



ANTAGNA TEXTER

P8_TA(2018)0370

Utsläppsnormer för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon *I**

Europaparlamentets ändringar antagna den 3 oktober 2018 av förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av utsläppsnormer för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon och om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 (omarbetning) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))¹

(Ordinarie lagstiftningsförfarande – omarbetning)

¹ Ärendet återförvisades för interinstitutionella förhandlingar till det ansvariga utskottet, i enlighet med artikel 59.4 fjärde stycket i arbetsordningen (A8-0287/2018).

Ändring 1

Förslag till förordning Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) *Den europeiska strategin för utsläppssnål rörlighet¹⁶ innehåller en tydlig ambition om att transportsektorns växthusgasutsläpp före mitten av århundradet måste vara minst 60 % lägre än 1990 och stadigt på väg mot noll. Transportsektorns luftföroreningar som skadar vår hälsa måste minskas kraftigt utan dröjsmål. Utsläppen från konventionella förbränningsmotorer måste ner ytterligare efter 2020. Utsläppsfria och utsläppssnåla fordon måste lanseras och komma upp i väsentliga marknadsandelar till år 2030.*

Ändring 2

Förslag till förordning Skäl 4a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(3) *Transportsektorn är den enda större sektorn i unionen där utsläppen av växthusgaser fortfarande ökar. För att fullgöra unionens åtaganden från den 21:a partskonferensen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC), som hölls i Paris 2015, måste utfasningen av fossila bränslen i hela transportsektorn påskyndas och växthusgasutsläppen från denna sektor vara stadigt på väg mot noll före mitten av århundradet. Transportsektorns luftföroreningar som **allvarligt** skadar vår hälsa **och miljön** måste **också** minskas kraftigt utan dröjsmål. Utsläppen från konventionella förbränningsmotorer måste **minskas** ytterligare efter 2020. Utsläppsfria och utsläppssnåla fordon måste lanseras och komma upp i väsentliga marknadsandelar till år 2030.*

(4a) *Utvecklingen av strategier för forskning, utbud, hantering och produktion mot en konstruktion av lätta komponenter är avgörande för att göra framsteg i övergången mot en koldioxidsnål fordonsindustri. Det finns allt mer omfattande forskning om råmaterial för naturfibrer och deras beståndsdelar som en del av en allt större roll för bioekonomin och de förnybara, återvinningsbara och hållbara produkter som den kan producera. Denna utveckling måste kretsa kring en förståelse av de begränsade naturresurserna och den begränsade*

markttillgången och därmed av behovet att erbjuda hållbara lösningar för uttjänta produkter.

Ändring 3

Förslag till förordning Skäl 4b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(4b) En socialt godtagbar och rättvis övergång till utsläppsfri rörlighet i mitten av århundradet kräver förändringar i hela värdekedjan för fordon, med beaktande av eventuella negativa effekter för medborgare och regioner i alla medlemsstater. Det är viktigt att beakta de sociala effekterna av övergången och att vara proaktiv när det gäller att ta itu med konsekvenserna för sysselsättningen. Det är därför mycket viktigt att de nuvarande åtgärderna också åtföljs av riktade program på unionsnivå, nationell nivå och regional nivå för omskolning, fortbildning och omplacering av arbetstagare, samt initiativ för utbildning och arbetssökande i samhällen och regioner som påverkas negativt, i nära dialog med arbetsmarknadens parter och behöriga myndigheter.

Ändring 4

Förslag till förordning Skäl 4c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(4c) En framgångsrik övergång till utsläppsfri rörlighet kräver en gemensam politisk ram för fordon, infrastruktur, elnät, hållbar batteriproduktion, försörjning och återvinning, där ekonomiska och sysselsättningsrelaterade incitament samverkar på EU-nivå och på nationell, regional och lokal nivå och stöds av starkare EU-finansieringsinstrument.

Ändring 5

Förslag till förordning Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) *Europeiska rådets slutsatser från oktober 2014 gav stöd till en minskning av växthusgasutsläppen på 30 % från de sektorer som inte ingår i Europeiska unionens utsläppshandelssystem till 2030 jämfört med 2005 års nivåer. Vägtransportsektorn står för en betydande del av utsläppen från dessa sektorer och ger fortfarande upphov till utsläpp som är väsentligt högre än 1990 års nivåer. Om utsläppen från vägtransporter fortsätter att öka kommer detta att balansera ut de minskningar som görs inom andra sektorer i kampen mot klimatförändringen.*

Ändring 6

Förslag till förordning Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) I en utvärdering som gjordes 2015 av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 konstaterades att förordningarna har varit relevanta och i stort sett konsekventa, samt att de har lett till betydande utsläppsminskningar och varit mer kostnadseffektiva än vad som ursprungligen förväntades. De har också lett till betydande mervärde för unionen som inte hade kunnat uppnås i samma utsträckning genom nationella åtgärder.

Ändring

(6) *Utsläppen från vägtransporter ligger fortfarande väsentligt högre än 1990 års nivåer, och omintetgör de minskningar som görs inom andra sektorer i kampen mot klimatförändringen.*

Ändring

(9) I en utvärdering som gjordes 2015 av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 konstaterades att förordningarna har varit relevanta och i stort sett konsekventa, samt att de har lett till betydande utsläppsminskningar och varit mer kostnadseffektiva än vad som ursprungligen förväntades. De har också lett till betydande mervärde för unionen som inte hade kunnat uppnås i samma utsträckning genom nationella åtgärder. *Det konstaterades emellertid också i utvärderingen att de faktiska koldioxidminskningar som uppnåtts är betydligt mindre än de som föreslagits i typgodkännandeprovningen, och att utsläppsgapet mellan typgodkännandeprovning och utsläppen vid verklig körning har gjort koldioxidutsläppsnormerna betydligt*

*mindre effektiva samt undergrävt
konsumenternas förtroende för potentiella
bränslebesparande nya fordon*

Ändring 7

Förslag till förordning
Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(10a) För att säkerställa att denna förordning fungerar effektivt bör minskningarna av koldioxidutsläppen åstadkommas under förhållanden som uppträder vid normal körning och användning av fordon. Det är därför lämpligt att inkludera ett strikt förbud mot manipulationsanordningar i denna förordning och att förse myndigheterna med medel för att säkerställa efterlevnad av detta förbud.

Ändring 8

Förslag till förordning
Skäl 12

Kommissionens förslag

Ändring

(12) *Det är viktigt att man vid fastställandet av minskningar av koldioxidutsläpp ser till att fordonstillverkare kan planera sin park av nya bilar och lätta nyttofordon i unionen säkert inom en förutsägbar ram över hela unionen.*

(12) *Genom fastställandet av minskningar av koldioxidutsläpp ser man till att fordonstillverkare kan planera sin park av nya bilar och lätta nyttofordon i unionen säkert inom en förutsägbar ram i hela unionen.*

Ändring 9

Förslag till förordning
Skäl 12a (nytt)

(12a) I den utvärdering av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG^{1a} som kommissionen gjorde 2016 konstaterades ett behov av en tydligare och enklare lagstiftning, vilket skulle kunna öka dess relevans, ändamålsenlighet, effektivitet och samstämdhet. Kommissionens rekommendation (EU) 2017/948^{1b} syftar till att främja en harmoniserad tillämpning av direktiv 1999/94/EG. Bättre utformade och mer harmoniserade EU-krav på märkning av bilar som ger konsumenterna jämförbar, tillförlitlig och användarvänlig information om fördelarna med utsläppsnåla bilar, inklusive information om luftföroreningar och driftskostnader utöver koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning, skulle dock kunna främja spridningen av de mest bränsleeffektiva och miljövänliga bilarna i hela unionen. Kommissionen bör därför se över direktiv 1999/94/EG senast den 31 december 2019 och lägga fram ett relevant lagstiftningsförslag. Dessutom skulle sektorn för lätta nyttofordon, i likhet med personbilssektorn, kunna dra nytta av en sådan bränsleekonomi och koldioxidutsläppsmärkning. Kommissionen bör därför också analysera dessa alternativ för den sektorn och, där så är lämpligt, lägga fram relevanta lagstiftningsförslag.

^{1a} Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar (EGT L 12, 18.1.2000, s. 16).

^{1b} Kommissionens rekommendation (EU) 2017/948 av den 31 maj 2017 om användning av värden för bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp, som har typgodkänts och uppmätts i

enlighet med det globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta fordon (WLTP), i konsumentinformation i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG (EUT L 142, 2.6.2017, s. 100).

Ändring 10

Förslag till förordning Skäl 13

Kommissionens förslag

(13) Minskningsnivåerna för parkerna av nya personbilar och lätta nyttofordon i hela unionen bör **därför** fastställas för 2025 och för 2030, med hänsyn till den tid det tar för fordonsparken att förnyas och med hänsyn till vägtransportsektorns nödvändiga bidrag till klimat- och **energimålen** för 2030. Ett gradvis införande av normerna ger också redan nu en tydlig signal till fordonsindustrin om att inte dröja med att lansera energieffektiv teknik och utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på marknaden.

Ändring

(13) Minskningsnivåerna för parkerna av nya personbilar och lätta nyttofordon i hela unionen bör fastställas för 2025 och för 2030, med hänsyn till den tid det tar för fordonsparken att förnyas och med hänsyn till vägtransportsektorns nödvändiga bidrag till **unionens** klimat- och **energimål** för 2030 **och därefter**. Ett gradvis införande av normerna ger också redan nu en tydlig signal till fordonsindustrin om att inte dröja med att lansera energieffektiv teknik och utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på marknaden. **Vidare, för att utsläppsminskningarna ska fortsätta efter 2030 bör åtminstone samma minskningsbana för utsläpp gälla från och med den 1 januari 2031 så att en fortsatt utfasning av fossila bränslen inom sektorn kan ske, i linje med åtagandena enligt Parisavtalet.**

Ändring 11

Förslag till förordning Skäl 14

Kommissionens förslag

(14) EU är en av världens största tillverkare av motorfordon och kan visa upp ett teknologiskt ledarskap inom denna sektor men konkurrensen ökar och den globala bilindustrin håller snabbt på att förändras genom nya innovationer inom elektriska drivsystem och samverkande,

Ändring

(14) EU är en av världens största tillverkare av motorfordon och kan visa upp ett teknologiskt ledarskap inom denna sektor men konkurrensen ökar och den globala bilindustrin håller snabbt på att förändras genom nya innovationer inom elektriska drivsystem och samverkande,

uppkopplad och automatiserad rörlighet. För att kunna behålla sin globala konkurrenskraft och tillgången till marknaderna behöver unionen ett regelverk där det ingår *särskilda incitament* för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon vilket skapar en stor hemmamarknad och stödjer teknisk utveckling och innovation.

Ändring 12

Förslag till förordning Skäl 14a (nytt)

Kommissionens förslag

uppkopplad och automatiserad rörlighet. ***Om unionsindustrin är sen när det gäller att genomföra den nödvändiga energiomställningen av transportsektorn riskerar den att förlora sin ledande roll.*** För att kunna behålla sin globala konkurrenskraft och tillgången till marknaderna behöver unionen ett regelverk där det ingår *en särskild politisk mekanism* för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon vilket skapar en stor hemmamarknad och stödjer teknisk utveckling och innovation.

Ändring

(14a) Utan teknisk innovation och tekniska framsteg kommer det långsiktiga målet om en helt koldioxidfri rörlighet inom unionen inte att kunna uppnås. Mot bakgrund av detta och den ökande internationella konkurrensen måste unionen och medlemsstaterna arbeta vidare med att undersöka och utveckla initiativ som stärker möjliga synergieffekter i sektorn, enligt den modell som European Battery Alliance nyligen anammat, samt stödja offentliga och privata investeringar i forskning och innovation i unionens fordonsindustri, för att unionen ska kunna behålla sitt tekniska ledarskap i sektorn och för att en långsiktigt hållbar industribas ska säkerställas för unionen och industrin förbli effektiv och konkurrenskraftig på världsmarknaden.

Ändring 13

Förslag till förordning Skäl 15

Kommissionens förslag

(15) En särskild mekanism **för incitament** bör införas för att underlätta övergången till utsläppsfri rörlighet. Denna **kreditmekanism** bör utformas så att incitament ges för fler utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på marknaden i unionen.

Ändring 14

Förslag till förordning Skäl 16

Kommissionens förslag

(16) Ett riktmärke för andelen utsläppssnåla och utsläppsfria fordon i EU:s fordonspark tillsammans med en genomtänkt mekanism för att justera tillverkarens specifika koldioxidutsläppsmål utifrån andelen utsläppssnåla och utsläppsfria fordon i dennes egen fordonspark bör ge en tydlig och trovärdig signal som uppmuntrar till utveckling **och användning** av sådana fordon samtidigt som möjligheten att ytterligare förbättra effektiviteten hos konventionella förbränningsmotorer finns kvar.

Ändring 15

Förslag till förordning Skäl 17

Kommissionens förslag

(17) För att fastställa **krediterna** för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon är det lämpligt att beakta skillnaden mellan

Ändring

(15) En särskild **politisk** mekanism bör införas för att underlätta **och påskynda** övergången till utsläppsfri rörlighet. Denna **kredit- och debitmekanism** bör utformas så att incitament ges för fler utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på marknaden i unionen **och för att säkerställa investeringssäkerhet för en utbyggnad av nödvändig laddningsinfrastruktur i god tid.**

Ändring

(16) Ett **starkt** riktmärke för andelen utsläppssnåla och utsläppsfria fordon i EU:s fordonspark tillsammans med en genomtänkt mekanism för att justera tillverkarens specifika koldioxidutsläppsmål utifrån andelen utsläppssnåla och utsläppsfria fordon i dennes egen fordonspark bör ge en tydlig och trovärdig signal som uppmuntrar till utveckling, användning **och marknadsföring** av sådana fordon samtidigt som möjligheten att ytterligare förbättra effektiviteten hos konventionella förbränningsmotorer finns kvar.

Ändring

(17) För att fastställa **riktmärkena** för **andelen** utsläppsfria och utsläppssnåla fordon är det lämpligt att beakta skillnaden

fordonens koldioxidutsläpp. Justeringsmekanismen bör säkerställa att tillverkare som går över riktmärkets nivå får ett högre specifikt koldioxidutsläppsmål. För att säkerställa en balanserad strategi bör det finnas övre gränser för hur stor justeringen inom mekanismen kan vara. Detta ger incitament, uppmuntrar till en snabb utbyggnad av infrastruktur för laddning och tankning och leder till stora vinster för konsumenterna, konkurrenskraften och miljön.

Ändring 16

Förslag till förordning Skäl 17a (nytt)

Kommissionens förslag

mellan fordonens koldioxidutsläpp. Justeringsmekanismen bör säkerställa att tillverkare som går över riktmärkets nivå får ett högre specifikt koldioxidutsläppsmål **och att tillverkare som inte når riktmärket måste uppfylla ett striktare koldioxidutsläppsmål**. För att säkerställa en balanserad strategi bör det finnas övre gränser för hur stor justeringen inom mekanismen kan vara. Detta ger incitament, uppmuntrar till en snabb utbyggnad av infrastruktur för laddning och tankning och leder till stora vinster för konsumenterna, konkurrenskraften och miljön.

Ändring

(17a) Lämpliga och tillräckliga investeringar bör göras i både produktionen och införandet av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon och den övergripande stödjande infrastruktur som krävs för detta, däribland hållbar batteriproduktion, försörjning och återvinning. Olika stödinstrument på både unionsnivå och nationell nivå bör samverka på ett effektivt sätt för att mobilisera och skapa incitament för större offentliga och privata investeringar. Laddnings- och tankningsinfrastruktur måste snabbt inrättas för att skapa förtroende hos konsumenterna och affärssäkerhet för fordonstillverkarna. Tillverkning av unionsbatterier och battericeller, om möjligt nära biltillverkningsanläggningar, bör därför stödjas.

Ändring 17

Förslag till förordning Skäl 23

Kommissionens förslag

(23) Man måste emellertid säkerställa en balanserad avvägning mellan de incitament som ges till miljöinnovation och den teknik vars utsläppsminskningseffekter visas i det officiella provningsförfarandet. Det är därför lämpligt att bibehålla det tak för utsläppsminskningar till följd av miljöinnovation som tillverkare kan räkna in för uppfyllandet av målen. Kommissionen bör ha möjlighet att ändra nivån på taket, särskilt för att beakta effekterna av ändringar av det officiella provningsförfarandet. Det är också lämpligt att förtydliga hur utsläppsminskningarna ska beräknas i samband med uppfyllandet av målen.

Ändring

(23) Man måste emellertid säkerställa en balanserad avvägning mellan de incitament som ges till miljöinnovation och den teknik vars utsläppsminskningseffekter visas i det officiella provningsförfarandet. Det är därför lämpligt att bibehålla det tak för utsläppsminskningar till följd av miljöinnovation som tillverkare kan räkna in för uppfyllandet av målen. Kommissionen bör ha möjlighet att ändra nivån på taket **och justera det nedåt**, särskilt för att beakta effekterna av ändringar av det officiella provningsförfarandet. Det är också lämpligt att förtydliga hur utsläppsminskningarna ska beräknas i samband med uppfyllandet av målen.

Ändring 18

Förslag till förordning Skäl 25a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(25a) För tunga lätta nyttofordon (kategori N1 klass III) i de fall där en integrering av elektriska batterier kan öka fordonets vikt i så stor utsträckning att det omklassificeras till kategori N2, bör ett sådant tekniskt problem åtgärdas på korrekt sätt.

Ändring 20

Förslag till förordning Skäl 37

Kommissionens förslag

Ändring

(37) De specifika koldioxidutsläppen

(37) De specifika koldioxidutsläppen

från nya personbilar och lätta nyttofordon mäts på harmoniserad basis i unionen enligt de metoder som fastställs i förordning (EG) nr 715/2007. För att minimera den administrativa belastningen av denna förordning, bör efterlevnaden mätas med utgångspunkt från uppgifter om nybilsregistrering och registrering av nya lätta nyttofordon i unionen som samlats in av medlemsstaterna och rapporterats till kommissionen. För att säkerställa att de uppgifter som används för att bedöma efterlevnaden är enhetliga, bör reglerna om insamling och rapportering av dessa uppgifter harmoniseras **i största möjliga utsträckning**. De behöriga myndigheternas skyldighet att tillhandahålla riktiga och fullständiga uppgifter bör därför tydligt anges, och även behovet av effektivt samarbete mellan dessa myndigheter och kommissionen för att hantera frågor som rör uppgifternas kvalitet.

Ändring 21

Förslag till förordning Skäl 38

Kommissionens förslag

(38) Hur väl tillverkarna uppfyller målen i den här förordningen bör bedömas på unionsnivå. Tillverkare vars genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dem som godkänns i denna förordning bör betala en avgift för extra utsläpp för varje kalenderår. Avgiftsbeloppen bör anses vara intäkter i unionens allmänna budget.

från nya personbilar och lätta nyttofordon mäts på harmoniserad basis i unionen enligt de metoder som fastställs i förordning (EG) nr 715/2007. För att minimera den administrativa belastningen av denna förordning, bör efterlevnaden mätas med utgångspunkt från uppgifter om nybilsregistrering och registrering av nya lätta nyttofordon i unionen som samlats in av medlemsstaterna och rapporterats till kommissionen. För att säkerställa att de uppgifter som används för att bedöma efterlevnaden är enhetliga, bör reglerna om insamling och rapportering av dessa uppgifter harmoniseras. De behöriga myndigheternas skyldighet att tillhandahålla riktiga och fullständiga uppgifter bör därför tydligt anges, och även behovet av effektivt samarbete mellan dessa myndigheter och kommissionen för att hantera frågor som rör uppgifternas kvalitet.

Ändring

(38) Hur väl tillverkarna uppfyller målen i den här förordningen bör bedömas på unionsnivå. Tillverkare vars genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dem som godkänns i denna förordning bör betala en avgift för extra utsläpp för varje kalenderår. Avgiftsbeloppen bör anses vara intäkter i unionens allmänna budget **och användas för att bidra till en rättvis övergång till utsläppsfri rörlighet. Dessa avgiftsbelopp bör också användas för att komplettera riktade program för omskolning, fortbildning och utbildning av arbetstagare som drabbats av strukturella förändringar inom fordonsindustrin, samt för en omfördelning av sysselsättnings- och arbetssökandeinitiativ i nära dialog med arbetsmarknadens parter,**

lokalsamhällen och behöriga myndigheter i de regioner som berörs av skiftet av arbetstillfällena.

Ändring 22

Förslag till förordning

Skäl 41

Kommissionens förslag

(41) Hur effektiva målen i denna förordning är för att minska koldioxidutsläppen vid verklig körning beror i hög grad på hur representativt det officiella provningsförfarandet är. Enligt yttrandet från mekanismen för vetenskaplig rådgivning²³ och Europaparlamentets rekommendation efter undersökningen om utsläppsmätningar i bilindustrin²⁴ bör man inrätta en mekanism för att bedöma hur väl de värden för fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som bestämts i enlighet med förordning (EU) 2017/1151 återspeglar värdena vid verklig körning. Kommissionen bör ha befogenhet att säkerställa att *sådana uppgifter* är offentligt tillgängliga och *vid behov* utveckla nödvändiga förfaranden för att *kartlägga och samla in* de uppgifter som krävs för att utföra sådana bedömningar.

Ändring

(41) Hur effektiva målen i denna förordning är för att minska koldioxidutsläppen vid verklig körning beror i hög grad på hur representativt det officiella provningsförfarandet är. Enligt yttrandet från mekanismen för vetenskaplig rådgivning²³ och Europaparlamentets rekommendation efter undersökningen om utsläppsmätningar i bilindustrin²⁴ bör man inrätta en mekanism för att bedöma hur väl de värden för fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som bestämts i enlighet med förordning (EU) 2017/1151 återspeglar värdena vid verklig körning. ***Det mest tillförlitliga sättet att säkerställa att de typgodkända värdena återspeglas vid verklig körning är att införa en provning av koldioxidutsläpp vid verklig körning. Kommissionen bör därför, genom delegerade akter och med beaktande av lämpligheten i att använda PEMS, utveckla en provning av koldioxidutsläppen vid verklig körning, och införa den senast två år efter den dag då denna förordning börjar tillämpas. Tills denna provning blir tillämplig bör efterlevnad dock säkerställas genom de uppgifter från bränslemätare som tillverkare rapporterar, kompletterade av en gräns för varje tillverkare, fastställd 2021 som en procentuell skillnad som inte får överskridas.*** Kommissionen bör ha befogenhet att säkerställa att *uppgifter om bränsleförbrukning* är offentligt tillgängliga och *att* utveckla nödvändiga förfaranden för att *rapportera om* de uppgifter som krävs för att utföra sådana bedömningar. ***Kommissionen bör vidta***

lämpliga åtgärder om tillverkarna inte uppfyller koldioxidutsläppskraven vid verklig körning enligt denna förordning.

²³ Högnivågruppen av vetenskapliga rådgivare, vetenskapligt yttrande 1/2016 Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing.

²⁴ Europaparlamentets rekommendation av den 4 april 2017 till rådet och kommissionen som uppföljning av undersökningen om utsläppsmätningar i bilindustrin (2016/2908(RSP)).

²³ Högnivågruppen av vetenskapliga rådgivare, vetenskapligt yttrande 1/2016 Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing.

²⁴ Europaparlamentets rekommendation av den 4 april 2017 till rådet och kommissionen som uppföljning av undersökningen om utsläppsmätningar i bilindustrin (2016/2908(RSP)).

Ändring 23

Förslag till förordning Skäl 41a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(41a) Det finns för närvarande ingen harmoniserad bedömning av livscykelutsläppen från lätta nyttofordon. Kommissionen bör tillhandahålla en sådan analys senast i slutet av 2026 för att ge en övergripande bild av koldioxidutsläppen från sektorn för lätta nyttofordon. I detta syfte bör kommissionen, genom delegerade akter, utveckla en gemensam unionsmetod för en konsekvent rapportering av uppgifter från tillverkare, från och med 2025, om livscykelutsläppen av koldioxid från alla bränsletyper och drivsystem som de släpper ut på marknaden. En sådan metod bör också vara i linje med relevanta ISO-standarder och beakta den globala uppvärmningspotentialen av ett fordons utsläpp från källa till tank, tank till hjul, tillverkning och slutlig användning. Kommissionens analys bör grundas på uppgifter som tillverkarna rapporterar liksom på andra tillgängliga relevanta uppgifter.

Ändring 80

Förslag till förordning Skäl 42

Kommissionens förslag

(42) *Under 2024 planeras en översyn av de framsteg som uppnåtts inom ramen för [förordningen om ansvarsfördelning och direktivet om utsläppshandelssystemet]. Det är därför lämpligt att under samma år även göra en utvärdering av hur effektiv den här förordningen är, för att få en samordnad och enhetlig bedömning av de åtgärder som genomförts på grundval av alla dessa rättsakter.*

Ändring 24

Förslag till förordning Skäl 46

Kommissionens förslag

(46) För att ändra eller komplettera icke väsentliga delar av bestämmelserna i denna förordning, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen för att ändra bilagorna II och III med avseende på uppgiftskrav och uppgiftsparametrar, komplettera reglerna om tolkningen av kriterierna för beviljande av undantag från de specifika utsläppsmålen, om innehållet i ansökningarna om undantag samt om utformningen och bedömningen av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp, anpassa sifferuppgiften för M_0 och TM_0 som avses i artikel 13, taket på 7 g CO₂/km som avses i artikel 11 och justeringen av formlerna i bilaga I som avses i artikel 14.3. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå och att samråden görs i enlighet med principerna i

Ändring

(42) Det är lämpligt att *det 2023 görs* en utvärdering av hur effektiv den här förordningen är, för att *i god tid* få en *transparent*, samordnad och enhetlig bedömning av *dess genomförande och de framsteg som gjorts för att uppnå de fastställda målen inom den fastställda tidsfristen, även i förhållande till de framsteg som uppnåtts inom ramen för förordningen om ansvarsfördelning och direktivet om utsläppshandelssystemet.*

Ändring

(46) För att ändra eller komplettera icke väsentliga delar av bestämmelserna i denna förordning, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen för att ändra bilagorna II och III med avseende på uppgiftskrav och uppgiftsparametrar, *fastställa krav som säkerställer att förbudet mot manipulationsanordningar iakttas och ange det innehåll som krävs för den utökade dokumentation som avses i artikel 4.3c, fastställa bestämmelser och förfaranden för rapportering av de livscykelutsläpp som avses i artikel 7.8a*, komplettera reglerna om tolkningen av kriterierna för beviljande av undantag från de specifika utsläppsmålen, om innehållet i ansökningarna om undantag samt om utformningen och bedömningen av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp, anpassa sifferuppgiften för M_0 och TM_0 som avses i artikel 13,

det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning . För att säkerställa lika stor delaktighet i utarbetandet av delegerade akter är det framförallt viktigt att Europaparlamentet och rådet erhåller alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och att deras experter systematiskt får tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som utarbetar delegerade akter .

taket på 7 g CO₂/km som avses i artikel 11, **utveckla den provning av koldioxidutsläpp vid verklig körning som avses i artikel 12.1a** och justeringen av formlerna i bilaga I som avses i artikel 14.3 . Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå och att samråden görs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning . För att säkerställa lika stor delaktighet i utarbetandet av delegerade akter är det framförallt viktigt att Europaparlamentet och rådet erhåller alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och att deras experter systematiskt får tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som utarbetar delegerade akter .

Ändring 25

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Genom denna förordning fastställs krav avseende koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon för att **säkerställa** en väl fungerande inre marknad.

Ändring

1. Genom denna förordning fastställs krav avseende koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon för att **uppnå unionens klimatmål och uppfylla sina klimatåtaganden på internationell nivå, på ett sätt som stämmer överens med** en väl fungerande inre marknad.

Ändring 26

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Från och med den 1 januari 2025 ska följande mål för EU: s hela fordonspark gälla:

a) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya personbilar: ett mål för

Ändring

4. Från och med den 1 januari 2025 ska följande mål för EU: s hela fordonspark gälla:

a) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya personbilar: ett mål för

EU:s hela fordonspark på en minskning med **15** % av de genomsnittliga specifika utsläppsmålen under 2021, bestämt i enlighet med del A punkt 6.1.1 i bilaga I.

b) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya lätta nyttofordon: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med **15** % av de genomsnittliga specifika utsläppsmålen under 2021, bestämt i enlighet med del B punkt 6.1.1 i bilaga I.

Ändring 27

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 4 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

EU: s hela fordonspark på en minskning med **20** % av de genomsnittliga specifika utsläppsmålen under 2021, bestämt i enlighet med del A punkt 6.1.1 i bilaga I.

b) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya lätta nyttofordon: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med **20** % av de genomsnittliga specifika utsläppsmålen under 2021, bestämt i enlighet med del B punkt 6.1.1 i bilaga I.

Ändring

Från och med den 1 januari 2025 ska ett riktvärde motsvarande en marknadsandel på 20 % av försäljningen av nya personbilar och nya lätta nyttofordon under 2025, gälla andelen utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, vilket ska fastställas i enlighet med punkt 6.3 del A i bilaga I och i punkt 6.3 del B i bilaga I.

Ändringar 81 och 95

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Från och med den 1 januari 2030 ska följande mål gälla:

a) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya personbilar: ett mål för EU: s hela fordonspark på en minskning med **30%** av de genomsnittliga specifika utsläppsmålen under 2021, bestämt i enlighet med del A punkt 6.1.2 i bilaga I.

b) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya lätta nyttofordon: ett mål för EU: s hela fordonspark på en minskning med **30** % av de genomsnittliga

Ändring

5. Från och med den 1 januari 2030 ska följande mål gälla:

a) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya personbilar: ett mål för EU: s hela fordonspark på en minskning med **40** % av de genomsnittliga specifika utsläppsmålen under 2021, bestämt i enlighet med del A punkt 6.1.2 i bilaga I.

b) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya lätta nyttofordon: ett mål för EU: s hela fordonspark på en minskning med **40** % av de genomsnittliga

specifika utsläppsmålen under 2021, bestämt i enlighet med del B punkt 6.1.2 i bilaga I.

specifika utsläppsmålen under 2021, bestämt i enlighet med del B punkt 6.1.2 i bilaga I.

Ändring 96

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 5 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

Från och med den 1 januari 2030 ska ett riktvärde motsvarande en marknadsandel på 35 % av försäljningen av nya personbilar och nya lätta nyttofordon under 2030, gälla andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, vilket ska fastställas i enlighet med punkt 6.3 del A i bilaga I och i punkt 6.3 del B i bilaga I.

Ändring 30

Förslag till förordning Artikel 2 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

Ändring

b) Kategori N₁ enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och kategori N₁ för vilka typgodkännandet utvidgats i enlighet med artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007 (nedan kallade lätta nyttofordon) som registreras för första gången i unionen och som inte registrerats tidigare utanför unionen (nedan kallade nya lätta nyttofordon).

b) Kategori N₁ enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och kategori N₁ för vilka typgodkännandet utvidgats i enlighet med artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007 (nedan kallade lätta nyttofordon) som registreras för första gången i unionen och som inte registrerats tidigare utanför unionen (nedan kallade nya lätta nyttofordon). ***Kommissionen ges, i enlighet med målen i denna förordning, befogenhet att om nödvändigt uppdatera gränsen för referensvikten (2 610 kg) för lätta nyttofordon som drivs med alternativa drivmedel som kräver extra vikt på grund av tyngre framdrivningssystem och energilagringssystem (dvs. batterier) än de som används i konventionella fordon.***

Ändring 31

Förslag till förordning Artikel 2 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

4a. Denna förordning ska gälla fordon som drivs med alternativa bränslen med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg, förutsatt att den vikt som överstiger 3 500 kg uteslutande beror på framdrivningssystemets extra vikt i förhållande till framdrivningssystemet hos ett fordon av samma storlek som är utrustat med en konventionell förbränningsmotor med gnisttändning eller kompressionständning.

Ändring 32

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

Kommissionens förslag

Ändring

(na) manipulationsanordning: del av konstruktion som mäter temperatur, fordonshastighet, motorns varvtal, växel, insugningsundertryck eller andra parametrar i syfte att aktivera, modulera, fördröja eller inaktivera funktionen hos något system eller någon del i ett system som ökar koldioxidutsläppen under förhållanden som rimligen kan förväntas uppträda vid normal användning av fordonet.

Ändring 33

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

3a. Tillverkaren ska utrusta fordonet på ett sådant sätt att system och

komponenter som kan påverka utsläppen är utformade, konstruerade och monterade så att tillverkarens personbilar eller lätta nyttofordon vid normal användning överensstämmer med de specifika utsläppsmålen och andra krav i denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

Ändring 34

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 3b (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

3b. *Det ska vara förbjudet att använda manipulationsanordningar. Förbudet ska inte gälla om*

- a) anordningen är nödvändig för att skydda motorn mot skador eller olyckor samt för att garantera säker körning,*
- b) anordningen endast fungerar när motorn startas, eller*
- c) förhållandena i allt väsentligt inbegrips i de provningsförfaranden som avses i artikel 1.*

Ändring 35

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 3c (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

3c. *För att godkännandemyndigheterna ska kunna bedöma överensstämmelse med punkterna 3a och 3b i den här artikeln ska tillverkaren lämna utökad dokumentation. Kommissionen ges befogenhet att anta en delegerad akt i enlighet med artikel 16 för att komplettera denna förordning med krav på att säkerställa efterlevnad av förbudet mot manipulationsanordningar och det innehåll som krävs i den utökade*

dokumentationen.

Ändring 36

Förslag till förordning

Artikel 7 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För varje kalenderår ska varje medlemsstat för varje ny personbil och varje nytt lätt nyttofordon som registreras på dess territorium registrera information i enlighet med del A i bilagorna II och III . Informationen ska göras tillgänglig för tillverkarna och deras utsedda importörer eller representanter i varje medlemsstat. Medlemsstaterna ska **göra allt för att** se till att rapporteringsorganen fungerar på ett öppet sätt. Varje medlemsstat ska se till att de specifika koldioxidutsläppen för personbilar som inte är typgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 uppmäts och registreras i intyget om överensstämmelse.

Ändring

1. För varje kalenderår ska varje medlemsstat för varje ny personbil och varje nytt lätt nyttofordon som registreras på dess territorium registrera information i enlighet med del A i bilagorna II och III . Informationen ska göras tillgänglig för tillverkarna och deras utsedda importörer eller representanter i varje medlemsstat. Medlemsstaterna ska se till att rapporteringsorganen fungerar på ett öppet sätt. Varje medlemsstat ska se till att de specifika koldioxidutsläppen för personbilar som inte är typgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 uppmäts och registreras i intyget om överensstämmelse.

Ändring 37

Förslag till förordning

Artikel 7 – punkt 4 – stycke 3

Kommissionens förslag

Förteckningen ska vara tillgänglig för allmänheten.

Ändring

Förteckningen ska vara tillgänglig för allmänheten, **även i digitalt format.**

Ändring 38

Förslag till förordning

Artikel 7 – punkt 5 – stycke 1

Kommissionens förslag

Tillverkare **får** inom tre månader från det att de meddelats den preliminära beräkningen enligt punkt 4 underrätta kommissionen om eventuella oriktigheter i

Ändring

Tillverkare **ska** inom tre månader från det att de meddelats den preliminära beräkningen enligt punkt 4 underrätta kommissionen om eventuella oriktigheter i

uppgifterna, med angivande av i vilken medlemsstat den anser att oriktigheterna har uppstått.

uppgifterna, med angivande av i vilken medlemsstat den anser att oriktigheterna har uppstått.

Ändring 39

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 8 – stycke 3

Kommissionens förslag

Kommissionen *får* anta närmare bestämmelser om förfarandena för att rapportera sådana avvikelser och för att beakta dem vid beräkningen av de genomsnittliga specifika utsläppsmålen. Förfarandena ska antas genom genomförandeakter i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.2.

Ändring

Kommissionen *ska* anta närmare bestämmelser om förfarandena för att rapportera sådana avvikelser och för att beakta dem vid beräkningen av de genomsnittliga specifika utsläppsmålen. Förfarandena ska antas genom genomförandeakter i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.2.

Ändring 40

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 8a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

8a. Från och med den 1 januari 2025 ska tillverkarna rapportera till kommissionen, baserat på en harmoniserad unionsmetod, de livscykelutsläpp av koldioxid från alla nya personbilar och lätta nyttofordon som de släpper ut på marknaden från den dagen. För detta ändamål ska kommissionen, senast den 31 december 2022, anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att komplettera denna förordning genom att ange närmare bestämmelser om förfarandena för att rapportera alla livscykelutsläpp av koldioxid från alla drivmedelstyper och drivsystem för fordon som är registrerade på unionsmarknaden.

Kommissionen ska senast den 31 december 2026 lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med en

analys av de sammanlagda livscykelutsläppen från nya lätta nyttofordon i unionen, inbegripet en analys av alternativen till möjliga regleringsåtgärder, för att framtidens politiska åtgärder för utsläppsminskningar inom bilindustrin ska kunna riktas bättre. Denna analys ska offentliggöras.

Ändring 41

Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 4

Kommissionens förslag

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

Ändring

4. Avgifterna för extra utsläpp ska anses vara intäkter i unionens allmänna budget. ***Dessa avgifter ska användas för att komplettera unionens åtgärder och nationella åtgärder, i nära samarbete med arbetsmarknadens parter, för att främja kompetensutveckling och omplacering av arbetstagare inom bilindustrin i alla berörda medlemsstater, särskilt i de regioner och samhällen som är mest drabbade av övergången, i syfte att bidra till en övergång till rättvis utsläppsfri rörlighet.***

Ändring 42

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Om kommissionen anser att tillverkaren har rätt till undantag enligt punkt 1 och är övertygad om att det specifika utsläppsmål som tillverkaren föreslår är förenligt med dennes förmåga att uppnå minskningen, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till de särskilda förhållandena på marknaden för den tillverkade typen av lätta nyttofordon, ska kommissionen bevilja tillverkaren

Ändring

3. Om kommissionen anser att tillverkaren har rätt till undantag enligt punkt 1 och är övertygad om att det specifika utsläppsmål som tillverkaren föreslår är förenligt med dennes förmåga att uppnå minskningen, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till de särskilda förhållandena på marknaden för den tillverkade typen av ***personbil eller*** lätta nyttofordon, ska kommissionen bevilja

undantag. Ansökan ska lämnas in senast den 31 oktober det första året som undantaget ska gälla för.

tillverkaren undantag. Ansökan ska lämnas in senast den 31 oktober det första året som undantaget ska gälla för.

Ändring 43

Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

Hänsyn till sådan teknik ska tas endast om den metod som den bedöms med kan ge kontrollerbara, repeterbara och jämförbara resultat.

Ändring

Hänsyn till sådan teknik ska tas endast om den metod som den bedöms med kan ge kontrollerbara, repeterbara och jämförbara resultat, **och endast till dess att det WLTP-uppmätta värdet inte kompletteras eller ersätts med andra uppgifter som bättre återspeglar utsläppen vid verklig körning.**

Ändring 44

Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 1 – stycke 3a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

Senast 12 månader efter godkännandet av en innovativ teknik eller ett innovativt teknikpaket ska leverantören eller tillverkaren av sådan innovativ teknik eller sådana innovativa teknikpaket tillhandahålla bevis, som baseras på resultaten från provningen av utsläpp vid verklig körning av serietillverkade fordon, för att bekräfta en innovativ tekniks eller ett innovativt teknikpakets bidrag.

Ändring 45

Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 1 – stycke 4

Kommissionens förslag

Kommissionen får anpassa taket med verkan från och med 2025. Sådana

Ändring

Kommissionen får anpassa taket **nedåt** med verkan från och med 2025. Sådana

anpassningar ska göras genom delegerade akter i enlighet med artikel 16.

anpassningar ska göras genom delegerade akter i enlighet med artikel 16.

Ändring 46

Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 2 – led d

Kommissionens förslag

d) Den innovativa tekniken får inte omfattas av obligatoriska bestämmelser som följd av kompletterande åtgärder för att uppnå den minskning på 10 g CO₂/km som avses i artikel 1 eller vara obligatorisk enligt andra bestämmelser i unionens lagstiftning. Med verkan från och med den 1 januari 2025 ska detta kriterium inte längre gälla för effektivitetsförbättringar av **luftkonditioneringssystem**.

Ändring

d) Den innovativa tekniken får inte omfattas av obligatoriska bestämmelser som följd av kompletterande åtgärder för att uppnå den minskning på 10 g CO₂/km som avses i artikel 1 eller vara obligatorisk enligt andra bestämmelser i unionens lagstiftning. Med verkan från och med den 1 januari 2025 ska detta kriterium inte längre gälla för effektivitetsförbättringar av **luftkonditionerings- och värmesystem**.

Ändring 47

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Kommissionen ska övervaka och bedöma hur väl de värden för koldioxidutsläpp och energiförbrukning som har bestämts i enlighet med förordning (EU) 2017/1151 återspeglar värdena vid verklig körning. **Den ska säkerställa att allmänheten informeras om hur detta förhållande utvecklas över tiden.**

Ändring

1. Kommissionen ska övervaka och bedöma hur väl de värden för koldioxidutsläpp och energiförbrukning som har bestämts i enlighet med förordning (EU) 2017/1151 återspeglar värdena vid verklig körning.

Ändring 48

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

1a. För att säkerställa en återspeglning i enlighet med punkt 1, ska efterlevnaden av denna förordning mätas från och med den 1 januari 2023 med hjälp av en

provning av koldioxidutsläppen vid verklig körning. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 16, senast två år efter den dag då denna förordning börjar tillämpas, för att komplettera denna förordning genom att utveckla en provning av koldioxidutsläppen vid verklig körning med användning av PEMS.

Ändring 49

**Förslag till förordning
Artikel 12 – punkt 1b (ny)**

Kommissionens förslag

Ändring

1b. Tills dess att provningen av koldioxidutsläpp vid verklig körning blir tillämplig, ska efterlevnaden av denna förordning mätas på grundval av uppgifter från bränslemätarna och en gräns för varje tillverkare, fastställd 2021 som en procentuell skillnad som inte får överskridas, mellan dessa uppgifter och tillverkarens specifika koldioxidutsläpp uppmätta vid de typgodkännande- och certifieringsförfaranden som inletts från och med 2021 och framåt, i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007.

Ändring 50

**Förslag till förordning
Artikel 12 – punkt 1c (ny)**

Kommissionens förslag

Ändring

1c. Om en tillverkares specifika koldioxidutsläpp överskrider den gräns som fastställts i punkt 1b ska det specifika koldioxidutsläppsmålet för den tillverkaren, som används i syfte att efterleva denna förordning, anpassas till det överskridande som konstaterats.

Ändring 51

**Förslag till förordning
Artikel 12 – punkt 2a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändring

2a. *Kommissionen ska säkerställa att allmänheten är informerad om hur den återspeglings vid verklig körning, som avses i punkt 1, utvecklas över tiden.*

Ändring 52

Förslag till förordning
Artikel 12 – punkt 2b (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

2b. *I de fall där det saknas lämpliga noggrannhetsstandarder för utrustning i fordon för mätning av bränsleförbrukning, ska kommissionen se till att man enas om tekniska standarder och inför dessa i unionsrätten senast den 1 januari 2020.*

Ändring 53

Förslag till förordning
Artikel 12 – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändring

3. Kommissionen **får** anta **de åtgärder som avses i denna artikel genom** genomförandeakter i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.2.

3. Kommissionen **ska, genom genomförandeakter, anta närmare bestämmelser om förfarandena för att rapportera uppgifter från bränslemätarna. Dessa** genomförandeakter **ska antas** i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.2.

Ändring 82

Förslag till förordning
Artikel 14 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändring

1. Under **2024** ska kommissionen överlämna en rapport om denna

1. Under **2023** ska kommissionen överlämna en rapport om denna

förordnings ändamålsenlighet till Europaparlamentet och rådet, vid behov åtföljd av ett förslag om ändring av **förordningen**. Rapporten ska bland annat redogöra för hur väl de värden för koldioxidutsläpp och energiförbrukning som har bestämts i enlighet med förordning (EU) 2017/1151 återspeglar värdena vid verklig körning, samt för införandet av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på marknaden i unionen **och** utbyggnaden av infrastruktur för laddning och tankning, som rapporteras enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU²⁹.

förordnings ändamålsenlighet till Europaparlamentet och rådet, vid behov åtföljd av ett förslag om ändring av **denna förordning**. Rapporten ska bland annat redogöra för hur väl de värden för koldioxidutsläpp och energiförbrukning som har bestämts i enlighet med förordning (EU) 2017/1151 återspeglar värdena vid verklig körning, samt för införandet av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på marknaden i unionen, **särskilt med beaktande av lätta nyttofordon**, utbyggnaden av infrastruktur för laddning och tankning, som rapporteras enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU²⁹, **och denna förordnings effekt på konsumenter, särskilt låg- och medelinkomsttagare. I rapporten ska också alternativ övervägas för att stimulera användningen av avancerade koldioxidsnåla bränslen, inklusive biogas och syntetiska bränslen som produceras med förnybar energi.**

²⁹ 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).

²⁹ 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).

Ändring 54

Förslag till förordning Artikel 14 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Kommissionen ska beakta de bedömningar som gjorts i enlighet med artikel 12 och får, om lämpligt, se över de förfaranden för att mäta koldioxidutsläpp som anges i förordning (EG) nr 715/2007. Kommissionen ska särskilt lägga fram lämpliga förslag om hur dessa förfaranden kan ändras så att de på ett adekvat sätt återspeglar bilars och lätta nyttofordons koldioxidutsläpp vid verklig körning .

Ändring

2. Kommissionen ska beakta de bedömningar som gjorts i enlighet med artikel 12 och får, om lämpligt, se över de förfaranden för att mäta koldioxidutsläpp som anges i förordning (EG) nr 715/2007. Kommissionen ska särskilt lägga fram lämpliga förslag om hur dessa förfaranden kan ändras så att de på ett adekvat sätt återspeglar bilars och lätta nyttofordons koldioxidutsläpp vid verklig körning, **bland annat med användning av PEMS**

och fjärranalys.

Ändring 55

Förslag till förordning
Artikel 14 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

3a. Senast den 31 december 2019 ska kommissionen se över direktiv 1999/94/EG och vid behov lägga fram ett relevant lagstiftningsförslag för att ge konsumenterna exakt, tillförlitlig och jämförbar information om bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och luftföroreningar från de nya personbilar som släpps ut på marknaden.

Inom ramen för den översyn som avses i första stycket ska kommissionen också utvärdera alternativen för införande av en bränsleekonomi och koldioxidutsläppsmärkning för nya lätta nyttofordon, och vid behov lämna ett relevant lagstiftningsförslag i detta syfte.

Ändring 56

Förslag till förordning
Artikel 14 – punkt 3b (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

3b. Kommissionen ska, när så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag för Europaparlamentet och rådet för att fastställa ytterligare utsläppsminskningmål för nya personbilar och nya lätta nyttofordon från och med den 1 januari 2031, i syfte att som ett minimum upprätthålla den minskningsbana för utsläpp som uppnåddes under perioden fram till 2030.

Ändring 57

Förslag till förordning

Artikel 16 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 7.7 andra stycket, 10.8, 11.1 fjärde stycket, 13.2 och 14.3 andra stycket ska ges till kommissionen till vidare från och med [den dag då denna förordning träder i kraft]

Ändring

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna **4.3c**, 7.7 andra stycket, **7.8a**, 10.8, 11.1 fjärde stycket, **12.1a**, 13.2 och 14.3 andra stycket ska ges till kommissionen till vidare från och med [den dag då denna förordning träder i kraft]

Ändring 58

Förslag till förordning Artikel 16 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 7.7 andra stycket, 10.8, 11.1 fjärde stycket, 13.2 och 14.3 andra stycket får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. **Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla.** Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

Ändring

2. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna **4.3c**, 7.7 andra stycket, **7.8a**, 10.8, 11.1 fjärde stycket, **12.1a**, 13.2 och 14.3 andra stycket får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

Ändring 59

Förslag till förordning Artikel 16 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. En delegerad akt som antagits enligt artiklarna 7.7 andra stycket, 10.8, 11.1 fjärde stycket, 13.2 och 14.3 andra stycket ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot akten inom en period av

Ändring

4. En delegerad akt som antagits enligt artiklarna **4.3c**, 7.7 andra stycket, **7.8a**, 10.8, 11.1 fjärde stycket, **12.1a**, 13.2 och 14.3 andra stycket ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot akten

två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Ändring 60

Förslag till förordning

Artikel 17

Förordning (EG) nr 715/2007

Artikel 11a – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Kommissionen ska anta **genomförandeakter** i enlighet med artikel 15 i syfte att fastställa förfarandena för att kontrollera överensstämelsen hos lätta fordon i drift avseende värdena för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning i intygen om överensstämmelse.”

Ändring

2. Kommissionen ska anta **delegerade akter** i enlighet med artikel 14a i syfte att fastställa förfarandena för att kontrollera överensstämelsen hos lätta fordon i drift avseende värdena för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning i intygen om överensstämmelse.”

Ändring 61

Förslag till förordning

Artikel 17 – punkt 1a (ny)

Förordning (EG) nr 715/2007

Artikel 14a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

Följande artikel ska införas:

”Artikel 14a

Utövande av delegeringen

1. **Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.**

2. **Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 11a.2 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den ... [dag då denna**

ändringsförordning träder i kraft]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av den aktuella perioden.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 11a.2 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.*

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

6. En delegerad akt som antagits enligt artikel 11a.2 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

** EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.”*

Ändring 62

Förslag till förordning Bilaga I – del A – punkt 6.3 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

För att beräkna denna formel ska de specifika utsläppsmålen för 2021 enligt punkt 4 korrigeras så att det beaktar skillnaden mellan uppmätta WLTP-koldioxidutsläpp och deklarerade WLTP-koldioxidutsläpp.

För nya aktörer ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att ändra denna förordning genom att utarbeta en formel för att beräkna det relevanta specifika utsläppsmålet för 2021 för varje tillverkare.

Ändring 63

Förslag till förordning Bilaga I – del A – punkt 6.3 – stycke 3 – led 2

Kommissionens förslag

Ändring

ZLEV-faktor (Zero/Low Emission Vehicle) *är* $(1+y-x)$, såvida inte denna summa är större än 1,05 *eller mindre än 1,0*, i vilket fall ZLEV-faktorn ska sättas till 1,05 *respektive* 1,0,

för perioden 2025 – 2029 är ZLEV-faktor (Zero/Low Emission Vehicle) $(1+y-x)$, såvida inte denna summa är större än 1,05, i vilket fall ZLEV-faktorn ska sättas till 1,05, om denna summa är mellan 1,0 och 0,98 ska ZLEV-faktorn sättas till 1,0, om denna summa är lägre än 0,95 ska ZLEV-faktorn sättas till 0,95.

Från 2030 och framåt är ZLEV-faktor (Zero/Low Emission Vehicle) $(1+y-x)$, såvida inte denna summa är större än 1,05 eller mindre än 0,95, i vilket fall ZLEV-faktorn ska sättas till 1,05 respektive 0,95,

Ändring 98

Förslag till förordning

Bilaga I – del A – punkt 6.3 – stycke 4 – stycke 3

Kommissionens förslag

x är **15 %** för 2025–2029 och **30 %** från och med 2030.

Ändring

x är **20 %** för 2025–2029 och **35 %** från och med 2030.

Ändring 65

Förslag till förordning

Bilaga I – del B – punkt 6.3.1 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

För att beräkna denna formel ska de specifika utsläppsmålen för 2021 enligt punkt 4 korrigeras så att det beaktar skillnaden mellan uppmätta WLTP-koldioxidutsläpp och deklarerade WLTP-koldioxidutsläpp.

För nya aktörer ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att ändra denna förordning genom att utarbeta en formel för att beräkna det relevanta specifika utsläppsmålet för 2021 för varje tillverkare.

Ändring 66

Förslag till förordning

Bilaga I – del B – punkt 6.3.1 – stycke 3 – led 3

Kommissionens förslag

Ändring

ZLEV-faktor (Zero/Low Emission Vehicle) är $(1+y-x)$, såvida inte denna summa är större än 1,05 ***eller mindre än 1,0, i vilket fall ZLEV-faktorn ska sättas till 1,05 respektive 1,0,***

ZLEV-faktor (Zero/Low Emission Vehicle) är $(1+y-x)$, såvida inte denna summa är större än 1,05, ***om denna summa är mellan 1,0 och 0,98 ska ZLEV-faktorn sättas till 1,0, om denna summa är lägre än 0,95 ska ZLEV-faktorn sättas till 0,95.***

Ändring 67

Förslag till förordning Bilaga I – del B – punkt 6.3.1 – stycke 4 – led 3

Kommissionens förslag

Ändring

x är **15** %.

x är **20** %.

Ändring 68

Förslag till förordning Bilaga I – del B – punkt 6.3.2 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

För att beräkna denna formel ska de specifika utsläppsmålen för 2021 enligt punkt 4 korrigeras så att det beaktar skillnaden mellan uppmätta WLTP-koldioxidutsläpp och deklarerade WLTP-koldioxidutsläpp.

För nya aktörer ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att ändra denna förordning genom att utarbeta en formel för att beräkna det relevanta specifika utsläppsmålet för 2021 för varje tillverkare.

Ändring 69

Förslag till förordning Bilaga I – del B – punkt 6.3.2 – stycke 3 – led 3

Kommissionens förslag

Ändring

ZLEV-faktor (Zero/Low Emission Vehicle) är $(1+y-x)$, såvida inte denna summa är större än 1,05 eller mindre än **1,0**, i vilket fall ZLEV-faktorn ska sättas till 1,05 respektive **1,0**,

ZLEV-faktor (Zero/Low Emission Vehicle) är $(1+y-x)$, såvida inte denna summa är större än 1,05 eller mindre än **0,95**, i vilket fall ZLEV-faktorn ska sättas till 1,05 respektive **0,95**,

Ändring 99

Förslag till förordning Bilaga I – del B – punkt 6.3.2 – stycke 4 – stycke 3

Kommissionens förslag

x är **30** %.

Ändring

x är **35** %.