km är fortfarande ett ambitiöst mål.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) För att fordonsindustrin ska kunna genomföra långsiktiga investeringar och

Ändringsförslag

(6) För att fordonsindustrin ska kunna genomföra långsiktiga investeringar och

innovationer bör man ange prognoser för hur denna förordning bör ändras efter 2020. Prognoserna bör baseras på en bedömning av hur snabbt utsläppsminskningarna bör ske för att uppfylla unionens långsiktiga klimatmål och på vilka resultaten blir av utvecklingen av kostnadseffektiva tekniker för att minska koldioxidutsläppen från bilar. Det är därför önskvärt att dessa aspekter ses över, att kommissionen **sammanställer en rapport och, om det är lämpligt, att** förslag **utarbetas** för perioden efter 2020.

innovationer bör man ange prognoser för hur denna förordning bör ändras efter 2020. Prognoserna bör baseras på en bedömning av hur snabbt utsläppsminskningarna bör ske för att uppfylla unionens långsiktiga klimatmål och på vilka resultaten blir av utvecklingen av kostnadseffektiva tekniker för att minska koldioxidutsläppen från bilar. Det är därför önskvärt att dessa aspekter ses över **och** att kommissionen **utarbetar ett förslag på mål** för perioden efter 2020 **innan giltighetstiden för denna förordning löper ut. För att garantera planeringssäkerhet bör ett sådant förslag inte utarbetas före 2018, eftersom genomförandet av sådana mål bör baseras på en ny provningscykel och på relevanta provningsförfaranden, som bör tillämpas i syfte att mäta specifika koldioxidutsläpp och övervaka målet först efter 2020.**

Motivering

Ett mål för perioden efter 2020 bör bara fastställas efter utvärdering av de konkreta framsteg som gjorts inom ramen för denna förordning.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) Förordningen innehåller krav på att kommissionen ska genomföra en konsekvensbedömning för att se över provningsförfarandena så att de på ett adekvat sätt återspeglar bilars verkliga koldioxidutsläpp. Det arbetet fortskrider genom utvecklingen av ett världsomfattande provningsförfarande för lätta nyttofordon inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa, men är ännu inte klart. **Mot bakgrund av ovanstående fastställs i** bilaga I till förordning (EG) nr 443/2009

Ändringsförslag

(10) Förordningen innehåller krav på att kommissionen ska genomföra en konsekvensbedömning för att se över provningsförfarandena så att de på ett adekvat sätt återspeglar bilars verkliga koldioxidutsläpp. Det arbetet fortskrider genom utvecklingen av ett världsomfattande provningsförfarande för lätta nyttofordon inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa, men är ännu inte klart. **Med hänsyn till detta och att den nuvarande provningscykeln inte i tillräcklig grad återspeglar de**

utsläppsgränser för 2020 uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och bilaga XII till förordning (EG) nr 692/2008. **När provningsförfarandena ändras, bör gränserna i bilaga I ändras så att man får jämförbara nivåer för tillverkare och fordonsklasser.**

verkliga utsläppen från bilar och lätta lastbilar på vägarna är en snabb utveckling av förbättrade provningscykler av avgörande betydelse. När de nuvarande provningsförfarandena i enlighet med bilaga I till förordning (EG) nr 443/2009, där utsläppsgränser fastställs för 2020 uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och bilaga XII till förordning (EG) nr 692/2008, ändras, bör gränserna i bilaga I ändras så att man får jämförbara nivåer för tillverkare och fordonsklasser.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10a) Man bör undersöka om det kan vara nödvändigt att frångå målen för koldioxidutsläpp och ersätta dem med mål för drivmedelseffektivitet, då målen för koldioxidutsläpp inte tar hänsyn till de skadliga utsläppen från moderna förbränningsmotorer. Kommissionen uppmanas därför att lägga fram en rapport om denna fråga.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Artikel 1 – led 2a (nytt) Förordning (EU) nr 510/2011 Artikel 5

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**(2a) Artikel 5 ska ersättas med följande:
”Vid beräkningen av genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp ska varje nytt lätt nyttofordon med specifika koldioxidutsläpp som understiger**

*50 g CO₂/km räknas som
3,5 lätta nyttofordon 2014,
– 3,5 lätta nyttofordon 2015,
– 2,5 lätta nyttofordon 2016,
– 1,5 lätta nyttofordon 2017,
– 1 lätt nyttofordon från och med 2018.
Så länge som superkreditsystemet
tillämpas får det maximala antalet nya
lätta nyttofordon med specifika
koldioxidutsläpp på mindre än
50 g CO₂/km som beaktas vid
tillämpningen av de multiplikatorer som
anges i första stycket inte överskrida
1 procent lätta nyttofordon per
tillverkare.”*

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 3a (nytt)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 12 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

*(3a) I artikel 12.1 ska sista meningen
utgå.*

Motivering

Man får inte begränsa innovativ teknik.

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 3b (nytt)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 12 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

*(3b) I artikel 12 ska följande punkt läggas
till:*

*”4a. Kommissionen ska senast
den 31 december 2013 lägga fram
reviderade tillämpningsbestämmelser för
förfarandet för godkännande av*

miljöinnovationer i syfte att underlätta ansökningar om användning av innovativ teknik, och därefter offentliggöra en handbok om korrekt ansökningsförfarande.”

Motivering

I den befintliga lagstiftningen, förordning (EU) nr 510/2011, står att hänsyn ska tas till minskningar av koldioxidutsläpp som gjorts med hjälp av innovativ teknik för att uppnå unionsmålet. Hittills har dock endast en ansökan av detta slag inlämnats. Om en handbok offentliggörs och godkännandeförfarandet revideras för att underlätta ansökningar kan denna situation åtgärdas.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 4 – led a

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 13 – punkt 1

Kommissionens förslag

”Senast den 31 **december 2014** ska kommissionen **ha gjort en översyn av de specifika utsläppsmålen, tillvägagångssätten och andra aspekter av denna förordning i syfte att fastställa målen** för koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon för **perioden efter 2020.**”

Ändringsförslag

”Senast den 31 **januari 2016** ska kommissionen **lägga fram ett förslag om ett mål** för koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon för **2025. Det nya målet ska ligga i linje med EU:s långsiktiga mål för utsläppsminskningar av växthusgaser för 2050, särskilt i transportsektorn, samt beakta hur det inverkar på bilindustrins konkurrenskraft. Förslaget ska baseras på det nya världsomfattande provningsförfarandet och ersätta de provningsförfaranden som fastställs i förordning (EG) nr 715/2007. Om ingen överenskommelse nås om denna standard på internationell nivå före den 31 juli 2015 ska förslaget baseras på den redan inrättade nya europeiska körcykeln (NEDC). Förslaget om ett nytt koldioxidgränsvärde ska även innehålla följande:**
– **En livscykelanalys av koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon. Resultaten ska inbegripas i bedömningen av gränsvärdet.**

– Uppgifter om de faktiska utsläppen inom transportsektorn (Real World Driving Emissions, RDE).”

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning
Artikel 1 – led 4 – led aa (nytt)
Förordning (EU) nr 510/2011
Artikel 13 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

*(aa) Följande punkt ska införas:
”4a. Kommissionen ska utvärdera möjligheten att ersätta avgasrörsmetoden, där endast utsläpp i samband med produktionen och användningen av bränsle räknas in, med en livscykelmetod som inbegriper utsläpp under alla stadier av ett fordons liv, från materialproduktion till kvittblivning av uttjänta fordon eller återvinning.”*

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning
Artikel 1 – led 4 – led b – strecksats 2
Förordning (EU) nr 510/2011
Artikel 13 – punkt 6 – stycke 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”För att återspegla eventuella ändringar i det föreskrivna provningsförfarandet för mätning av specifika koldioxidutsläpp ska kommissionen anpassa formlerna i bilaga I genom delegerade akter i enlighet med artikel 15, och med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 16 och 17, samtidigt som man ser till att nya och gamla provningsförfaranden innehåller minskningskrav med samma skärpa för tillverkare och fordon av olika nyttograd.”

”Det föreskrivna provningsförfarandet och den därtill knutna provningscykeln ska behållas som grund för målet enligt vad som anges i stycke 1 c i bilaga I till förordning (EU) nr 510/2011 och i förordning (EG) nr 715/2007, samt i bilaga III och XII till förordning (EG) nr 692/2008. Det nya provningsförfarandet och den därtill knutna provningscykeln ska definieras fullständigt och genomföras senast före den 31 december 2018. Tillräckliga övervakningsdata bör då finnas tillgängliga. Kommissionen ska därefter

överväga möjligheten till nya mål för perioden efter 2020.”

Motivering

För att garantera industrins planeringssäkerhet ska det föreskrivna provningsförfarandet finnas kvar ända till det nya är fullt utvecklat, genomfört och tillräckliga data finns tillgängliga. Först då ska ett nytt provningsförfarande tillämpas.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 5

Förordning (EU) nr 510/2011

Bilaga I – punkt 1 – led c (nytt)

Kommissionens förslag

”(c) Från och med 2020:
Vägledande specifika koldioxidutsläpp =
 $147 + a \times (M - M_0)$
där
M = fordonets vikt i kilogram (kg)
M₀ = det värde som antas i enlighet med
artikel 13.2
a = 0,096.”

Ändringsförslag

”(c) Från och med 2020:
Vägledande specifika koldioxidutsläpp =
 $147 + a \times (M - M_0)$
där
M = fordonets vikt i kilogram (kg)
M₀ = det värde som antas i enlighet med
artikel 13.5
a = 0,096.”

Motivering

Rättelse av ett skrivfel av kommissionen.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Tillvägagångssätten för att till 2020 uppnå målet att minska koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon
Referensnummer	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	ENVI 11.9.2012
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	ITRE 11.9.2012
Associerat/associerade utskott - tillkännagivande i kammaren	17.1.2013
Föredragande av yttrande Utnämning	Markus Pieper 25.10.2012
Behandling i utskott	23.1.2013 20.2.2013
Antagande	19.3.2013
Slutomröstning: resultat	+: 36 -: 12 0: 1
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Adam Gierek, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioannis A. Tsoukalas, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt
Slutomröstning: närvarande suppleanter	António Fernando Correia de Campos, Ioan Enciu, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Vladimír Remek
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)	Oldřich Vlasák

28.3.2013

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM

till utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) nr 510/2011 för att fastställa tillvägagångssätten för att till 2020 uppnå målet att minska koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon (COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Föredragande: Eider Gardiazábal Rubial

KORTFATTAD MOTIVERING

Personbilar och lätta lastbilar står tillsammans för mer än hälften av den europeiska transportsektorns totala växthusgasutsläpp. Medan växthusgasutsläppen från andra sektorer minskar generellt sett har utsläppen från transportsektorn ökat med 23 procent sedan 1990.

Målet på 147 g CO₂/km till 2020 för lätta lastbilar innebär en 17-procentig minskning av den årliga bränsleförbrukningen jämfört med målet på 175 g till 2017. Man förväntar sig att det ska stimulera forskning och innovation inom bilindustrin, främja grön tillväxt och sysselsättningen och stärka den europeiska industrins konkurrenskraft samtidigt som EU:s oljeimportberoende minskas.

Enligt den tekniska analys som gjordes för konsekvensbedömningen finns redan den teknik som är nödvändig för att uppnå målet på 147 g CO₂/km, och minskningarna kan uppnås till lägre kostnad än vad som förutspåddes i de analyser som genomfördes före antagandet av förordning (EU) nr 510/2011. Dessutom har avståndet mellan målet och dagens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon minskat.

Med tanke på det breda stöd som syftet med detta lagstiftningsförslag har föreslår föredraganden ett begränsat antal ändringar som har det övergripande syftet att stärka förslagens målsättningar.

i) Målen efter 2020

En svaghet med kommissionens förslag är att det saknar en vision för tiden efter 2020. Även om det kanske inte är möjligt att förutsäga exakt i vilken riktning de tekniska landvinningarna kommer att gå fram till 2025 kan ett fastställt mål för 2025 ändå a) ge planerings- och

investerings säkerhet för bilindustrin, (b) ge marknadsstimulans för fordon med mycket låga koldioxidutsläpp, (c) upprätthålla EU:s världsledande ställning när det gäller produktion av renare bränslesnåla fordon samt d) skicka tydliga politiska signaler om att utsläppen måste minska ytterligare. Europaparlamentet har möjlighet att styra debatten om perioden efter 2020.

Föredraganden föreslår att målet till 2025 sätts till intervallet 100–115 g CO₂/km. Kommissionen bör sedan fastställa det exakta målet i det lagstiftningsförslag som ska läggas fram i slutet av 2014 mot bakgrund av förväntad marknadsspridning för teknik för låga utsläpp. Det bör påpekas att Förenta staterna redan har satt upp ett mål för 2025.

ii) Avvikelser mellan utsläpp enligt typgodkännande och faktiska utsläpp (testcykel)

En viktig fråga är den allt större skillnaden mellan utsläppen enligt typgodkännandena och de faktiska utsläppen. Litteraturgenomgångar och uppgifter från typgodkännandemyndigheter och provningsagenturer visar att flexibilitetsbestämmelserna tillämpas i allt högre grad för att få ned utsläppen av koldioxid per km för nya fordon. När det gäller lätta lastbilar uppskattar man att utnyttjandet av flexibilitetsmöjligheterna under den senaste tioårsperioden har lett till att utsläppen vid typgodkännande minskat med cirka 7 procent (variationsintervall 3,5-10,5 procent) och står för minst en tredjedel av de uppskattade minskningarna under perioden 2002–2010 (12,5 g/km av en minskning om 35,5 g/km).¹

De potentiella effekterna av en ökad användning av flexibilitetsmöjligheterna är inte bara relevanta ur ett lagstiftningsperspektiv. Utsläppsminskningar vid typgodkännandetest som inte är resultatet av tekniska fordonsförbättringar ger inga faktiska minskningar i bränsleförbrukning vid körning på väg. Detta innebär att fordonen inte lever upp till sina utfästelser till slutkonsumenten om minskade bränslekostnader, dvs. konsumentinformationen blir felaktig. Konsumenternas missnöje med de faktiska bränsleförbrukningsvärdena kan i slutändan leda till ett minskat stöd för EU:s politik för att minska koldioxidutsläppen. Att olika tillverkare utnyttjar flexibilitetsmöjligheterna i olika hög grad kan dessutom leda till att konkurrensen snedvrids.

Föredraganden anser att förordning (EG) nr 715/2007² behöver ändras så att man kan säkerställa att provningsförfarandena ger en korrekt bild av de faktiska utsläppen i samband med körning i trafik. Ett antal ändringar föreslås i detta syfte.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

¹ Se följande studier som gjorts på uppdrag av kommissionen:

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note_2012_en.pdf

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttfordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon.

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 2

Kommissionens förslag

(2) Det är lämpligt att klargöra att för att kontrollera efterlevnaden av målet på 147 g CO₂/km, bör utsläppen även fortsättningsvis mätas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och dess tillämpningsbestämmelser och med användning av innovativa tekniker.

Ändringsförslag

(2) Det är lämpligt att klargöra att för att kontrollera efterlevnaden av målet på 147 g CO₂/km, bör utsläppen även fortsättningsvis mätas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och dess tillämpningsbestämmelser och med användning av innovativa tekniker. ***Studier som genomförts av kommissionen har dock visat att de provningsförfaranden som används för att mäta koldioxidutsläppen enligt denna förordning inte har förhindrat ett ökat utnyttjande av flexibilitetsmöjligheterna från tillverkarnas sida, vilket har resulterat i påstådda koldioxidutsläppsminskningar som inte kan hänföras till tekniska förbättringar och som inte kan uppnås vid faktisk körning i trafik. Förordning (EG) nr 715/2007 bör därför omgående ses över och senast före utgången av 2014, för att säkerställa att provningsförfarandena ger en korrekt bild av de faktiska utsläppen vid körning i trafik.***

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2a) Med tanke på att de flesta industrisektorer i EU har arbetat hårt för att minska koldioxidutsläppen och öka effektiviteten måste även tillverkare av lätta nyttofordon bli effektivare, så att de ambitiösa europeiska klimatmålen kan uppnås.

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 2b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2b) Mer ambitiösa mål för att minska koldioxidutsläppen skulle vara genomförbart, men tillverkarna behöver få juridisk vägledning för att kunna investera i miljövänlig och bränslesnål teknik utan att behöva acceptera konkurrensnackdelar.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 4

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4) För att ta hänsyn till den oproportionerligt stora påfrestningen på de minsta tillverkarna om de skulle uppfylla specifika utsläppsmål definierade efter

(4) För att ta hänsyn till den oproportionerligt stora påfrestningen på de minsta tillverkarna om de skulle uppfylla specifika utsläppsmål definierade efter

fordonets nytta, den betungande administrationen i fråga om undantagsförfarandet och de marginella fördelarna om koldioxidutsläppen skulle minska från fordon sålda av de minsta tillverkarna, undantas tillverkare som ansvarar för färre än **500** registreringar av nya lätta nyttofordon per år från de specifika utsläppsmålen och från avgifterna för extra utsläpp.

fordonets nytta, den betungande administrationen i fråga om undantagsförfarandet och de marginella fördelarna om koldioxidutsläppen skulle minska från fordon sålda av de minsta tillverkarna, undantas tillverkare som ansvarar för färre än **1 000** registreringar av nya lätta nyttofordon per år från de specifika utsläppsmålen och från avgifterna för extra utsläpp.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 4a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4a) De ökande bränslekostnaderna håller på att bli ett stort problem för de europeiska företagen, och unionen importerar merparten av den olja som används inom transportsektorn. En lägre bränsleförbrukning skulle hjälpa såväl företagen som unionen genom att minska oljeberoendet.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Skäl 6a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6a) För att påskynda spridningen på marknaden av fordon med mycket låga koldioxidutsläpp måste en adekvat infrastruktur byggas upp som kan förse fordon med alternativa bränslen och el över hela EU, inklusive ett välutbyggt nät av tank- och laddningsstationer på lämpliga ställen, t.ex. bostadsområden, arbetsplatser, affärscentra och större

vägar.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning

Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) Kommissionen *har bedömt* tillgängligheten till uppgifter om *markyta* och möjligheten att använda dem som nyttoparameter i formlerna i bilaga I. *Dessa uppgifter är tillgängliga och eventuell användning av dem har utvärderats i konsekvensbedömningen, och med den som underlag dras slutsatsen att nyttoparametern som ska användas i formeln för 2020 bör vara vikt.*

Ändringsförslag

(9) Kommissionen *bör ytterligare bedöma* tillgängligheten till uppgifter om *andra nyttoparametrar än vikt* och möjligheten att använda dem som nyttoparameter i formlerna i bilaga I.

Motivering

Användningen av andra nyttoparametrar än vikt skulle motverka tendensen att fordonen blir allt tyngre och främja byggandet av lätta fordon för vilka det för närvarande inte finns några incitament.

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning

Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) Förordningen innehåller krav på att kommissionen ska genomföra en konsekvensbedömning för att se över provningsförfarandena så att de på ett adekvat sätt återspeglar bilars verkliga koldioxidutsläpp. Det arbetet fortskrider genom utvecklingen av ett världsomfattande provningsförfarande för lätta nyttofordon inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa, *men är ännu inte klart*. Mot bakgrund av

Ändringsförslag

(10) Förordningen innehåller krav på att kommissionen ska genomföra en konsekvensbedömning för att se över provningsförfarandena så att de på ett adekvat sätt återspeglar bilars verkliga koldioxidutsläpp. Det arbetet fortskrider genom utvecklingen av ett världsomfattande provningsförfarande för lätta nyttofordon (*World Light Duty Test, WLTP*) inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa *som, så snart som*

ovanstående fastställs i bilaga I till förordning (EG) nr 443/2009 utsläppsgränser för 2020 uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och bilaga XII till förordning (EG) nr 692/2008. När provningsförfarandena ändras, bör gränserna i bilaga I ändras så att man får jämförbara nivåer för tillverkare och fordonsklasser.

möjligt efter det avslutats, bör integreras i unionslagstiftningen. Kommissionen bör överväga behovet av att komplettera WLTP med ytterligare bestämmelser när det integreras i unionslagstiftningen för att säkerställa att provningsförfarandet ger en korrekt bild av de faktiska utsläpp som körning i trafik orsakar. Mot bakgrund av ovanstående fastställs i bilaga I till förordning (EG) nr 443/2009 utsläppsgränser för 2020 uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och bilaga XII till förordning (EG) nr 692/2008. När provningsförfarandena ändras, bör gränserna i bilaga I ändras så att man får jämförbara nivåer för tillverkare och fordonsklasser.

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10a) Växthusgasutsläppen till följd av energiproduktion, fordonstillverkning och hantering av uttjänta fordon står i dagsläget för en betydande del av vägtransporternas totala koldioxidutsläpp och kommer troligen att öka betydligt i framtiden. Politiska åtgärder bör därför vidtas för att styra in tillverkningsindustrin mot optimala lösningar där man särskilt beaktar de växthusgasutsläpp som sker till följd av produktion av fordonsbränsle och där man även ser till att dessa utsläpp inte urholkar fördelarna med den förbättrade operativa energianvändning som denna förordning syftar till. Det är därför lämpligt att kommissionen i den framtida översynen av denna förordning för perioden efter 2020 överväger en regleringsstrategi där hänsyn tas till de växthusgasutsläpp som hör samman med

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 1a (nytt)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 1 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) I artikel 1 ska följande punkt införas som punkt 2a:

”Genom denna förordning fastställs ett vägledande intervall på 100 g CO₂/km–115 g CO₂/km som mål för de genomsnittliga utsläppen från nya lätta nyttofordon från och med 2025 enligt vad som anges i artikel 13.1.”

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 2

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 2 – punkt 4

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”4. Artiklarna 4, 8.4 b–c, 9, 10.1 a och 10.1 a och 10.1 c ska inte gälla tillverkare som tillsammans med alla sina anslutna företag ansvarade för färre än **500** registreringar av nya lätta nyttofordon i EU under föregående kalenderår.”

”4. Artiklarna 4, 8.4 b–c, 9, 10.1 a och 10.1 a och 10.1 c ska inte gälla tillverkare som tillsammans med alla sina anslutna företag ansvarade för färre än **1 000** registreringar av nya lätta nyttofordon i EU under föregående kalenderår.”

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 1a (nytt)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 5

(2a) Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Superkrediter

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

– 3,5 lätt nyttofordon 2014,

– 3,5 lätt nyttofordon 2015,

– 2,5 lätt nyttofordon 2016,

– 1,5 lätt nyttofordon 2017,

– 1 lätt nyttofordon från 2018.”

Motivering

För att minska fordonens driftskostnader och uppfylla de miljömål som fastställs i denna förordning bör superkrediterna vara ett effektivt incitament för utvecklingen av alla typer av rena fordon (elfordon, hybridfordon osv.). Att göra sig av med det föreslagna taket kommer att driva på tillverkarna att maximera antalet rena fordon som släpps ut på marknaden och kommer att åtgärda problemet med företagens bränslekostnader.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 2b (nytt)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 8 – punkt 4a (ny)

(2b) I artikel 8 ska följande punkt införas som punkt 4a:

”(4a) Om en medlemsstat efter en kontroll av produktionens överensstämmelse, i enlighet med artikel 12.3 i direktiv 2007/46/EG, fastställer att koldioxidutsläppen för ett produktionsfordon avviker väsentligt från

typgodkännandet ska denna avvikelse anmälas till kommissionen tillsammans med de detaljerade uppgifter som anges i bilaga II till denna förordning.

De specifika koldioxidutsläppen för den fordonstyp för vilken en avvikelse har fastställts ska justeras i enlighet med detta i beräkningen av de genomsnittliga specifika utsläppen av koldioxid påföljande kalenderår.”

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 2c (nytt)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 8 – punkt 4b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2c) I artikel 8 ska följande punkt införas som punkt 4b:

”(4b) Kommissionen ska övervaka de faktiska koldioxidutsläppsvärden som rapporteras per fordonstyp och tillverkare med hjälp av bästa tillgängliga informationskällor, och i sina årliga övervakningsrapporter redogöra för hur dessa värden förhåller sig till typgodkännandevärdena.”

Motivering

Det finns ett antal informationskällor att tillgå när det gäller den faktiska bränsleförbrukningen, t.ex. uppgifter som privatpersoner samlar och rapporterar in om den egna bränsleförbrukningen, kontroller av leasingfordons bränsleförbrukning och tester som görs av konsument- eller motororganisationer. Information från dessa och andra källor kan sammanställas så att man får en bild av utvecklingen när det gäller skillnaden mellan den faktiska bränsleförbrukningen och förbrukningen enligt typgodkännandet och kan jämföra värdena mellan olika tillverkares fordon.

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 4 – led a

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 13 – punkt 1

Kommissionens förslag

”Senast **den 31 december 2014** ska kommissionen ha gjort en översyn av de specifika utsläppsmålen, tillvägagångssätten och andra aspekter av denna förordning i syfte att fastställa målen för koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon för perioden efter 2020.”

Ändringsförslag

”Senast **den 31 december 2015** ska kommissionen, **på grundval av det nya världsomfattande provningsförfarandet för lätta nyttofordon (World Light Duty Test, WLTP)**, ha gjort en översyn av de specifika utsläppsmålen, tillvägagångssätten och andra aspekter av denna förordning i syfte att fastställa målen för koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon för perioden efter 2020, **i syfte att till 2025 uppnå ett mål inom ett vägledande intervall på mellan 100 och 115 g CO₂/km, såvida inte ett lägre mål kan motiveras med avseende på användningen av teknik för låga utsläpp och denna tekniks spridning på marknaden.**

På grundval av denna översyn, som även ska omfatta 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 kostnadseffektivt och neutralt som möjligt ur konkurrenssynpunkt och som säkerställer att unionens långsiktiga mål för att bekämpa klimatförändringarna kan uppnås.”

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 4 – led ba (nytt)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 13 – punkt 6 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

I artikel 13.6 ska följande stycke införas som stycke 1a:

”I syfte att säkerställa att de faktiska utsläppen återges på ett korrekt sätt och att uppmätta koldioxidvärden är fullt jämförbara ska kommissionen i enlighet med artikel 14.3 i förordning (EG) nr 715/2007 se till att de delar av provningsförfarandena som har en väsentlig inverkan på de uppmätta koldioxidutsläppen är klart och tydligt definierade, så att man kan förhindra att tillverkarna använder sig av flexibilitetsmöjligheterna under testcykeln.”

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 4 – led bb (nytt)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 13 – punkt 6 – stycke 1b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

I artikel 13.6 ska följande stycke införas som stycke 1b:

”För att kontrollera att koldioxidutsläppen från produktionsfordon stämmer överens med värdena för ett typgodkänt fordon ska det säkerställas att det aerodynamiska värdet och rullningsmotståndsvärdet erhålls från det fordon för vilket produktionsöverensstämmelse kontrolleras.”

Motivering

Det är viktigt att det fordon som ska kontrolleras med avseende på hur produktionen stämmer överens med regelverket blir föremål för rullningstest så att fordonets aerodynamik och

rullmotstånd kan fastställas och man kan få fram de värden som används vid de dynamometertest som ingår som en del av produktionsöverensstämmelsekontrollen. Ett sådant förfarande skulle ersätta det nuvarande där man använder dynamometerinställningar från det ursprungliga testfordonet. Försöksdata visar nämligen att det ofta inte är möjligt att upprepa värdena från det ursprungliga rullningstestet med ett produktionsfordon.

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 4 – led bc (nytt)

Förordning (EU) nr 510/2011

Artikel 13 – punkt 6a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

I artikel 13 ska följande punkt införas som punkt 6a:

”(6a) Kommissionen ska överväga fördelarna med att säkerställa att koldioxidvärdena vid typgodkännande även omfattar utsläpp som härrör från användning av fordonets mest energiförbrukande utrustning och vid behov lägga fram förslag om detta för ikraftträdande efter 2020.”

Motivering

Energiförbrukande utrustning sätts i dagsläget inte igång under testet. Luftkonditionering eller strålkastare är t.ex. inte på.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Tillvägagångssätten för att till 2020 uppnå målet att minska koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon	
Referensnummer	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)	
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	ENVI 11.9.2012	
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	TRAN 11.9.2012	
Föredragande av yttrande Utnämning	Eider Gardiazábal Rubial 21.9.2012	
Behandling i utskott	19.2.2013	25.3.2013
Antagande	26.3.2013	
Slutomröstning: resultat	+: 36 -: 5 0: 0	
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto	
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Spyros Danellis, Markus Ferber, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils	

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Tillvägagångssätten för att till 2020 uppnå målet att minska koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon		
Referensnummer	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)		
Framläggande för parlamentet	11.7.2012		
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	ENVI 11.9.2012		
Rådgivande utskott Tillkännagivande i kammaren	ITRE 11.9.2012	IMCO 11.9.2012	TRAN 11.9.2012
Inget yttrande avges Beslut	IMCO 18.9.2012		
Associerat/associerade utskott Tillkännagivande i kammaren	ITRE 17.1.2013		
Föredragande Utnämning	Holger Krahmer 8.10.2012		
Behandling i utskott	18.2.2013	24.4.2013	
Antagande	7.5.2013		
Slutomröstning: resultat	+: –: 0:	53 4 1	
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Franco Bonanini, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Matthias Groote, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis		
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Julie Girling, Rebecca Harms, Miroslav Mikolášik, Alojz Peterle, Britta Reimers, Michèle Rivasi, Rebecca Taylor, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Andrea Zaroni		
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)	Jens Nilsson		
Ingivande	13.5.2013		