



2021/0197(COD)

21.4.2022

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) 2019/631 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner
(COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

Föredragande av yttrande: Dominique Riquet

PA_Legam

KORTFATTAD MOTIVERING

För att unionen ska kunna bli klimatneutral fram till 2050, såsom det fastställs i den gröna given, måste alla näringsgrenar inom unionen minska sina utsläpp, bland dem också vägtransportsektorn som svarar för 20 % av utsläppen. Detta gäller framför allt personbilar och lätta lastbilar som bidrar med tre fjärdedelar av dessa utsläpp. Samtidigt kommer den här omställningen att påverka hushållen, territorierna, arbetstagarna och bilindustrin, med åtföljande behov av stora offentliga och privata investeringar.

För att vi ska klara denna utmaning föreslår kommissionen att all teknik med förbränningsmotorer i själva verket ska förbjudas för personbilar och lätta lastbilar inom unionen från och med 2035. Föredraganden stöder det allmänna målet om en fossilbränslefri fordonspark för att klimatneutralitet ska uppnås. Han vill dock utfärda ett flertal rekommendationer för att dämpa de eventuella negativa konsekvenser som denna strategi kan föra med sig till följd av sina metoder, sin genomförbarhet och sin inverkan.

1. Fram för helhetsbetonad utsläppsminskning!

Föredraganden anser att en ensidig inriktning på avgasutsläppen leder till att förordningen inte ger oss ett helhetsbetonat synsätt där det tas hänsyn till det totala koldioxidavtrycket från personbilar och lätta lastbilar. Genom att vissa slag av utsläpp ges företräde kommer de olika formerna av teknik inte längre att vara likställda, vilket bryter mot principen om teknikneutralitet.

Eftersom vi får allt fler fordon där avgasutsläppen saknas eller är låga kommer förordningen att bli alltmer föråldrad, i och med att utsläppskällorna successivt flyttas allt högre upp i värdekedjan, alltså till sådana led inom den som behandlas i annan lagstiftning. För att motverka denna risk för oenhetlighet inom lagstiftningen vill föredraganden ge företräde åt en koldioxidredovisning där det tas hänsyn till fordonens och drivmedlets/energins hela livscykel, eftersom man på det sättet bättre kan redovisa för den faktiska miljöpåverkan av olika former av teknik.

2. Osäkert med enbart eldrift

Föredraganden stöder visserligen att fordonsparken elektrifieras och utvecklas i riktning mot nollutsläpp, men befarar dock att man till följd av förhastade politiska uppgörelser underskattat vilka kostnader för ekonomin, industrin, samhället och miljön som en sådan omställning kan medföra. Batteridrivna fordon är ur miljösynvinkel inga ”nollutsläppsfordon”. Man måste ju beakta sådana faktorer som batteriets koldioxidbalans, fordonsvikten, elens ursprung samt utvinningen av råvaror och försörjningen med dem, i all synnerhet i en situation som präglas av ökad rovdrift på dessa resurser och en batteriproduktion som förutsägs komma att tjugodubblas fram till 2050. Dessutom inställer sig allvarliga frågor om våra elnät (till följd av utfasning av fossila bränslen samt i fråga om disponibilitet, prestanda och normalisering) eller för laddningsinfrastrukturerna (laddstationsnät dimensionerade efter fordonens körräckvidd, märkbara behov av privata och offentliga investeringar, i en situation där medlemsstaterna får vidkännas bortfall av intäkter från beskattningen av drivmedel och en förskjutning av dessa intäkter till andra källor).

Att satsa på bara en enda form av en teknik skulle samtidigt döma övriga branscher till undergång genom att kraftigt störa forskning och utveckling samt sysselsättning och konkurrenskraft inom Europeiska unionen. Vi blir ännu mera sårbara strukturellt sett, om inte EU på förhand utvecklat ett konkurrenskraftigt industriekosystem, byggt ut lämpliga infrastrukturer, gjort sin elproduktion fossilbränslefri och konsoliderat den och tryggt sina försörjningskedjor. Eftersom unionen har att göra med internationella jättar som inte spelar på lika villkor inom miljöns eller konkurrensens område löper unionen en verklig risk att bli alltmer beroende av import av utländsk teknik. Följden av detta blir att unionen misslyckas dubbelt upp: dels med att minska sitt koldioxidavtryck och dels med att konsolidera sin industri.

3. Kompletterande teknik behövs som stöd

Med tanke på dessa osäkerhetsfaktorer skulle det vara oklokt att förhastat och radikalt olagligförklara ett eller flera tekniska alternativ som skulle kunna visa sig vara användbara i framtiden. Vad vi bör göra är att uppmuntra innovation och försöka hitta kompletterande element till de olika tekniker som visar sig vara framgångsrika. Dessa övergångsformer av teknik kan komma att visa sig miljövänliga och erbjuda kompletterande lösningar åt medlemsstater som måste komma till rätta med stora ekonomiska, sociala, geografiska och infrastrukturellerade olikheter.

Av omsorg om detta behövs det en liten ändring av målet för 2035, så att sektorn fortfarande kommer att få en stark signal om utfasning av fossila bränslen, samtidigt som ett visst spelrum får kvarstå för utveckling av alternativ välpresterande teknik. Därför införs en klausul om översyn under 2027. Vid det laget är man inom lagstiftningen bättre skickad att nå en avvägning mellan dessa osäkerhetsmoment, teknikens framsteg och marknadsutvecklingen. Slutligen måste det inrättas en fond för bilindustrin, för stöd till omskolning och utbildning, för att garantera den europeiska industrins fortbestånd såsom välpresterande och konkurrenskraftig på världsmarknaden.

Föredraganden för yttrandet är övertygad att dessa rekommendationer kommer att göra det möjligt för unionen att leva upp till sina miljöambitioner och bemöta sina behov inom det sociala området och industrins område, så att vi får en mer varaktig och motståndskraftig europeisk ekonomi.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för industrifrågor, forskning och energi uppmanar utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet att som ansvarigt utskott beakta följande ändringsförslag:

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning

Skäl 1

Kommissionens förslag

(1) Parisavtalet, som antogs i december 2015 inom ramen för Förenta nationernas

Ändringsförslag

(1) Parisavtalet, som antogs i december 2015 inom ramen för Förenta nationernas

ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) trädde i kraft i november 2016 (Parisavtalet). Dess parter har enats om att hålla ökningen av den globala genomsnittstemperaturen långt under 2 °C jämfört med förindustriella nivåer och att fortsätta att anstränga sig för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C jämfört med förindustriella nivåer.

ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) trädde i kraft i november 2016 (Parisavtalet). Dess parter har enats om att hålla ökningen av den globala genomsnittstemperaturen långt under 2 °C jämfört med förindustriella nivåer och att fortsätta att anstränga sig för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C jämfört med förindustriella nivåer. **Genom sitt antagande av klimatpakten från Glasgow i november 2021 erkände dess parter att klimatförändringarnas risker och konsekvenser skulle minska betydligt om ökningen av den globala genomsnittstemperaturen begränsas till 1,5 °C jämfört med förindustriella nivåer, och de åtog sig att före utgången av 2022 skärpa sina mål för 2030 i syfte att påskynda klimatåtgärderna under detta avgörande årtionde och tillnärma ambitionerna till målet om 1,5 °C.**

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) I den europeiska gröna given kombineras en omfattande uppsättning ömsesidigt förstärkande åtgärder och initiativ som syftar till att uppnå klimatneutralitet i EU senast 2050 **och** fastställs en ny tillväxtstrategi som syftar till att omvandla unionen till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi, där den ekonomiska tillväxten är frikopplad från resursanvändningen. **Den** ska också skydda, bevara och förbättra EU:s naturkapital och skydda allmänhetens hälsa och välbefinnande från miljörelaterade risker och effekter. Samtidigt påverkar denna övergång kvinnor och män på olika sätt och har en särskild inverkan på vissa missgynnade grupper, såsom äldre, personer med

Ändringsförslag

(3) I den europeiska gröna given kombineras en omfattande uppsättning ömsesidigt förstärkande åtgärder och initiativ som syftar till att uppnå klimatneutralitet i EU senast 2050. **På grund av frågornas övergripande karaktär kräver detta uppnående att man säkerställer samstämmighet mellan rättsakter som behandlar inbördes sammanhängande frågor, såsom infrastruktur för alternativa bränslen, koldioxidnormer för personbilar och lätta lastbilar, batterier, förnybar energi, markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk, 8:e miljöhandlingsprogrammet. Oenhetlig lagstiftning med motstridiga signaler och inbördes oförenliga mål bör undvikas. I den gröna given fastställs en ny**

funktionsnedsättning och personer med bakgrund i rasminoritet eller från etnisk minoritet. Det måste därför säkerställas att omställningen är rättvis och inkluderande och att ingen lämnas utanför.

tillväxtstrategi som syftar till att omvandla unionen till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi **och att stärka unionens strategiska oberoende och det industriella ledarskapet inom alla nyckelsektorer, samtidigt som innovation och arbetstillfällena av hög kvalitet i Europa främjas. Strategin** ska också skydda, bevara och förbättra EU:s naturkapital och skydda allmänhetens hälsa och välbefinnande från miljörelaterade risker och effekter, **samtidigt som hänsyn tas till nationella och regionala särdrag och olika sociala konsekvenser.** Samtidigt påverkar denna övergång kvinnor och män på olika sätt och har en särskild inverkan på vissa missgynnade grupper, såsom äldre, personer med funktionsnedsättning och personer med bakgrund i rasminoritet eller från etnisk minoritet. Det måste därför säkerställas att omställningen är rättvis och inkluderande och att ingen lämnas utanför.

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) Alla ekonomiska sektorer, även vägtransportsektorn, förväntas bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar.

Ändringsförslag

(6) Alla ekonomiska sektorer, även vägtransportsektorn, förväntas bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar, **eftersom vägtransportsektorn är unionens enda sektor med ökande utsläpp sedan 1990-talet och sektorn avsätter ett stort miljöavtryck, i och med att den svarar för 70 % av unionens totala utsläpp från transporter och över 27 % av unionens alla växthusgasutsläpp. I den gröna given har det uppställts ett ambitiöst mål om att transportsektorns utsläpp ska minska med 90 % för att denna sektor inom unionen ska bli koldioxidneutral senast 2050.**

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) De åtgärder som fastställs i denna förordning är nödvändiga som **som** inslag i en sammanhängande och konsekvent ram som är nödvändig för att uppnå unionens övergripande mål att minska nettoutsläppen av växthusgaser.

Ändringsförslag

(7) De åtgärder som fastställs i denna förordning är nödvändiga som inslag i en sammanhängande och konsekvent ram som är nödvändig **dels** för att uppnå unionens övergripande mål att minska nettoutsläppen av växthusgaser, **dels för att minska EU:s beroende av importerade fossila bränslen, däribland oljeimport till ett värde av 227,5 miljarder euro endast under 2018, i en situation där personbilar och lätta lastbilar fortfarande mestadels förbrukar fossil energi (94 %). Samtidigt som oljeförbrukningen fasas ut är det viktigt att inte övergå från ett beroende till ett annat. Av omsorg om den europeiska industrins fortbestånd och ett starkare strategiskt oberoende för unionen måste kommissionen likaså arbeta tillsammans med medlemsstaterna och industrins aktörer för att säkerställa försörjningen med de strategiska material och sällsynta jordartsmetaller som behövs för de nya formerna av utsläppsfri och utsläppsnål teknik.**

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 7a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7a) Denna förordning bidrar till unionens insatser för att minska utsläpp från personbilar och lätta nyttofordon med det långsiktiga målet att uppnå en utsläppsfri fordonsindustri. I och med att utsläppsfria och utsläppsnåla fordon med tiden blir allt vanligare riskerar dock utsläppskällorna att förflyttas allt högre upp i fordonskedjan. Därför måste det

utvecklas metoder för hela livscykeln för att komplettera strategin med avgasutsläpp för att säkerställa att denna lagstiftning effektivt kan minska utsläppen på unionsnivå och främja produktionen av hållbara batterier, särskilt när det gäller livslängd, effektivitet, återanvändning och materialåtervinning. Mot denna bakgrund måste kommissionen således senast den 31 december 2023 ta fram harmoniserade metoder med vilkas hjälp man kan redovisa för dessa fordons totala koldioxidbalans (från tillverkning till användning och sedan nedskrotning) och för all den energi som förbrukas (från utvinning/produktion till transport och driftsförbrukning, med andra ord well-to-tank), för att vi ska få en helhetsbild och så att samstämmighet kan garanteras mellan de olika medel som sätts in i arbetet för att uppnå unionens klimatmål. Denna förordning bör ses över under 2027, så att också den utvidgade koldioxidredovisningen kommer att ingå i den som en ny indikator på sektorns utsläppsminskningar, eftersom den är bäst ägnad att ge en bild av den faktiska koldioxidbalansen hos personbilar och lätta nyttofordon.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) För att uppnå en minskning av nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % senast 2030 jämfört med 1990 års nivåer är det nödvändigt att skärpa de minskningskrav som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2019/631²⁵ både för personbilar och lätta nyttofordon. En tydlig väg måste också fastställas för ytterligare minskningar efter 2030 för att bidra till att

Ändringsförslag

(8) För att uppnå en minskning av nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % senast 2030 jämfört med 1990 års nivåer är det nödvändigt att skärpa de minskningskrav som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2019/631²⁵ både för personbilar och lätta nyttofordon. En tydlig väg måste också fastställas för ytterligare minskningar efter 2030 för att bidra till att

senast 2050 uppnå klimatneutralitetsmålet. Utan ambitiösa åtgärder för minskade växthusgasutsläpp från vägtransporter skulle större utsläppsminskningar behövas inom andra sektorer, även sektorer där utfasningen av fossila bränslen är svårare.

senast 2050 uppnå klimatneutralitetsmålet. ***Samtidigt är det av yttersta vikt att kompletterande unionslagstiftning, såsom direktivet om förnybar energi (EU) 2018/2001^{25a}, säkerställer en snabb utbyggnad av den förnybara energin så att det produceras mer förnybar el för att driva unionens fordonspark.*** Utan ambitiösa åtgärder för minskade växthusgasutsläpp från vägtransporter skulle större utsläppsminskningar behövas inom andra sektorer, även sektorer där utfasningen av fossila bränslen är svårare. ***I samband med den digitala och gröna omställningen bör den sociala dimensionens betydelse också åtgärdas för att en mobilitet som är tillgänglig för alla ska säkerställas, inbegripet energibeskattnings påverkan på prisernas överkomlighet och de direkta och indirekta effekter som högre energipriser får på transporterna i olika regioner i EU, liksom också konsekvenserna för industrin, vilket är nödvändigt för att säkerställa sysselsättningen och industrins konkurrenskraft.***

²⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).

²⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).

^{25a} ***Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).***

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) De skärpta kraven på minskade koldioxidutsläpp bör ge incitament till en ökad andel utsläppsfria fordon på unionsmarknaden samtidigt som konsumenterna och medborgarna gynnas genom bättre luftkvalitet och energibesparingar, och innovation säkerställs i fordonsindustrins värdekedja. Globalt sett måste även EU:s fordonskedja vara en ledande aktör i den pågående övergången till utsläppsfri mobilitet. De skärpta standarderna för minskade koldioxidutsläpp *är* teknikneutrala i fråga om att uppnå de satta målen för hela fordonsparkerna. Olika tekniker *finns och förblir tillgängliga för* att uppnå målet om en utsläppsfri fordonspark. Utsläppsfria fordon omfattar för närvarande batteridrivna elfordon, bränslecellsfordon och andra vätgasdrivna fordon, samtidigt som utvecklingen av tekniska innovationer fortsätter. Utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, som också omfattar välpresterande laddhybrider, kan fortsätta att spela en roll under övergången.

Ändringsförslag

(9) De skärpta kraven på minskade koldioxidutsläpp bör ge incitament till en ökad andel utsläppsfria *och utsläppsnåla* fordon på unionsmarknaden samtidigt som konsumenterna och medborgarna gynnas genom bättre luftkvalitet och energibesparingar, och innovation, *internationell konkurrenskraft och sysselsättning* säkerställs i fordonsindustrins värdekedja *och att mobiliteten förblir tillgänglig och överkomligt prissatt för alla.* *Fordonsindustrin kvarstår som en av stöttepelarna för unionens industri, i och med att den bidrar med 7 % av unionens BNP, sysselsätter 4,6 miljoner arbetstagare och förblir en ledande kraft inom den tekniska innovationen, med sina 60 miljarder euro i årliga investeringar i forskning och utveckling. Industrin måste stödjas i sin miljöomställning och digitala omställning, eftersom de europeiska tillverkarna nu står inför en tredubbel utmaning i form av skärpta miljöbestämmelser, växande behov av investeringar i innovation och en allt hårdare internationell konkurrens.* Globalt sett måste även EU:s fordonskedja *fortsätta* vara en ledande aktör i den pågående övergången till utsläppsfri mobilitet. De skärpta standarderna för minskade koldioxidutsläpp *bör vara* teknikneutrala i fråga om att uppnå de satta målen för hela fordonsparkerna. Olika tekniker *som syftar till att på lång sikt* uppnå målet om en utsläppsfri fordonspark, *såsom vätgas, biodrivmedel och andra förnybara drivmedel bör användas och skulle också kunna bidra till att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn på kort och medellång sikt och samtidigt garantera överkomliga priser, tillgänglighet, säkerhet och inkludering.* Utsläppsfria fordon omfattar för

närvarande batteridrivna elfordon, bränslecellsfordon och andra vätgasdrivna fordon, samtidigt som utvecklingen av tekniska innovationer fortsätter. Utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, som också omfattar välpresterande laddhybrider **och fordon som drivs med alternativa bränslen**, kan fortsätta att spela en roll under övergången.

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning Skäl 9a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9a) Batteridrivna elfordon bär på stora möjligheter att ge oss en fossilbränslefri fordonspark och förtjänar uppmuntran, varvid man samtidigt bör ta hänsyn till principen om teknikneutralitet, för att dessa fordon ska kunna användas jämsides med annan effektiv teknik. Det måste betonas att det inte finns någon utsläpps- eller miljöpåverkansfri teknik, inbegripet för fordon av ovannämnda slag (med tanke på batteriets koldioxidavtryck, den ökade fordonsvikten, elens ursprung och utvinningen av råvaror). Med tanke på detta måste risken för försörjningssvårigheter utvärderas och hanteras, för att den europeiska efterfrågan ska kunna tillgodoses i en situation som präglas av ökat internationellt tryck på utvinning av de resurser som behövs för tillverkning av batterier och en produktion som förutsägs komma att tjugodubblas fram till 2050. Hänsyn måste dessutom tas till konsekvenserna för elnäten till följd av utfasning av fossila bränslen samt i fråga om disponibilitet, prestanda, smarta nät och normalisering eller för utbyggnaden av laddningsinfrastrukturerna (laddstationsnät dimensionerade efter fordonens körräckvidd, märkbara behov

av privata och offentliga investeringar).

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning

Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) Mot denna bakgrund bör nya skärpta mål för minskade koldioxidutsläpp fastställas för både nya personbilar och nya lätta nyttofordon för perioden från och med 2030. Dessa mål bör fastställas på en nivå som ger en stark signal om att införandet av utsläppsfria fordon på unionsmarknaden bör påskyndas och innovation inom utsläppsfri teknik på ett kostnadseffektivt sätt stimuleras.

Ändringsförslag

(10) Mot denna bakgrund bör nya skärpta mål för minskade koldioxidutsläpp fastställas för både nya personbilar och nya lätta nyttofordon för perioden från och med 2030. Dessa mål bör fastställas på en nivå som ***innebär respekt för principen om teknikneutralitet och samtidigt*** ger en stark signal om att införandet av utsläppsfria ***och utsläppssnåla*** fordon på unionsmarknaden bör påskyndas ***för att dessa fordon ska bli överkomligt prissatta och tillgängliga för alla*** och innovation inom utsläppsfri teknik ***ska stimuleras och EU:s konkurrenskraft inom detta område på ett kostnadseffektivt sätt ska stärkas. Principen om teknikneutralitet är grundläggande för att man ska kunna garantera ett mångfaldigt lösningsutbud, bevara innovation och utveckling, också inom området omstörtande teknik, och möjliggöra flexibilitet på marknaden samt olika former av socialt beteende. Därför får inte vägtransporterna inskränkas till bara en enda teknik, utan man måste uppmuntra till innovation och komplementaritet inom alternativa välpresterande tekniker, till exempel i form av att hybridfordon och fordon med koldioxidsnåla bränslen används sida vid sida, utan att man därvid fördröjer införandet av ren teknik som är förenlig med unionens klimatmål. Det skulle dessutom bli svårt med en universallösning på unionsnivå, på grund av de stora ekonomiska, sociala, geografiska och infrastrukturelaterade olikheterna inom och mellan medlemsstaterna. Med ett brett utbud av inbördes kompletterande teknik kan***

däremot varje region ta i bruk de lämpligaste lösningarna för att minska sina utsläpp.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10a) Teknisk innovation är en förutsättning för att minska koldioxidutsläppen från mobiliteten i unionen och bör därför stödjas. Mot bakgrund av den ökade internationella konkurrensen bör unionen och medlemsstaterna fortsätta sina ansträngningar för att utforska och utveckla initiativ som främjar synergier inom sektorn, såsom den europeiska batterialliansen, och stödja offentliga och privata investeringar i europeisk fordonsforskning och innovation. Detta bör syfta till att behålla det europeiska tekniska ledarskapet inom denna sektor, utveckla den industriella spetskompetensen inom framtidens teknik i unionen och säkerställa den industriella basens långsiktiga hållbarhet och konkurrenskraft.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning Skäl 11

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(11) Målen i de reviderade utsläppsnormerna för koldioxid bör åtföljas av en europeisk strategi för att hantera de problem som uppstår i samband med ökad tillverkning av utsläppsfria fordon och tillhörande teknik, samt behovet av kompetenshöjning och omskolning av

(11) Målen i de reviderade utsläppsnormerna för koldioxid bör åtföljas av en europeisk strategi för att hantera de problem som uppstår i samband med ökad tillverkning av utsläppsfria **och utsläppssnåla** fordon och tillhörande teknik, samt behovet av kompetenshöjning

arbetstagare inom sektorn samt ekonomisk diversifiering och omställning av verksamheter. **När så är lämpligt bör ekonomiskt stöd övervägas** på EU-nivå och medlemsstatsnivå för att attrahera privata investeringar, bland annat genom Europeiska socialfonden+, Fonden för en rättvis omställning, innovationsfonden, faciliteten för återhämtning och resiliens och andra instrument i den fleråriga budgetramen och Next Generation EU, i enlighet med reglerna för statligt stöd. Tack vare de reviderade reglerna för statligt stöd på miljö- och energiområdet kommer medlemsstaterna att kunna hjälpa företag att fasa ut fossila bränslen i sina produktionsprocesser och införa miljövänligare teknik inom ramen för den nya industristrategin.

och omskolning av arbetstagare inom sektorn samt ekonomisk diversifiering och omställning av verksamheter, **särskilt för små och medelstora företag. Det ekonomiska stödet bör därför utökas** på EU-nivå och medlemsstatsnivå för att attrahera privata investeringar, bland annat genom Europeiska socialfonden+, Fonden för en rättvis omställning, innovationsfonden, faciliteten för återhämtning och resiliens, **den sociala klimatfonden** och andra instrument i den fleråriga budgetramen och Next Generation EU, i enlighet med reglerna för statligt stöd. Tack vare de reviderade reglerna för statligt stöd på miljö- och energiområdet kommer medlemsstaterna att kunna hjälpa företag att fasa ut fossila bränslen i sina produktionsprocesser och införa miljövänligare teknik inom ramen för den nya industristrategin. **Detta ekonomiska stöd bör ha som villkor att de företag som får det bevarar sysselsättningen.**

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning Skäl 12

Kommissionens förslag

(12) I den uppdaterade nya industristrategin²⁶ planeras gemensamt skapande av gröna och digitala omställningsvägar i partnerskap med näringslivet, myndigheter, arbetsmarknadens parter och andra berörda parter. I detta sammanhang bör det utvecklas en omställningsväg för ekosystemet för mobilitet som ska åtfölja omställningen inom fordonsindustrins värdekedja. Man bör ta särskild hänsyn till små och medelstora företag i fordonsindustrins leveranskedja, samråda med arbetsmarknadens parter, även från medlemsstaternas sida, och också bygga vidare på den europeiska kompetensagendan med initiativ som

Ändringsförslag

(12) I den uppdaterade nya industristrategin²⁶ planeras gemensamt skapande av gröna och digitala omställningsvägar i partnerskap med näringslivet, myndigheter, arbetsmarknadens parter och andra berörda parter. I detta sammanhang bör det utvecklas en omställningsväg för ekosystemet för mobilitet som ska åtfölja omställningen inom fordonsindustrins värdekedja, **samtidigt som de regioner och samhällen som påverkas mest av omställningen får stöd så att klyftan mellan välutvecklade och mindre utvecklade ekonomier i unionen överbryggs.** Man bör ta särskild hänsyn till små och medelstora företag i

kompetenspakten för att mobilisera den privata sektorn och andra berörda parter att höja kompetensen och omskola arbetskraften i EU inför den gröna och digitala omställningen. Lämpliga åtgärder och incitament på europeisk och nationell nivå för att främja överkomliga priser på utsläppsfria fordon bör också tas upp när det gäller omställningen. De framsteg som görs med denna övergripande omställningsväg för ekosystemet för mobilitet bör övervakas vartannat år som en del av en lägesrapport som ska läggas fram av kommissionen, där man bland annat undersöker framstegen när det gäller införandet av utsläppsfria fordon, deras prisutveckling, utvecklingen av alternativa bränslen och utbyggnaden av infrastruktur i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen, potentialen hos innovativ teknik att uppnå klimatneutral mobilitet, internationell konkurrenskraft, investeringar i fordonsindustrins värdekedja, kompetenshöjning och omskolning av arbetstagare samt omställning av verksamheter. Lägesrapporten kommer också att bygga på de lägesrapporter som medlemsstaterna lämnar in *vartannat* år inom ramen för förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen. Kommissionen bör samråda med arbetsmarknadens parter vid utarbetandet av lägesrapporten, inbegripet resultaten av dialogen mellan arbetsmarknadens parter. Innovationer i fordonsindustrins leveranskedja fortsätter. Innovativ teknik, såsom produktion av elektrobränslen med luftavskiljning, skulle, om den vidareutvecklas, kunna erbjuda möjligheter till klimatneutral mobilitet till ett överkomligt pris. Kommissionen bör därför följa framstegen när det gäller innovation inom sektorn som en del av sin lägesrapport.

fordonsindustrins leveranskedja, samråda med arbetsmarknadens parter, även från medlemsstaternas sida, och också bygga vidare på den europeiska kompetensagendan med initiativ som kompetenspakten för att mobilisera den privata sektorn och andra berörda parter att höja kompetensen och omskola arbetskraften i EU inför den gröna och digitala omställningen. Lämpliga åtgärder och incitament på europeisk och nationell nivå för att främja överkomliga priser på ***utsläppsnåla och*** utsläppsfria fordon bör också tas upp när det gäller omställningen. ***Individuell mobilitet måste förbli tillgänglig och överkomlig för alla, särskilt för medborgare på landsbygden, i avlägsna områden och på öar, som har begränsad eller ingen tillgång till högkvalitativ kollektivtrafik eller andra mobilitetslösningar.*** De framsteg som görs med denna övergripande omställningsväg för ekosystemet för mobilitet bör övervakas vartannat år som en del av en lägesrapport som ska läggas fram av kommissionen, där man bland annat undersöker framstegen när det gäller införandet av ***utsläppsnåla och*** utsläppsfria fordon, deras prisutveckling, utvecklingen av alternativa bränslen och utbyggnaden av infrastruktur i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen, potentialen hos innovativ teknik att uppnå klimatneutral mobilitet, internationell konkurrenskraft, investeringar i fordonsindustrins värdekedja, kompetenshöjning och omskolning av arbetstagare samt omställning av verksamheter. Lägesrapporten kommer också att bygga på de lägesrapporter som medlemsstaterna lämnar in *varje* år inom ramen för förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen. Kommissionen bör samråda med arbetsmarknadens parter vid utarbetandet av lägesrapporten, inbegripet resultaten av dialogen mellan arbetsmarknadens parter. Innovationer i fordonsindustrins leveranskedja fortsätter.

Innovativ teknik, såsom produktion av **avancerade biodrivmedel och** elektrobränslen med luftavskiljning, skulle, om den vidareutvecklas, kunna erbjuda möjligheter till klimatneutral mobilitet till ett överkomligt pris. Kommissionen bör därför följa framstegen när det gäller innovation inom sektorn som en del av sin lägesrapport.

²⁶ Kommissionens meddelande
Uppdatering av industristrategin 2020: en starkare inre marknad för EU:s återhämtning, COM (2021) 350 final av den 5 maj 2021

²⁶ Kommissionens meddelande
Uppdatering av industristrategin 2020: en starkare inre marknad för EU:s återhämtning, COM (2021) 350 final av den 5 maj 2021

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning Skäl 12a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(12a) Denna förordning gäller visserligen endast nya personbilar och nya lätta nyttofordon, men det oaktat bör den innehålla en mer helhetsbetonad handlingsplan för unionen med syfte att göra dagens fordonspark fossilbränslefri, för att skydda miljön och människors hälsa i alla medlemsstater. Den nuvarande fordonsparken kommer länge ännu att motverka vårt miljöarbete, eftersom den förnyas så långsamt. På grund av den befintliga andrahandsmarknaden för förorenande fordon i Central- och Östeuropa riskerar föroreningarna att förflyttas till mindre ekonomiskt utvecklade delar av unionen. Uppnåendet av de ambitiösa klimatmålen 2050 bör gå hand i hand med alla EU-medborgares rätt till renare luft. För att det ska gå fortare att minska utsläppen från dagens fordonspark måste kommissionen ovillkorligen snabbt föreslå lagstiftningsåtgärder för att gynna eftermontering och främja användning av

den teknik för minskning av koldioxidutsläppen vilken finns att tillgå i dag, exempelvis koldioxidsnäla drivmedel och energisnålare lyktor, och dessutom påskynda trafikomställningen inom både gods- och persontrafiken och uppmuntra miljövänligare transporter (samåkning, mjuk mobilitet och kollektivtrafik i städer och åtgärda den eventuella risken för att fordon föranleder koldioxidläckage inom unionen.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning Skäl 13

Kommissionens förslag

(13) *Dessa mål* för EU:s hela fordonspark *ska* kompletteras med den nödvändiga utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastruktur i enlighet med *Europaparlamentets och rådets* direktiv 2014/94/EU²⁷.

Ändringsförslag

(13) *En lämplig utbyggnad av laddningsinfrastruktur och infrastruktur för tankning med alternativa bränslen är ett oestergivligt villkor för att marknaden för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon ska kunna växa och således för att denna förordning ska bli framgångsrik. Målen för EU:s hela fordonspark bör kompletteras med den nödvändiga utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastruktur, vilken hittills inte förverkligats i tillräcklig grad i hela unionen. Av denna anledning bör denna förordning åtföljas av ambitiösa bindande mål för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen i alla medlemsstater samt ambitiösa mål för utbyggnaden av privata laddningspunkter i enlighet med direktiv 2014/94/EU²⁷ och direktiv 2010/31/UE. I detta avseende bör varje ökning av de utsläppsminskningmål som fastställs i denna förordning, inbegripet när det gäller delmål, gå hand i hand med en ökning av målen för utbyggnaden. Laddningsinfrastrukturen bör byggas ut där människor bor, arbetar och har sin dagliga gärning. Det är absolut nödvändigt att inget område eller territorium inom EU lämnas åt sitt öde*

och att regionala skillnader i utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel hanteras på ett lämpligt sätt, i synnerhet i mindre utvecklade områden eller områden med särskilda behov och omständigheter, såsom landsbygdsområden, glesbygder, avlägsna områden, de yttersta randområdena, öar och bergsområden. Medlemsstaterna bör få tillräckligt med stöd och hjälp för att kunna förverkliga detta mål, eftersom det kommer att behövas omfattande investeringar under ett årtionde när de kommer att få vidkännas allt större bortfall av skatteintäkter och en allt större förskjutning av dessa intäkter till andra bränslen. Här måste det framhållas att frågan om tankning är nära förbunden med fordonens räckvidd – ju större räckvidd ett fordon har desto mindre ofta behöver det tankas – och kommissionen bör därför, vid utbyggnaden av infrastrukturen, ta hänsyn till den tekniska utvecklingen, i synnerhet av batteriers kapacitet. Vägtransporter står för en betydande andel av den totala slutliga energianvändningen i unionen. Direktiv (EU).../... [det omarbetade energieffektivitetsdirektivet] bygger på principen om energieffektivitet först som en övergripande princip som ska beaktas i alla sektorer, även utanför energisystemet, på alla nivåer. Principen om energieffektivitet först bör därför beaktas vid beslut om politik, planering och investeringar i samband med utbyggnad av infrastruktur för laddning och tankning av alternativa bränslen, bland annat när det gäller energieffektiviteten från källa till hjul hos utsläppsfri teknik.

²⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

²⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning Skäl 14

Kommissionens förslag

(14) Tillverkarna bör ges tillräcklig flexibilitet när det gäller att anpassa sina fordonsparker över tid för att kunna hantera övergången till utsläppsfria fordon på ett kostnadseffektivt sätt, **och** det är därför lämpligt att behålla strategin med sjunkande målnivåer **i femårssteg**.

Ändringsförslag

(14) Tillverkarna, **särskilt små och medelstora företag i fordonens leveranskedja**, bör ges tillräcklig flexibilitet när det gäller att anpassa sina fordonsparker över tid, **med tanke på att personbilar tillverkas och konstrueras i cykler på minst fem år, och lätta nyttofordon har ännu längre cykler**, för att kunna hantera övergången till utsläppsfria **och utsläppssnåla** fordon på ett kostnadseffektivt sätt. Det är därför lämpligt att behålla strategin med **stegvis** sjunkande målnivåer. **För att säkerställa denna förordnings effektivitet mot bakgrund av marknadsutvecklingen, teknikens framsteg och unionens utsläppsminskningmål bör den ses över senast 2027.**

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning Skäl 17

Kommissionens förslag

(17) De åtgärder som krävs för att uppnå utsläppsminskningarna för EU:s hela fordonspark fördelas mellan tillverkarna genom användning av en gränsvärdeskurva som baseras på den genomsnittliga vikten för nya fordon i EU:s fordonspark och för tillverkarnas nya fordonspark. **Även om det är lämpligt att behålla denna mekanism är** det nödvändigt att förhindra att det specifika utsläppsmålet för en tillverkare blir negativt på grund av de strängare målen för EU:s hela fordonspark. Därför är det nödvändigt att klargöra att om så blir

Ändringsförslag

(17) De åtgärder som krävs för att uppnå utsläppsminskningarna för EU:s hela fordonspark fördelas mellan tillverkarna genom användning av en gränsvärdeskurva som baseras på den genomsnittliga vikten för nya fordon i EU:s fordonspark och för tillverkarnas nya fordonspark. Det **är** nödvändigt att förhindra att det specifika utsläppsmålet för en tillverkare blir negativt på grund av de strängare målen för EU:s hela fordonspark. Därför är det nödvändigt att klargöra att om så blir fallet, bör det specifika utsläppsmålet fastställas

fallet, bör det specifika utsläppsmålet fastställas till 0 g CO₂/km.

till 0 g CO₂/km. **Den viktbaserade nyttoparametern bör fram till 2025 fortsätta att användas för beräkning av tillverkarnas specifika utsläppsmål för personbilar. Bilarnas ökande vikt har använts som ett minskningsalternativ som gör det möjligt för tillverkarna att fastställa mindre ambitiösa mål, även om minskad storlek och vikt kan bli till stor nytta i form av energieffektivitet, effektiv användning av stadsområden, trafiksäkerhet och människors hälsa. Därför bör kommissionen ta fram förslag som uppmuntrar till viktminskning, också för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, för att gynna produktionen av materialsnålare fordon.**

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning Skäl 21

Kommissionens förslag

(21) Med tanke på de ökade övergripande minskningsmålen för växthusgasutsläpp och för att undvika potentiella marknadssnedvridande effekter bör minskningskraven för alla tillverkare på unionsmarknaden anpassas, utom för dem som ansvarar för färre än 1 000 nyregistrerade under ett kalenderår. Följaktligen bör möjligheten att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmålen strykas från och med 2030 för tillverkare som ansvarar för mellan 1 000 och 10 000 personbilar eller mellan 1 000 och 22 000 lätta nyttofordon som nyregistrerats under ett kalenderår.

Ändringsförslag

(21) Med tanke på de ökade övergripande minskningsmålen för växthusgasutsläpp och för att undvika potentiella marknadssnedvridande effekter bör minskningskraven för alla tillverkare på unionsmarknaden anpassas, utom för dem som ansvarar för färre än 1 000 nyregistrerade under ett kalenderår. Följaktligen bör möjligheten att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmålen strykas från och med 2030 för tillverkare som ansvarar för mellan 1 000 och 10 000 personbilar eller mellan 1 000 och 22 000 lätta nyttofordon som nyregistrerats under ett kalenderår. **Detta undantag bör endast gälla tillverkare av samhällsnyttiga specialfordon, såsom utryckningsfordon, brandbilar och ambulanser, och inte tillverkare av de mest lyxiga bilarna, för att säkerställa en rättvis övergång.**

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning Skäl 23

Kommissionens förslag

(23) De framsteg som gjorts inom ramen för förordning (EU) 2019/631 för att uppnå de minskningsmål som fastställts för 2030 och framåt bör ses över **2026**. Vid denna översyn bör alla aspekter som beaktas i den rapportering som ska ske **vart annat** år beaktas.

Ändringsförslag

(23) De framsteg som gjorts inom ramen för förordning (EU) 2019/631 för att uppnå de minskningsmål som fastställts för 2030 och framåt bör ses över **2027**. Vid denna översyn bör alla aspekter som beaktas i den rapportering som ska ske **varje** år beaktas.

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning Skäl 24

Kommissionens förslag

(24) **Möjligheten att avsätta intäkterna från avgifterna för extra utsläpp till en särskild fond eller relevant program har utvärderats i enlighet med artikel 15.5 i förordning (EU) 2019/631, med slutsatsen att detta avsevärt skulle öka den administrativa bördan utan att direkt gynna fordonsindustrin i dess övergång. Inkomsterna från avgifterna för extra utsläpp ska därför fortsätta att betraktas som intäkter i unionens allmänna budget i enlighet med artikel 8.4 i förordning (EU) 2019/631.**

Ändringsförslag

(24) **Betydande förluster av arbetstillfällen inom fordonsindustrin bland såväl tillverkare som leverantörer till anknutna underhålls- och reparationstjänster kommer att bli en strukturell effekt av den slutliga övergången till utsläppsfria fordon. I ansträngningarna för att fasa ut fossila bränslen inom vägtransportsektorn bör därför även de betydande sociala konsekvenser som kan förväntas av denna process beaktas för att mildra och slutligen klara denna övergång. Avgifterna för extra utsläpp bör betraktas som inkomster avsatta för en särskild budgetpost "Stöd till fordonssektorn" i den sociala klimatfonden, med målet att säkerställa en rättvis omställning till en klimatneutral ekonomi, för att stödja utbildning, omskolning, kompetenshöjning och ytterligare kvalificeringsåtgärder för berörda arbetstagare, särskilt i små och medelstora företag. Anslagen för denna fond bör göras tillgängliga ur unionens allmänna budget och ur inkomsterna från**

avgifterna för extra utsläpp.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 1 – led a – led -ia (nytt)

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(-a) Följande punkt ska införas som punkt 3a:

”3a. Senast den 31 december 2027 ska kommissionen se över denna förordning och, om så är lämpligt, lägga fram ett förslag för att komplettera den med ytterligare åtgärder så att den, utöver avgasutsläppen, också kommer att innefatta fordonets övergripande koldioxidbalans och bränsleanvändning, på grundval av de metoder som anges i artiklarna 7.10 och 12.3a i syfte att säkerställa att utsläppen från sektorn är i linje med unionens mål om koldioxidneutralitet.”

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 1 – led b

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – punkt 5a – led a

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(a) för de genomsnittliga utsläppen från parken av nya personbilar: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med **100** % av målen under 2021, fastställt i enlighet med del A punkt 6.1.3 i bilaga I.

(a) för de genomsnittliga utsläppen från parken av nya lätta nyttofordon: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med **90** % av målen under 2021, fastställt i enlighet med del A punkt 6.1.3 i bilaga I.

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning
Artikel 1 – led 1 – led b
Förordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – punkt 5a – led b

Kommissionens förslag

(b) ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med **100** % av målen under 2021, fastställt i enlighet med del B punkt 6.1.3 i bilaga I.

Ändringsförslag

(b) ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med **90** % av målen under 2021, fastställt i enlighet med del B punkt 6.1.3 i bilaga I.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning
Artikel 1 – led 1 – led c
Förordning (EU) 2019/631
Artikel 1 – punkt 6

Kommissionens förslag

(c) *I* punkt 6 ska **orden ”Från och med den 1 januari 2025”** ersättas med **”Från och med den 1 januari 2025 till och med den 31 december 2029”**.

Ändringsförslag

(c) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. Från och med den 1 januari 2025 till och med den 31 december 2029 ska ett riktmärke för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon motsvarande en andel på 20 % av parken av nya personbilar respektive nya lätta nyttofordon tillämpas i enlighet med punkterna 6.3 i delarna A respektive B i bilaga I.”

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning
Artikel 1 – led 3 – led ba (nytt)
Förordning (EU) 2019/631
Artikel 3 – punkt 1 – led na (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ba) Följande led ska läggas till:

”na) laddhybridfordon: ett fordon som drivs med en kombination av en elektrisk motor med ett laddningsbart batteri och en inre förbränningsmotor, vilka kan arbeta tillsammans eller var och en för sig.”.

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 3 – led bb (nytt)

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 3 – punkt 1 – led nb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(bb) Följande led ska läggas till:

”(nb) biodrivmedel: biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2.33 i direktiv (EU) 2018/2001.

(nc) avancerade biodrivmedel: biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2.34 i direktiv (EU) 2018/2001.

(nd) förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung: förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung enligt definitionen i artikel 2.36 i direktiv (EU) 2018/2001.”.

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 5 – led aa (nytt)

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 7 – punkt 10

Nuvarande lydelse

Ändringsförslag

10. Kommissionen ska senast 2023 **utvärdera möjligheten att utveckla** en gemensam unionsmetod för bedömning och konsekvent uppgiftsrapportering om koldioxidutsläppen under hela livscykeln

(aa) Punkt 10 ska ersättas med följande:

"10. Kommissionen ska senast **den 31 december 2023 ta fram** en gemensam unionsmetod för bedömning **av** och konsekvent uppgiftsrapportering om koldioxidutsläppen under hela livscykeln

från personbilar och lätta nyttofordon **släpps ut** på unionsmarknaden.

Kommissionen ska översända denna **utvärdering** till Europaparlamentet och rådet, vid behov även med förslag till uppföljningsåtgärder, såsom lagstiftningsförslag.

från personbilar och lätta nyttofordon på unionsmarknaden. Kommissionen ska översända denna **metod** till Europaparlamentet och rådet, vid behov även med förslag till uppföljningsåtgärder, såsom lagstiftningsförslag.”.

(32019R0631)

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 5 – led ab (nytt)

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 7 – punkt 10a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ab) Följande punkt ska införas som punkt 10a:

”10a. Från och med den 1 januari 2024 ska tillverkarna på frivillig bas kunna rapportera uppgifter om livscykelutsläppen av koldioxid från de personbilar och lätta nyttofordon som släpps ut på unionsmarknaden och avses i punkt 10 i denna artikel till de behöriga myndigheter som avses i punkt 6 och till medlemsstaterna som därefter ska rapportera dem till kommissionen i enlighet med punkt 2. Från och med den 1 januari 2028 ska dessa uppgifter införlivas i den information som förtecknas i del A i bilagorna II och III.”.

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 5a (nytt)

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 8 – punkt 4

Nuvarande lydelse

Ändringsförslag

(5a) Artikel 8.4 ska ersättas med

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

följande:

"4. Avgifterna för extra utsläpp ska anses vara intäkter *avsatta för en särskild budgetpost som ska heta "stöd till fordonssektorn"* och ingå i den sociala klimatfonden i syfte att säkerställa en rättvis omställning till en klimatneutral ekonomi genom att mildra omställningens eventuella negativa konsekvenser för sysselsättningen i fordonsindustrin i alla berörda medlemsstater, särskilt i de regioner och samhällen som påverkas mest av omställningen. De ska särskilt finansiera utbildning, omskolning, kompetenshöjning och ytterligare kvalifikationer för arbetstagare inom bilsektorn, inbegripet biltillverkare och deras komponentleverantörer samt tillhörande underhålls- och reparationstjänster, särskilt för små och medelstora företag.

Denna särskilda budgetpost i den sociala klimatfonden ska stödja målet Investering för sysselsättning och tillväxt i alla medlemsstater. Den ska stödja medlemsstaternas finansiering av åtgärder och investeringar för hantering av omställningens ekonomiska och sociala konsekvenser, särskilt i form av den omskolning och den förlust av arbetstillfällen som väntas bli aktuella inom bilindustrin, även inom små och medelstora företag.

Anslagen ska komma från unionens budget och beloppen från avgifter för extra utsläpp enligt artikel 8 i denna förordning. De ska stödja följande åtgärder: Omskolning av arbetstagare. Stöd till arbetslösas arbetssökande och aktiva inkludering. Investeringar i omdaning av den industriella strukturen i Europa."

(32019R0631)

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 6

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 10 – punkt 2

Kommissionens förslag

”Ett undantag som söks enligt punkt 1 får beviljas från de specifika utsläppsmål som är tillämpliga till och med kalenderåret 2029.”

Ändringsförslag

”Ett undantag som söks enligt punkt 1 får beviljas från de specifika utsläppsmål som är tillämpliga till och med kalenderåret 2029.”

En tillverkare av samhällsnyttiga specialfordon, såsom utryckningsfordon, brandbilar och ambulanser, får ansöka om undantag. Ett undantag kan inte beviljas en tillverkare av fordon som omfattas av F-segmentet, S-segmentet och SUV-segmentet i kommissionens klassificeringssystem (Euro Car Segment).

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 6a (nytt)

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 11a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6a) Följande artikel ska införas:

”Artikel 11a

Ekodesign

För att säkerställa att omställningen till utsläppsfri rörlighet fullt ut bidrar till EU:s mål för energieffektivitet och den cirkulära ekonomin, ska kommissionen senast den 31 december 2023 på lämpligt sätt lägga fram förslag om fastställande av minimikrav på ekodesign för alla nya personbilar och lätta nyttofordon, vad gäller bland annat energieffektivitet, inbäddade utsläpp, krav på hållbarhet och reparerbarhet för viktiga delar såsom ljus, elektroniska komponenter och batterier,

minimikrav för återvinningen av metaller, plaster och kritiska råvaror, med beaktande av de principer som gäller för andra energirelaterade produkter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/125/EG^{1a}.

^{1a} Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/125/EG av den 21 oktober 2009 om upprättande av en ram för att fastställa krav på ekodesign för energirelaterade produkter (EUT L 285, 31.10.2009, s. 10).”.

Ändringsförslag 31

Förslag till förordning
Artikel 1 – led 6b (nytt)
Förordning (EU) 2019/631
Artikel 12 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6b) I artikel 12 ska följande punkt införas som punkt 3a:

”3a. Senast den 31 december 2023 ska kommissionen utveckla en gemensam unionsmetod för bedömning av och konsekvent uppgiftsrapportering om de totala livscykelutsläppen av koldioxid från drivmedel och energi som förbrukas av fordon på unionsmarknaden.

I metoderna bör också ingå en metod för att mäta och jämföra effektiviteten hos utsläppsfria och utsläppsnåla fordon på grundval av den mängd el de behöver för att köra 100 km. Denna metod ska i synnerhet ta hänsyn till den förbrukade elens konsekvenser för den resursmängd som krävs för sådana fordons interna energilagringsbatterier eller för produktion av alternativa bränslen för dessa fordon.

Kommissionen ska särskilt bedöma användningen av de uppgifter om

bränsle- och energiförbrukning som avses i punkt 1 för externt laddbara hybridfordon. Utgående från denna bedömning ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att anpassa de användningsfaktorer som används för externt laddbara hybridfordon, i syfte att säkerställa att deras utsläpp är representativa för verklig körning från och med 2025.”

Ändringsförslag 32

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 7a (nytt)

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 14 – punkt 1 – led c

Nuvarande lydelse

c) Senast den 31 oktober 2022 ska det vägledande värdet för TM_0 för 2025 fastställas som genomsnittlig provningsvikt för alla *nya personbilar respektive* nya lätta nyttofordon som registrerats under 2021.

Ändringsförslag

(7a) Artikel 14.1 c ska ersättas med följande:

"(c) Senast den 31 oktober 2022 ska det vägledande värdet för TM_0 för 2025 fastställas som genomsnittlig provningsvikt för alla nya lätta nyttofordon som registrerats under 2021.

(32019R0631)

Ändringsförslag 33

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 7b (nytt)

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 14 – punkt 1 – led d

Nuvarande lydelse

d) Senast den 31 oktober 2024 och vartannat år därefter ska värdet för TM_0 i punkt 6.2 i *delarna A och B* i bilaga I anpassas till den genomsnittliga

Ändringsförslag

(7b) Artikel 14.1 d ska ersättas med följande:

"(d) Senast den 31 oktober 2024 och vartannat år därefter ska värdet för TM_0 i punkt 6.2 i *del B* i bilaga I anpassas till den genomsnittliga provningsvikten för alla

provningensvikten för alla **nya personbilar respektive** nya lätta nyttofordon som registrerats under de föregående två kalenderåren, med början 2022 och 2023. De nya TM₀-värdena ska gälla från och med den 1 januari det kalenderår som följer efter dagen för anpassningen.

nya lätta nyttofordon som registrerats under de föregående två kalenderåren, med början 2022 och 2023. De nya TM₀-värdena ska gälla från och med den 1 januari det kalenderår som följer efter dagen för anpassningen. De nya TM₀-värdena ska gälla från och med den 1 januari det kalenderår som följer efter dagen för anpassningen.

(32019R0631)

Ändringsförslag 34

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 9

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 14a – punkt 1

Kommissionens förslag

Senast den 31 december 2025 och därefter **varannat** år ska kommissionen rapportera om framstegen mot utsläppsfri vägtrafik. Rapporten ska i synnerhet innehålla en bedömning av behovet av eventuella ytterligare åtgärder för att underlätta övergången, bland annat genom finansiella medel.

Ändringsförslag

Senast den 31 december 2025 och därefter **varje** år ska kommissionen rapportera om framstegen mot utsläppsfri vägtrafik. Rapporten ska i synnerhet innehålla en bedömning av behovet av eventuella ytterligare åtgärder för att underlätta övergången, bland annat genom finansiella medel.

Ändringsförslag 35

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 9

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 14a – stycke 2

Kommissionens förslag

Vid rapporteringen ska kommissionen beakta alla faktorer som bidrar till en kostnadseffektiv utveckling mot klimatneutralitet senast 2050. Detta inbegriper införande av utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, framsteg när det gäller att uppnå målen för utbyggnaden av

Ändringsförslag

Vid rapporteringen ska kommissionen beakta alla faktorer som bidrar till en kostnadseffektiv utveckling mot klimatneutralitet senast 2050. Detta inbegriper:

laddnings- och tankningsinfrastruktur i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen, innovationsteknikens och hållbara alternativa drivmedels potentiella bidrag till klimatneutral mobilitet, påverkan på konsumenterna, framsteg i dialogen mellan arbetsmarknadens parter samt aspekter för att ytterligare underlätta en ekonomiskt livskraftig och socialt rättvis övergång till utsläppsfri vägtrafik.”

(a) införande av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon samt kostnaderna för detta,

(b) övergången från en helt utsläppsbaserad till en helhetsbetonad och livscykelanalyserad strategi för utsläpp på grundval av de metoder som anges i artiklarna 7.10 och 12.3a, även med beaktande av växthusgasintensiteten vid mineralutvinning, produktion och efter den ekonomiska livslängdens slut samt energimixen i respektive medlemsstat där utsläppen cirkulerar,

(c) det tröskelvärde för koldioxid som används för att definiera vad som utgör ett utsläppssnålt fordon och vid behov en översyn detta,

(d) framsteg när det gäller att uppnå målen för utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastruktur i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen,

(e) innovationsteknikens och hållbara alternativa drivmedels potentiella bidrag till klimatneutral mobilitet,

(f) påverkan på medlemsstaternas växthusgas- och luftkvalitetsmål, årliga inköp av nya utsläppsfria och utsläppssnåla fordon samt begagnade fordon,

(g) framsteg och påverkan på regional nivå (NUTS II),

(h) påverkan på konsumenterna, särskilt låginkomsttagare, samt

utvecklingen av transportfattigdomen i varje medlemsstat, enligt definitionen i förordning (EU).../... [förordningen om inrättande av en social klimatfond],

(i) framsteg i dialogen mellan arbetsmarknadens parter samt aspekter för att ytterligare underlätta en ekonomiskt livskraftig och socialt rättvis övergång till utsläppsfri vägtrafik,

(j) framsteg med utbyggnad av ytterligare kapacitet för förnybar el i proportion till den ökade försäljningen av utsläppsfria fordon för att säkerställa att utsläppen inte bara förflyttas.

Ändringsförslag 36

Förslag till förordning
Artikel 1 – led 9a (ny)
Förordning (EU) 2019/631
Artikel 14b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9a) Följande artikel ska införas som artikel 14b:

”Artikel 14b

I linje med artikel 3.1 b i direktiv 2012/27/EU .../... [det omarbetade direktivet om energieffektivitet] ska medlemsstaterna beakta principen om energieffektivitet först vid beslut om politik, planering och investeringar i samband med utbyggnad av infrastruktur för laddning och tankning av alternativa bränslen, bland annat när det gäller energieffektiviteten från källa till hjul hos olika slags utsläppsfri teknik.”

Ändringsförslag 37

Förslag till förordning
Artikel 1 – led 10 – led a

Förordning (EU) 2019/631
Artikel 15 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

Under **2028** ska kommissionen göra en översyn av denna förordnings ändamålsenlighet och påverkan, som bygger på rapporteringen **vart annat år**, samt överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med resultatet av översynen.

Ändringsförslag

Under **2027** ska kommissionen göra en översyn av denna förordnings ändamålsenlighet och påverkan, som bygger på **den årliga** rapporteringen, samt överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med resultatet av översynen.

Ändringsförslag 38

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 10 – led a

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 15 – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

Rapporten ska **vid behov** åtföljas av ett förslag till ändring av denna förordning.”

Ändringsförslag

Rapporten ska åtföljas av ett förslag till ändring av denna förordning **och ange en tydlig väg mot ytterligare minskningar av koldioxidutsläppen genom införandet av mål för EU:s hela fordonspark för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon för perioden efter 2035, på grundval av en metod för livscykelanalyser som kommissionen ska ta fram senast den 31 december 2023.**

Ändringsförslag 39

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 10 – led aa (nytt)

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 15 – punkt 2

Nuvarande lydelse

2. I den rapport som avses i punkt 1 ska kommissionen bland annat redogöra för hur väl de värden för koldioxidutsläpp

Ändringsförslag

aa) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. I den rapport som avses i punkt 1 ska kommissionen bland annat redogöra för hur väl de värden för koldioxidutsläpp

och bränsle- eller energiförbrukning som har fastställts i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 återspeglar värdena vid verklig körning, införandet av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på marknaden i unionen, särskilt med avseende på lätta nyttofordon, utbyggnaden av infrastruktur för laddning och tankning, som rapporteras enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU²⁰, inbegripet finansieringen därav, det potentiella bidraget till utsläppsminskningen från användning av syntetiska och avancerade alternativa bränslen som producerats med förnybar energi, den minskning av koldioxidutsläpp som faktiskt kan konstateras för den befintliga fordonsparken, Hur väl incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon fungerar. de potentiella effekterna av övergångsåtgärden i del A punkt 6.3 i bilaga I, denna förordnings effekt på konsumenter, särskilt låg- och medelinkomsttagare, samt aspekter för att ytterligare främja en ekonomiskt genomförbar och socialt rättvis omställning till ren, konkurrenskraftig och ekonomiskt överkomlig rörlighet i unionen.

²⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

och bränsle- eller energiförbrukning som har fastställts i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 återspeglar värdena vid verklig körning, införandet av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på marknaden i unionen, särskilt med avseende på lätta nyttofordon, utbyggnaden av infrastruktur för laddning och tankning, som rapporteras enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU **om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen**²⁰, inbegripet finansieringen därav, **genomförandet av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och den planerade översynen av detta**, det potentiella bidraget till utsläppsminskningen från användning av syntetiska och avancerade alternativa bränslen som producerats med förnybar energi, den minskning av koldioxidutsläpp som faktiskt kan konstateras för den befintliga fordonsparken, Hur väl incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon fungerar. de potentiella effekterna av övergångsåtgärden i del A punkt 6.3 i bilaga I, denna förordnings effekt på konsumenter, särskilt låg- och medelinkomsttagare, samt aspekter för att ytterligare främja en ekonomiskt genomförbar och socialt rättvis omställning till ren, konkurrenskraftig och ekonomiskt överkomlig rörlighet i unionen.

²⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

(32019R0631)

Ändringsförslag 40

Förslag till förordning Artikel 1 – led 10 – led b

Nuvarande lydelse

(b) Punkterna 2–5 ska utgå.

Ändringsförslag

(b) Punkterna 3–5 ska utgå.

(32019R0631)

Ändringsförslag 41

Förslag till förordning
Bilagan – led 1 – led da (nytt)
Förordning (EU) 2019/631
Bilagan – del A – led 6.2.1

Nuvarande lydelse

6.2.1. Specifika referensutsläppsmål för 2025–2029

Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₅ + $a_{2025} \cdot (TM - TM_0)$

där

mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₅ fastställs i enlighet med punkt 6.1.1,

a_{2025} är

$$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet} - \text{wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$$

där

a_{2021} är lutningen på den bäst approximerade räta linje som fastställs genom att den linjära minstakvadratmetoden tillämpas på provningsvikten (oberoende variabel) och de specifika koldioxidutsläppen (beroende variabel) för varje ny personbil som registrerats under 2021,

average emissions₂₀₂₁ är genomsnittet av de specifika koldioxidutsläppen för alla nya personbilar som registrerats under 2021 från tillverkare för vilka ett specifikt

Ändringsförslag

(da) Punkt 6.2.1 ska ersättas med följande:

"6.2.1. Specifika referensutsläppsmål för 2025–2029

Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₅

där

mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₅ fastställs i enlighet med punkt 6.1.1,

utsläppsmål beräknas i enlighet med punkt 4,

TM är den genomsnittliga provningsvikten i kilogram (kg) för alla nya personbilar från tillverkaren som registrerats under det berörda kalenderåret,

TM₀ är det värde i kilogram (kg) som fastställs i enlighet med artikel 14.1 d.

(32019R0631)

Ändringsförslag 42

Förslag till förordning

Bilagan – led 1 – led f

Förordning (EU) 2019/631s

Bilaga I – del A – led 6.3.2

Kommissionens förslag

6.3.2 Specifika referensutsläppsmål för 2030–2034:

Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₀ + $a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

där

EU fleet-wide target är målet för EU:s hela fordonspark fastställt i enlighet med punkt 6.1.2,

a_{2030} är

$$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet – wide target}_{2030}}{\text{average emissions}_{2021}}$$

där

A_{2021}_{2021} är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

genomsnittliga utsläpp₂₀₂₁ är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM₀ är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

Ändringsförslag

6.3.2 Specifika referensutsläppsmål för 2030–2034:

Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₀

ÄRENDETS GÅNG I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

Titel	Ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner
Referensnummer	COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	ENVI 13.9.2021
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	ITRE 13.9.2021
Föredragande av yttrande: Utnämning	Dominique Riquet 7.10.2021
Behandling i utskott	26.1.2022
Antagande	20.4.2022
Slutomröstning: resultat	+: 40 –: 17 0: 19
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienaß, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picerno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginel, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

40	+
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Susana Solís Pérez
S&D	Jens Geier, Eva Kaili, Lukasz Kohut

17	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegrud
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienä, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

19	0
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	Clara Ponsatí Obiols
Renew	Claudia Gamon, Bart Groothuis, Morten Petersen
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginel, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

Teckenförklaring:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster