



## EUROPEISKA UNIONEN

EUROPAPARLAMENTET

RÅDET

Bryssel den 22 februari 2023  
(OR. en)

2021/0197 (COD)

PE-CONS 66/22

CLIMA 631  
ENV 1212  
TRANS 747  
MI 872  
CODEC 1853

### LAGSTIFTNINGSAKTER OCH ANDRA INSTRUMENT

|         |                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ärende: | 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 |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

# **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2023/...**

**av den ...**

**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**

**(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA  
FÖRORDNING

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>1</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>2</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet<sup>3</sup>, och

---

<sup>1</sup> EUT C 194, 12.5.2022, s. 81.

<sup>2</sup> EUT C 270, 13.7.2022, s. 38.

<sup>3</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 14 februari 2023 [(EUT ...)/(ännu inte offentliggjord i EUT)] och rådets beslut av den ...

av följande skäl:

- (1) Parisavtalet<sup>1</sup>, som antogs den 12 december 2015 inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) (*Parisavtalet*), trädde i kraft den 4 november 2016. Parterna i Parisavtalet har enats om att hålla ökningen i den globala medeltemperaturen långt under 2 °C över förindustriell nivå och att göra ansträngningar för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C över förindustriell nivå. Det åtagandet har förstärkts genom antagandet, inom ramen för UNFCCC, av klimatpakten från Glasgow den 13 november 2021, i vilken partskonferensen för UNFCCC, i sin funktion som partsmöte för Parisavtalet, konstaterar att klimatförändringarnas effekter kommer att vara mycket mindre vid en temperaturökning på 1,5 °C jämfört med 2 °C, och beslutar att göra ansträngningar för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C.

---

<sup>1</sup> EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (2) Att ta itu med klimat- och miljörelaterade utmaningar och uppnå målen i Parisavtalet står i centrum för kommissionens meddelande av den 11 december 2019 *Den europeiska gröna given*. Europaparlamentet begärde i sin resolution av den 15 januari 2020 om den europeiska gröna given<sup>1</sup> att omställningen till ett klimatneutralt samhälle skulle vara slutförd senast 2050, och utlyste ett klimat- och miljonödläge i sin resolution av den 28 november 2019 om klimat- och miljonödläget<sup>2</sup>. Behovet och värdet av den europeiska gröna given har bara ökat mot bakgrund av covid-19-pandemins mycket allvarliga effekter på unionsmedborgarnas hälsa och ekonomiska välbefinnande.

---

<sup>1</sup> EUT C 270, 7.7.2021, s. 2.

<sup>2</sup> EUT C 232, 16.6.2021, s. 28.

- (3) I den europeiska gröna given kombineras en omfattande uppsättning ömsesidigt förstärkande åtgärder och initiativ som syftar till att uppnå klimatneutralitet i unionen senast 2050 och fastställs en ny tillväxtstrategi som är inriktad på att omvandla unionen till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi med livskraftiga industrier som förblir världsledande inom sina respektive segment och globala drivkrafter för innovation, samtidigt som högavlönade arbetstillfällen av hög kvalitet säkerställs i unionen. Den syftar också till att skydda, bevara och förbättra unionens naturkapital och skydda medborgarnas hälsa och välbefinnande från miljörelaterade risker och effekter. Mot den bakgrunden skärper det åttonde miljöhandlingsprogrammet, som löper fram till 2030 och som fastställs i Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2022/591<sup>1</sup>, målet att påskynda den gröna omställningen till en klimatneutral, hållbar, giftfri, resurseffektiv, motståndskraftig och konkurrenskraftig cirkulär ekonomi baserad på förnybar energi, på ett rättvist, jämlikt och inkluderande sätt och att skydda, återställa och förbättra miljöns tillstånd och att samtidigt stödja och bygga vidare på den uppsättning åtgärder och initiativ som aviserats inom ramen för den europeiska gröna given. Samtidigt påverkar omställningen kvinnor och män på olika sätt och har en särskild inverkan på vissa missgynnade grupper, såsom äldre, personer med funktionsnedsättning och personer med minoritetsbakgrund i fråga om ras eller etnisk tillhörighet. Dessutom kommer omställningen att påverka regioner i unionen på olika sätt, särskilt strukturellt missgynnade regioner, randområden och yttersta randområden. Det måste därför säkerställas att omställningen är rättvis och inkluderande och att ingen lämnas utanför.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2022/591 av den 6 april 2022 om ett allmänt miljöhandlingsprogram för unionen till 2030 (EUT L 114, 12.4.2022, s. 22).

- (4) I det uppdaterade nationellt fastställda bidrag som överlämnades till UNFCCC:s sekretariat den 17 december 2020 åtog sig unionen att senast 2030 minska sina nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer.
- (5) Genom antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119<sup>1</sup> har unionen fastställt målet att minska utsläppen till netto noll senast 2050 och målet att uppnå negativa utsläpp därefter i lagstiftningen. I den förordningen fastställs också ett bindande inhemskt unionsmål att minska nettoutsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer senast 2030.
- (6) Alla ekonomiska sektorer, inbegripet vägtransportsektorn, förväntas bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar. Transportsektorn är den enda sektor där utsläppen har ökat sedan 1990. Detta omfattar vägtransporter med lätta och tunga fordon, som tillsammans står för över 70 % av de totala utsläppen från transporter. För att uppnå klimatneutralitet måste utsläppen från transporter minska med 90 % senast 2050.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (*europaisk klimatlag*) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

- (7) Den gröna och den digitala omställningen bör också hantera den sociala dimensionens betydelse för att säkerställa att mobilitet är prismässigt överkomlig och tillgänglig för alla, särskilt för pendlare utan tillgång till kollektivtrafik av god kvalitet eller andra mobilitetslösningar. Mer ambitiösa normer för koldioxidutsläpp för personbilar och lätta nyttofordon förväntas påskynda införandet av utsläppsfria fordon, göra dem mer prismässigt överkomliga och även påskynda utfasningen av fossila bränslen på andrahandsmarknaden inom alla segment, med större fördelar för låg- och medelinkomstkonsumenter. När de normerna antas är det också viktigt att ta hänsyn till den digitala och den gröna omställningens betydande ekonomiska och sociala konsekvenser och behovet av att skydda sysselsättningen och bevara unionsindustrins konkurrenskraft.
- (8) De åtgärder som fastställs i denna förordning är nödvändiga som inslag i en sammanhängande och konsekvent ram som är oundgänglig för att uppnå unionens övergripande mål att minska nettoutsläppen av växthusgaser liksom att minska unionens beroende av importerade fossila bränslen. Det är viktigt att kommissionen arbetar tillsammans med medlemsstaterna och intressenter inom industrin för att säkra leveranskedjan för de kritiska råvaror som behövs för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. Detta kommer också att stödja unionsindustrins konkurrenskraft och stärka unionens strategiska oberoende.

- (9) För att uppnå en minskning av nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer senast 2030 är det nödvändigt att skärpa de minskningskrav som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631<sup>1</sup> både för personbilar och lätta nyttofordon. En tydlig väg måste också fastställas för ytterligare minskningar efter 2030 för att bidra till uppnåendet av klimatneutralitetsmålet senast 2050. Utan ambitiösa åtgärder för minskade växthusgasutsläpp från vägtransporter skulle större utsläppsminskningar behövas inom andra sektorer, inbegripet sektorer där utfasningen av fossila bränslen är svårare.

---

<sup>1</sup> 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).

- (10) De skärpta kraven på minskade koldioxidutsläpp bör uppmuntra till en ökad andel utsläppsfria fordon på unionsmarknaden samtidigt som de gynnar konsumenter och medborgare genom bättre luftkvalitet, ökar energitryggheten och energieffektiviteten och dithörande energibesparingar, och säkerställer möjligheten till bibehållen innovation i fordonsindustrins värdekedja. Globalt sett måste unionens fordonsindustris värdekedja vara en ledande aktör i den pågående omställningen till utsläppsfri mobilitet. De skärpta normerna för minskade koldioxidutsläpp är teknikneutrala när det gäller att uppnå de mål som de fastställer för hela fordonsparken. 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 laddbara hybridfordon, kan fortsätta att spela en roll för omställningsvägen. I detta sammanhang är det viktigt att säkerställa korrekta och fullständiga uppgifter om dessa laddbara hybridfordons utsläppsprestanda.

- (11) Efter samråd med intressenter kommer kommissionen att lägga fram ett förslag om registrering efter 2035 av fordon som uteslutande drivs med koldioxidneutrala bränslen i enlighet med unionsrätten, utanför tillämpningsområdet för normerna för fordonsparken, och i överensstämmelse med unionens klimatneutralitetsmål.
- (12) Mot denna bakgrund bör nya skärpta mål för minskade koldioxidutsläpp fastställas för både nya personbilar och nya lätta nyttofordon 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.

- (13) Teknisk innovation är en förutsättning för att fasa ut fossila bränslen inom mobiliteten i unionen och bör därför stödjas. Betydande finansiering för innovation inom ekosystemet för mobilitet finns redan tillgänglig genom olika unionsfinansieringsinstrument, särskilt Horisont Europa – ramprogrammet för forskning och innovation, inrättat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/695<sup>1</sup>, InvestEU, inrättat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/523<sup>2</sup>, Europeiska regionala utvecklingsfonden, Sammanhållningsfonden, innovationsfonden, inrättad genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG<sup>3</sup>, och faciliteten för återhämtning och resiliens, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/241<sup>4</sup>. Unionen och medlemsstaterna bör fortsätta sina insatser för att stödja offentliga och privata investeringar i forskning och innovation inom den europeiska fordonsindustrin, inbegripet genom initiativ som främjar synergier inom fordonssektorn, såsom europeiska batterialliansen. Tillsammans med tydliga regleringssignaler kommer dessa insatser att stödja och uppmuntra tillverkare att fatta investeringsbeslut, upprätthålla Europas tekniska ledarskap inom denna sektor, bidra till att utveckla den industriella spetskompetensen inom framtidens teknik i unionen och säkerställa långsiktig hållbarhet och konkurrenskraft för unionens industriella bas.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/695 av den 28 april 2021 om inrättande av Horisont Europa – ramprogrammet för forskning och innovation, om fastställande av dess regler för deltagande och spridning och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1290/2013 och (EU) nr 1291/2013 (EUT L 170, 12.5.2021, s. 1).

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/523 av den 24 mars 2021 om inrättande av InvestEU-programmet och om ändring av förordning (EU) 2015/1017 (EUT L 107, 26.3.2021, s. 30).

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/241 av den 12 februari 2021 om inrättande av faciliteten för återhämtning och resiliens (EUT L 57, 18.2.2021, s. 17).

- (14) Målen i de reviderade normerna för koldioxidutsläpp bör åtföljas av en unionsstrategi för att hantera de utmaningar som ökad tillverkning av utsläppsfria fordon och tillhörande teknik medför, samtidigt som varje medlemsstats särdrag beaktas, och behovet av kompetenshöjning och omskolning av arbetstagare inom sektorn samt ekonomisk diversifiering och omställning av verksamheter, samtidigt som sysselsättningsnivåerna inom fordonsindustrin i unionen upprätthålls. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt de konsekvenser som denna omställning kommer att få för mikroföretag samt små och medelstora företag (SMF) i hela leveranskedjan i fordonsindustrin och för regioner och samhällen som påverkas av detta och som kan vara mer sårbara till följd av att de har en betydande fordonsindustri. I lämpliga fall bör ekonomiskt stöd övervägas på unions- och medlemsstatsnivå för att attrahera privata investeringar, inbegripet genom Europeiska socialfonden<sup>+</sup>, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1057<sup>1</sup>, fonden för en rättvis omställning, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1056<sup>2</sup>, innovationsfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden, Sammanhållningsfonden, faciliteten för återhämtning och resiliens och andra instrument i den fleråriga budgetram som fastställs i rådets förordning (EU, Euratom) 2020/2093<sup>3</sup> och Europeiska unionens återhämtningsinstrument, inrättat genom rådets förordning (EU) 2020/2094<sup>4</sup>, i linje med reglerna för statligt stöd och andra tillgängliga finansieringsinstrument, t.ex. från Europeiska investeringsbanken.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1057 av den 24 juni 2021 om inrättande av Europeiska socialfonden+ (ESF+) och om upphävande av förordning (EU) nr 1296/2013 (EUT L 231, 30.6.2021, s. 21).

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1056 av den 24 juni 2021 om inrättande av Fonden för en rättvis omställning (EUT L 231, 30.6.2021, s. 1).

<sup>3</sup> Rådets förordning (EU, Euratom) 2020/2093 av den 17 december 2020 om den fleråriga budgetramen 2021–2027 (EUT L 433I, 22.12.2020, s. 11).

<sup>4</sup> Rådets förordning (EU) 2020/2094 av den 14 december 2020 om inrättande av Europeiska unionens återhämtningsinstrument för att stödja återhämtningen efter covid-19-krisen (EUT L 433I, 22.12.2020, s. 23).

Kommissionens meddelande av den 18 februari 2022 om *Riktlinjer för statligt stöd till klimat, miljöskydd och energi 2022* gör det möjligt för medlemsstaterna att stödja företag när det gäller att fasa ut fossila bränslen i deras produktionsprocesser och införa miljövänligare teknik inom ramen för kommissionens meddelande av den 5 maj 2021 – *Uppdatering av industristrategin 2020: en starkare inre marknad för EU:s återhämtning (den uppdaterade nya industristrategin)*. Rådets rekommendation av den 16 juni 2022<sup>1</sup> är ett viktigt verktyg för medlemsstaterna när det gäller att hantera sysselsättningsaspekter och sociala aspekter på en rättvis omställning till en klimatneutral ekonomi. Kommissionen bör undersöka ytterligare möjligheter att stödja denna omställning och, mer specifikt, att begränsa denna omställnings eventuella negativa konsekvenser för sysselsättningen inom fordonsindustrin.

---

<sup>1</sup> Rådets rekommendation 2022/C 243/04 av den 16 juni 2022 om säkerställande av en rättvis omställning till klimatneutralitet (EUT C 243, 27.6.2022, s. 35).

- (15) För att identifiera eventuella finansieringsunderskott när det gäller att säkerställa en rättvis omställning i fordonsindustrins leveranskedja, och med särskild uppmärksamhet på SMF och de regioner som påverkas mest av omställningen till en klimatneutral ekonomi, bör kommissionen senast den 31 december 2025, på dagen för överlämnandet av den första lägesrapporten och med utgångspunkt i pågående initiativ, såsom omställningsvägen för ekosystemet för mobilitet och Regionkommitténs allians mellan regioner med fordonsindustri, i samarbete med medlemsstater, regioner och lokala myndigheter och alla relevanta intressenter, lägga fram en rapport med en analys som identifierar sådana finansieringsunderskott. Rapporten bör vid behov åtföljas av förslag på lämpliga finansiella åtgärder för att tillgodose de identifierade behoven.

- (16) I den uppdaterade nya industristrategin planeras gemensamt skapande av vägar för grön och digital omställning i partnerskap med näringslivet, myndigheter, arbetsmarknadens parter och andra intressenter. I detta sammanhang bör en omställningsväg för ekosystemet för mobilitet utvecklas som ska åtfölja omställningen inom fordonsindustrins värdekedja, inbegripet genom att kontinuitet säkerställs i dialogen mellan arbetsmarknadens parter där sektorn och dess intressenter är involverade, i full transparens. Omställningsvägen bör ägna särskild uppmärksamhet åt SMF i fordonsindustrins leveranskedja och åt samråd med arbetsmarknadens parter, inbegripet från medlemsstaternas sida. Den bör också bygga vidare på kommissionens meddelande av den 1 juli 2022 med titeln *Den europeiska kompetensagendan för hållbar konkurrenskraft, social rättvisa och motståndskraft*, som inkluderar initiativ såsom *kompetenspakten* i syfte att mobilisera den privata sektorn och andra intressenter att höja kompetensen och omskola arbetskraften i unionen inför den gröna och den digitala omställningen. Lämpliga åtgärder och incitament på unionsnivå och medlemsstatsnivå för att främja överkomliga priser på utsläppsfria fordon bör också hanteras inom ramen för omställningsvägen. De framsteg som görs med avseende på denna övergripande omställningsväg för ekosystemet för mobilitet bör övervakas vartannat år som en del av en lägesrapport som ska överlämnas av kommissionen.

Lägesrapporten bör beakta bland annat framstegen när det gäller införandet av utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, särskilt inom segmentet lätta nyttofordon, liksom åtgärder på unions- och medlemsstatsnivå och lokal nivå för att underlätta medlemsstaternas omställning till utsläppsfria lätta fordon, utvecklingen när det gäller deras pris och energieffektivitet, införandet av alternativa bränslen och framsteg vid den utbyggnad av offentlig och privat laddnings- och tankningsinfrastruktur som ska fastställas i en Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU (*förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen*) och i en omarbetning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU<sup>1</sup>, potentialen hos innovativ teknik att uppnå klimatneutral mobilitet, internationell konkurrenskraft, investeringar i fordonsindustrins värdekedja och kompetenshöjning och omskolning av arbetstagare samt omställning av verksamheter, framför allt inom SMF. Lägesrapporten bör också bygga på de lägesrapporter som medlemsstaterna ska lämna in vartannat år inom ramen för förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen. Kommissionen bör samråda med arbetsmarknadens parter vid utarbetandet av lägesrapporten, inbegripet angående resultaten av dialogen mellan arbetsmarknadens parter. Innovationerna inom fordonsindustrins leveranskedja fortsätter. Innovativa tekniker, såsom produktion av elektrobränslen med luftavskiljning, skulle, efter vidareutveckling, 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.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU av den 19 maj 2010 om byggnaders energiprestanda (EUT L 153, 18.6.2010, s. 13).

- (17) För att skydda miljön och medborgarnas hälsa i alla medlemsstater är det viktigt att också fasa ut fossila bränslen i den befintliga fordonsparken. Marknaden för begagnade fordon skapar en risk för att koldioxidutsläpp och luftföroreningar flyttas till mindre ekonomiskt utvecklade delar av unionen. För att påskynda minskningen av utsläpp från den befintliga fordonsparken och omställningen till utsläppsfria transporter är det av yttersta vikt att omvandling av fordon med förbränningsmotorer till elfordon med batteri- eller bränslecellsdrift uppmuntras, inbegripet genom en bedömning av hur införandet av sådana lösningar i medlemsstater kan underlättas.
- (18) Såsom anges i kommissionens meddelande av den 18 maj 2022 med titeln *Planen REPowerEU* är det, för att öka energibesparingar och energieffektivitet i transportsektorn och påskynda omställningen till utsläppsfria fordon, viktigt att öka andelen utsläppsfria fordon i offentliga fordonsparker och företags fordonsparker över en viss storlek. I detta syfte innehåller kommissionens meddelande av den 18 oktober 2022 med titeln *Kommissionens arbetsprogram 2023* ett initiativ för att miljöanpassa företagens fordonsparker. När kommissionen föreslår detta initiativ bör den säkerställa lika villkor och undvika fragmentering av den inre marknaden.

- (19) För att främja införandet av fordon som förbrukar mindre energi bör kommissionen undersöka konsekvenserna av att fastställa lägsta tröskelvärden för energieffektivitet för nya utsläppsfria personbilar och lätta nyttofordon som släpps ut på unionsmarknaden.
- (20) Målen för EU:s hela fordonspark ska kompletteras med den nödvändiga utbyggnad av laddnings- och tankningsinfrastruktur som ska fastställas i förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen och i en omarbetning av direktiv 2010/31/EU. I detta sammanhang är fortsatta och utökade investeringar i utbyggnaden av nödvändig infrastruktur mycket viktiga. Samtidigt är det av yttersta vikt att säkerställa en snabb utbyggnad av förnybar energi i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> 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).

- (21) Tillverkarna bör ges tillräcklig flexibilitet när det gäller att anpassa sina fordonsparker över tid för att kunna hantera omställningen till utsläppsfria fordon på ett sätt som är kostnadseffektivt och som stöder deras konkurrenskraft och banar väg för ytterligare innovation. Det är därför lämpligt att behålla strategin med sjunkande målnivåer i femårssteg.
- (22) Med de strängare målen för EU:s hela fordonspark från och med 2030 kommer tillverkarna att behöva införa betydligt fler utsläppsfria fordon på unionsmarknaden. I detta sammanhang skulle incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon inte längre tjäna sitt ursprungliga syfte, och den skulle riskera att göra förordning (EU) 2019/631 mindre ändamålsenlig. Incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon bör därför avskaffas från och med den 1 januari 2030. Dessförinnan, och således under hela detta decennium, kommer incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon att fortsätta att stödja införandet av fordon med utsläpp från noll upp till 50 g CO<sub>2</sub>/km, inklusive batterielfordon, bränslecellsdrivna elfordon som använder vätgas och välpresterande laddbara hybridelfordon. Riktmärkesnivåerna för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon bör dock revideras för att ta hänsyn till det snabbare införandet av utsläppsfria fordon på unionsmarknaden. Efter den 1 januari 2030 kommer laddbara hybridelfordon att fortsätta att räknas in med avseende på de mål för EU:s hela fordonspark som fordonstillverkarna är skyldiga att uppfylla.

- (23) De miljöinnovationskrediter som en tillverkare kan begära är för närvarande begränsade till 7 g CO<sub>2</sub>/km. Detta tak bör justeras nedåt i linje med målnivåerna för att säkerställa en välavvägd nivå på taket i förhållande till tillverkarnas genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp.
- (24) Genomförandet av normerna för koldioxidutsläpp är starkt kopplat till genomförandet av typgodkännandelagstiftningen. Till följd av att Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG<sup>1</sup> den 1 september 2020 upphävdes och ersattes av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858<sup>2</sup> är det lämpligt att ytterligare anpassa definitionerna och uppdatera hänvisningarna i förordning (EU) 2019/631 i förhållande till ramlagstiftningen för typgodkännande för att säkerställa fortsatt överensstämmelse mellan de båda uppsättningarna instrument.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("Ramdirektiv") (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

- (25) De ansträngningar i fråga om utsläppsminskningar som krävs för att uppnå målen för EU:s hela fordonspark fördelas mellan tillverkarna genom användning av en gränsvärdeskurva baserad på den genomsnittliga vikten för nya fordon i EU:s fordonspark och för tillverkarnas nya fordonspark. Även om det är lämpligt att behålla den mekanismen är det nödvändigt att förhindra en situation där en tillverkares specifika utsläppsmål blir negativt på grund av de strängare målen för EU:s hela fordonspark. Därför är det nödvändigt att klargöra att det specifika utsläppsmålet bör fastställas till 0 g CO<sub>2</sub>/km i sådana situationer.
- (26) De värden som används för att beräkna en tillverkares specifika utsläppsmål och genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp baseras på uppgifter som registrerats i typgodkännandedokumentationen och i intygen om överensstämmelse för de berörda fordonen. För att säkerställa att normerna för koldioxidutsläpp är ändamålsenliga är det viktigt att de uppgifter som används för dessa ändamål är korrekta. Om fel ändå upptäcks i uppgifterna är det kanske inte möjligt att, på grundval av typgodkännandelagstiftningen, korrigera typgodkännandedokumentationen eller de redan utfärdade intygen om överensstämmelse om uppgifterna avser typgodkännanden som upphört att gälla. I sådana situationer bör kommissionen ha befogenhet att begära att de relevanta typgodkännandemyndigheterna, eller i tillämpliga fall tillverkarna, utfärdar ett korrigeringsmeddelande på grundval av vilket de värden som används för att fastställa tillverkarnas resultat i fråga om att uppnå sina mål kan korrigeras.

- (27) Rapporteringskravet för fordon i kategorierna M<sub>2</sub> (bussar) och N<sub>2</sub> (medelstora lastbilar) omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956<sup>1</sup> och det är därför lämpligt att ta bort det rapporteringskravet från förordning (EU) 2019/631.
- (28) Med tanke på det ökade övergripande minskningsmålet 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 nya fordon som registrerats under ett kalenderår. Följaktligen bör möjligheten att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmålen upphöra från och med den 1 januari 2036 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.
- (29) För att säkerställa rättslig klarhet och överensstämmelse med nuvarande praxis är det lämpligt att klargöra att justeringarna av värdena M<sub>0</sub> och TM<sub>0</sub> bör göras genom delegerade akter som ändrar bilaga I till förordning (EU) 2019/631 i stället för genom delegerade akter som kompletterar den förordningen.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (EUT L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (30) 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 den översynen bör alla aspekter som beaktas i den rapportering som ska ske vartannat år beaktas.
- (31) Flera medlemsstater har meddelat att de planerar att påskynda införandet av utsläppsfria fordon genom att fastställa ett datum för utfasning före 2035 av nya personbilar och nya lätta nyttofordon som släpper ut koldioxid. Kommissionen bör identifiera alternativ för att underlätta denna omställning och överväga behovet av ytterligare åtgärder i linje med sådana planer.
- (32) Möjligheten att avsätta intäkterna från avgifterna för extra utsläpp till en särskild fond eller ett 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 omställning. Intäkter från avgifterna för extra utsläpp bör därför fortsätta att anses som intäkter i unionens allmänna budget i enlighet med artikel 8.4 i förordning (EU) 2019/631.
- (33) Det är viktigt att på unionsnivå bedöma lätta nyttofordons koldioxidutsläpp under hela livscykeln. För detta ändamål bör kommissionen utveckla en metod för bedömning och konsekvent uppgiftsrapportering om koldioxidutsläppen under hela livscykeln från lätta nyttofordon som släpps ut på unionsmarknaden.

- (34) I syfte att fastställa en gemensam unionsmetod för bedömning och konsekvent uppgiftsrapportering om koldioxidutsläppen under hela livscykeln från personbilar och lätta nyttofordon och i syfte att säkerställa att beräkningen av de specifika utsläppsmålen för tillverkare som ansvarar för koldioxidutsläppen från etappvis färdigbyggda lätta nyttofordon kan anpassas för att ta hänsyn till ändringar i förfarandet för fastställande av sådana fordons koldioxidutsläpp och vikt, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att komplettera förordning (EU 2019/631 genom att fastställa en sådan gemensam unionsmetod respektive, vid behov, ändra beräkningsformlerna i del B i bilaga I till den förordningen. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>1</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i utarbetandet av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med utarbetandet av delegerade akter.

---

<sup>1</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (35) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att skärpa kraven på minskade koldioxidutsläpp för både nya personbilar och nya lätta nyttofordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av deras omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (36) Förordning (EU) 2019/631 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## *Artikel 1*

Förordning (EU) 2019/631 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 5 ska ändras på följande sätt:

i) I led a ska sifferuppgiften ”37,5 %” ersättas med ”55 %”.

ii) I led b ska sifferuppgiften ”31 %” ersättas med ”50 %”.

b) Följande punkt ska införas:

”5a. Från och med den 1 januari 2035 ska följande mål för EU:s hela fordonspark tillämpas:

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

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 25 % av parken av nya personbilar och motsvarande en andel på 17 % av parken av nya lätta nyttofordon tillämpas i enlighet med punkt 6.3 i del A respektive B i bilaga I.”

d) Punkt 7 ska utgå.

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

i) I led a ska hänvisningen till ”bilaga II till direktiv 2007/46/EG” ersättas med ”artikel 4.1 a i) i förordning (EU) 2018/858”.

ii) Led b ska ersättas med följande:

”b) Kategori N<sub>1</sub> enligt definitionen i artikel 4.1 b i) i förordning (EU) 2018/858 och som omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 715/2007 (*lätta nyttofordon*), som registreras i unionen för första gången och som inte tidigare har registrerats utanför unionen (*nya lätta nyttofordon*); utsläppsfria fordon i kategori N med en referensvikt på över 2 610 kg eller 2 840 kg, beroende på vad som är aktuellt, ska från och med den 1 januari 2025 vid tillämpningen av den här förordningen, och utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) 2018/858 och förordning (EG) nr 715/2007, räknas som lätta nyttofordon som omfattas av den här förordningen om den extra referensvikten endast beror på energilagringssystemets vikt.”.

b) I punkt 3 ska hänvisningen till ”del A punkt 5 i bilaga II till direktiv 2007/46/EG” ersättas med ”del A punkt 5 i bilaga I till förordning (EU) 2018/858”.

3. Artikel 3.1 ska ändras på följande sätt:

a) Inledningsfrasen ska ersättas med följande:

”1. I denna förordning ska definitionerna i förordning (EU) 2018/858 gälla.  
Dessutom gäller följande definitioner:”.

b) Leden b–g samt i och n ska utgå.

4. I artikel 4.1 ska följande stycke läggas till:

”Vid tillämpning av första stycket c ska det specifika utsläppsmålet vara 0 g/km om det specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med punkt 6.3 i del A eller B i bilaga I är negativt.”

5. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas:

”6a. Om kommissionen finner att de preliminära uppgifter som överlämnats av medlemsstaterna i enlighet med punkt 2, eller de uppgifter som tillverkarna lämnat underrättelse om i enlighet med punkt 5, grundar sig på felaktiga uppgifter i typgodkännandedokumentationen eller i intygen om överensstämmelse, ska kommissionen underrätta typgodkännandemyndigheten, eller i tillämpliga fall tillverkaren, och begära att typgodkännandemyndigheten, eller i tillämpliga fall tillverkaren, utfärdar ett korrigeringsmeddelande med uppgift om de korrigerade uppgifterna. Korrigeringsmeddelandet ska översändas till kommissionen, och de korrigerade uppgifterna ska användas för att ändra de preliminära beräkningarna enligt punkt 4.”

b) Punkterna 10 och 11 ska utgå.

6. Följande artikel ska införas:

*”Artikel 7a*

*Koldioxidutsläpp under hela livscykeln*

1. Kommissionen ska senast den 31 december 2025 offentliggöra en rapport som anger en metod för bedömning och konsekvent uppgiftsrapportering om koldioxidutsläppen under hela livscykeln från personbilar och lätta nyttofordon som släpps ut på unionsmarknaden. Kommissionen ska överlämna rapporten till Europaparlamentet och rådet.
2. Kommissionen ska senast den 31 december 2025 anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att komplettera denna förordning genom att fastställa en gemensam unionsmetod för bedömning och konsekvent uppgiftsrapportering om koldioxidutsläppen under hela livscykeln från personbilar och lätta nyttofordon.
3. Från och med den 1 juni 2026 får tillverkarna på frivillig basis till kommissionen lämna uppgifter om koldioxidutsläppen under hela livscykeln för nya personbilar och nya lätta nyttofordon med användning av den metod som avses i punkt 2.”

7. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska första meningen ersättas med följande:

”Ett undantag om vilket ansöks enligt punkt 1 får beviljas från de specifika utsläppsmål som är tillämpliga till och med kalenderåret 2035.”

b) I punkt 4 ska första stycket ersättas med följande:

”4. En ansökan om undantag från det specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med del A punkterna 1–4 och 6.3 i bilaga I får göras för åren fram till och med kalenderåret 2028 av tillverkare som tillsammans med alla sina anslutna företag ansvarar för 10 000–300 000 av de nya personbilar som registreras i unionen varje kalenderår.”

8. Artikel 11.1 ska ersättas med följande:

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

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

Det sammanlagda bidraget från sådan teknik till minskningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp får vara högst

- 7 g koldioxid/km till och med 2024,
- 6 g koldioxid/km från och med 2025 till och med 2029,
- 4 g koldioxid/km från och med 2030 till och med 2034.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att ändra denna förordning genom att nedjustera värdena för det tak som avses i tredje stycket i denna punkt med verkan från och med 2025 i syfte att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen och samtidigt säkerställa en välavvägd nivå på det taket i förhållande till tillverkarnas genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp.”

9. Artikel 12.3 ska ersättas med följande:

- ”3. För att undvika att klyftan i förhållande till utsläppen vid verklig körning ökar, ska kommissionen senast den 1 juni 2023 bedöma hur uppgifter från verklig körning om bränsle- och energiförbrukning som samlats in i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392\* kan användas för att säkerställa att de värden för fordons koldioxidutsläpp och bränsle- eller energiförbrukning som fastställts i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 förblir representativa, över tid för varje tillverkare, i förhållande till utsläppen vid verklig körning.

Kommissionen ska övervaka och årligen rapportera om hur den klyfta som avses i första stycket utvecklas från 2021 och framåt och ska, så snart det finns tillräckliga uppgifter och senast den 31 december 2026, offentliggöra en rapport som anger en metod för en mekanism som justerar tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från och med 2030 med hjälp av uppgifter från verklig körning som samlats in i enlighet med genomförandeförordning (EU) 2021/392 samt bedöma huruvida en sådan mekanism är genomförbar.

Kommissionen ska överlämna denna rapport till Europaparlamentet och rådet, vid behov även med förslag till uppföljningsåtgärder, såsom lagstiftningsförslag för att införa en sådan mekanism.

---

\* Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av kommissionens genomförandeförordningar (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153 (EUT L 77, 5.3.2021, s. 8).”

10. I artikel 13.3 ska följande mening läggas till:

”Om uppgifterna i typgodkännandedokumentationen inte får korrigeras inom ramen för förordning (EU) 2018/858 ska den ansvariga typgodkännandemyndigheten utfärda ett korrigeringsmeddelande med de korrigerade uppgifterna och översända meddelandet till kommissionen och de berörda parterna.”

11. Artikel 14.2 ska ersättas med följande:

”2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att ändra bilaga I i enlighet med vad som föreskrivs i punkt 1 i den här artikeln.”

12. Följande artikel ska införas:

*”Artikel 14a*

*Lägesrapport*

1. Senast den 31 december 2025 och därefter vartannat år ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om framstegen mot utsläppsfri vägtrafik. Genom rapporten ska i synnerhet övervakning och bedömning ske av behovet av eventuella ytterligare åtgärder för att underlätta en rättvis omställning, inbegripet genom finansiella medel.

2. I rapporten ska kommissionen beakta alla faktorer som bidrar till en kostnadseffektiv utveckling mot klimatneutralitet senast 2050, inbegripet följande:
- a) Framsteg när det gäller införandet av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, särskilt inom segmentet lätta nyttofordon, samt när det gäller åtgärder på unionsnivå, medlemsstatsnivå och lokal nivå för att underlätta medlemsstaternas omställning till utsläppsfria lätta fordon.
  - b) Framsteg när det gäller utsläppsfria och utsläppssnåla fordons energieffektivitet och prismässiga överkomlighet.
  - c) Påverkan på konsumenterna, särskilt låg- och medelinkomsthushåll, inbegripet vad gäller elpriser.
  - d) Analys av marknaden för begagnade fordon.
  - e) Potentiella bidrag i form av koldioxidminskningar genom ytterligare åtgärder vars syfte är att sänka genomsnittsåldern på, och därmed utsläppen från, parken av lätta nyttofordon, såsom åtgärder för att stödja utfasningen av äldre fordon på ett socialt rättvist och miljömässigt sunt sätt.

- f) Inverkan på sysselsättningen i fordonsindustrin, särskilt mikroföretag samt små och medelstora företag (SMF), och ändamålsenligheten i åtgärder för att stödja omskolning och kompetenshöjning av arbetskraften.
- g) Befintliga finansiella åtgärders ändamålsenlighet och behovet av ytterligare åtgärder, inbegripet lämpliga finansiella åtgärder, på unionsnivå, medlemsstatsnivå eller lokal nivå för att säkerställa en rättvis omställning och mildra eventuella negativa socioekonomiska effekter, särskilt i de regioner och samhällen som påverkas mest.
- h) Framsteg när det gäller dialogen mellan arbetsmarknadens parter samt när det gäller aspekter för att ytterligare underlätta en ekonomiskt livskraftig och socialt rättvis omställning till utsläppsfri vägtrafik.
- i) Framsteg när det gäller utbyggnaden av offentlig och privat laddnings- och tankningsinfrastruktur, inbegripet framsteg inom ramen för Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU och en omarbetning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU\*.
- j) Vad innovativ teknik och hållbara alternativa drivmedel, inklusive syntetiska drivmedel, potentiellt kan bidra med när det gäller att uppnå klimatneutral mobilitet.

- k) Koldioxidutsläppen under hela livscykeln för nya personbilar och nya lätta nyttofordon som släpps ut på marknaden, enligt vad som rapporterats i enlighet med artikel 7a.
  - l) Denna förordnings inverkan på uppnåendet av medlemsstaternas mål enligt förordning (EU) 2018/842 och en omarbetning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG\*\*.
3. Det datum som den första lägesrapporten enligt punkt 1 överlämnas ska kommissionen även, i samarbete med medlemsstaterna och alla relevanta intressenter, överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet som innehåller en analys för att identifiera eventuella finansieringsunderskott när det gäller att säkerställa en rättvis omställning i fordonsindustrins leveranskedja, med särskild uppmärksamhet på SMF samt de regioner som påverkas mest av omställningen. Rapporten ska vid behov åtföljas av förslag till lämpliga finansiella åtgärder för att tillgodose de identifierade behoven.

---

\* Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU av den 19 maj 2010 om byggnaders energiprestanda (EUT L 153, 18.6.2010, s. 13).

\*\* Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (EUT L 152, 11.6.2008, s. 1).”

13. Artikel 15 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Under 2026 ska kommissionen på grundval av den rapportering som sker vartannat år göra en översyn av denna förordnings ändamålsenlighet och effekter och överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med resultatet av översynen. Kommissionen ska särskilt bedöma de framsteg som gjorts inom ramen för denna förordning vad gäller uppnåendet av de minskningsmål som anges i artikel 1.5a, med beaktande av den tekniska utvecklingen, inbegripet när det gäller teknik för laddbara hybrider, samt vikten av en ekonomiskt livskraftig och socialt rättvis omställning till utsläppsfri mobilitet. På grundval av denna bedömning ska kommissionen bedöma behovet av att se över de mål som anges i artikel 1.5a. Kommissionen ska också bedöma konsekvenserna av att fastställa lägsta tröskelvärden för energieffektivitet för nya utsläppsfria personbilar och lätta nyttofordon som släpps ut på unionsmarknaden.

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

b) Punkterna 2–5 ska utgå.

c) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. Senast den 31 december 2024 ska kommissionen se över direktiv 1999/94/EG med beaktande av behovet av att ge konsumenterna korrekt, tillförlitlig och jämförbar information om bränsle- och energiförbrukning, koldioxidutsläpp och luftföroreningar från nya personbilar som släpps ut på marknaden, inbegripet under verkliga körförhållanden, samt utvärdera möjligheterna att införa märkning för bränsleekonomi och koldioxidutsläpp för nya lätta nyttofordon.

Översynen ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.”

d) Följande punkt ska läggas till:

”9. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att ändra de formler som anges i del B i bilaga I, om sådana ändringar är nödvändiga för att beakta det förfarande för etappvis färdigbyggda fordon i kategori N<sub>1</sub> som anges i del A i bilaga III.”

14. Artikel 17 ska ändras på följande sätt:
- a) I punkt 2 ska hänvisningen till ”artiklarna 7.8, 10.8, 11.1 fjärde stycket, 13.4, 14.2 och 15.8” ersättas med ”artikel 7.8, artikel 7a.2, artikel 10.8, artikel 11.1 fjärde stycket, artikel 13.4, artikel 14.2 samt artikel 15.8 och 15.9”.
  - b) I punkt 3 ska hänvisningen till ”artiklarna 7.8, 10.8, 11.1 fjärde stycket, 13.4, 14.2 och 15.8” ersättas med ”artikel 7.8, artikel 7a.2, artikel 10.8, artikel 11.1 fjärde stycket, artikel 13.4, artikel 14.2 samt artikel 15.8 och 15.9”.
  - c) I punkt 6 ska hänvisningen till ”artiklarna 7.8, 10.8, 11.1 fjärde stycket, 13.4, 14.2 och 15.8” ersättas med ”artikel 7.8, artikel 7a.2, artikel 10.8, artikel 11.1 fjärde stycket, artikel 13.4, artikel 14.2 samt artikel 15.8 och 15.9”.
15. Bilaga I ska ändras i enlighet med bilagan till denna förordning.

## *Artikel 2*

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i ... den ...

*På Europaparlamentets vägnar*

*[...]*

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

*[...]*

*Ordförande*

---

## **BILAGA**

Bilaga I till förordning (EU) 2019/631 ska ändras på följande sätt:

1. Del A ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 6.1 ska rubriken ersättas med följande:

”Mål för EU:s hela fordonspark från och med 2025”.

b) I punkt 6.1.2 ska rubriken ersättas med följande:

”Mål för EU:s hela fordonspark för 2030–2034”.

c) Följande punkt ska läggas till:

”6.1.3 Mål för EU:s hela fordonspark från och med 2035

$$\text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2035} = \text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2021} \cdot (1 - \text{reduktionsfaktor}_{2035})$$

där

$\text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2021}$  är enligt definitionen i punkt 6.0,

$\text{reduktionsfaktor}_{2035}$  är enligt definitionen i artikel 1.5a a.”

- d) I punkt 6.2 ska rubriken ersättas med följande:

”Specifika referensutsläppsmål”.

- e) Punkt 6.2.2 ska utgå.

- f) Punkt 6.3 ska ersättas med följande:

”6.3 Specifika utsläppsmål från och med 2025

6.3.1 Specifika utsläppsmål för 2025–2029:

Specifikt utsläppsmål = specifikt referensutsläppsmål · ZLEV-faktor  
(*Zero/Low Emission Vehicle* – utsläppsfria och utsläppsnåla fordon)

där

specifikt referensutsläppsmål är det specifika referensutsläppsmålet för  
koldioxid, fastställt i enlighet med punkt 6.2.1,

ZLEV-faktor 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,

där

- y är andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i tillverkarens fordonspark av nya personbilar, beräknat som det sammanlagda antalet nya utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, vart och ett av dem räknat som  $ZLEV_{specific}$  i enlighet med följande formel, delat med det sammanlagda antalet nya personbilar som registrerats det berörda kalenderåret,

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left( \frac{\text{specifika koldioxidutsläpp} \cdot 0,7}{50} \right)$$

För nya personbilar som registrerats i medlemsstater med en andel utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i sin fordonspark under 60 % av unionsgenomsnittet för år 2017 och med färre än 1 000 nya utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som registrerats under 2017\* ska  $ZLEV_{specific}$  till och med 2029 beräknas i enlighet med följande formel:

$$ZLEV_{specific} = \left( 1 - \left( \frac{\text{specifika koldioxidutsläpp} \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Om andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon utgör mer än 5 % av en medlemsstats fordonspark av nya personbilar som registrerats under ett år mellan 2025 och 2028, ska den medlemsstaten inte ha rätt att tillämpa multiplikatorn på 1,85 under de följande åren.

- x är 25 % under åren 2025–2029.

### 6.3.2 Specifika utsläppsmål för 2030–2034:

Specifikt utsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark<sub>2030</sub> +  $a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

där

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2030</sub> fastställs i enlighet med punkt 6.1.2,

$a_{2030}$  är  $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2030}}{\text{genomsnittliga utsläpp}_{2021}}$

där

$a_{2021}$  är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

genomsnittliga utsläpp<sub>2021</sub> är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM<sub>0</sub> är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

### 6.3.3 Specifika utsläppsmål från och med 2035

Specifikt utsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark<sub>2035</sub> +  $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

där

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2035</sub> fastställs i enlighet med punkt 6.1.3,

$a_{2035}$  är  $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2035}}{\text{genomsnittliga utsläpp}_{2021}}$

där

$a_{2021}$  är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

genomsnittliga utsläpp<sub>2021</sub> är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM<sub>0</sub> är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

---

\* Andelen utsläppssnåla och utsläppsfria fordon i en medlemsstats park av nya personbilar år 2017 beräknas som det sammanlagda antalet nya utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som registrerats under 2017 delat med det sammanlagda antalet nya personbilar som registrerats samma år.”

2. Del B ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 6.1 ska rubriken ersättas med följande:

”Mål för EU:s hela fordonspark från och med 2025”.

b) I punkt 6.1.2 ska rubriken ersättas med följande:

”Mål för EU:s hela fordonspark för 2030–2034”.

c) Följande punkt ska läggas till:

”6.1.3 Mål för EU:s hela fordonspark från och med 2035

$$\text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2035} = \text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2021} \cdot (1 - \text{reduktionsfaktor}_{2035})$$

där

$\text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2021}$  är enligt definitionen i punkt 6.0,

$\text{reduktionsfaktor}_{2035}$  är enligt definitionen i artikel 1.5a b.”

d) Punkt 6.2.2 ska ersättas med följande:

”6.2.2 Specifika referensutsläppsmål för 2030–2034:

Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark<sub>2030</sub> +  $\alpha$  ·  
(TM-TM<sub>0</sub>)

där

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2030</sub> fastställs i enlighet med punkt 6.1.2,

$\alpha$  är a<sub>2030</sub>, där den genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya  
lätta nyttofordon är lika med eller lägre än TM<sub>0</sub>, och a<sub>2021</sub> där den  
genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya lätta nyttofordon  
är högre än TM<sub>0</sub>;

där

a<sub>2030</sub> är  $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2030}}{\text{genomsnittliga utsläpp}_{2021}}$

a<sub>2021</sub> är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

genomsnittliga utsläpp<sub>2021</sub> är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM<sub>0</sub> är enligt definitionen i punkt 6.2.1.”

e) Följande punkt ska läggas till:

”6.2.3 Specifika referensutsläppsmål från och med 2035

Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark<sub>2035</sub> +  $\alpha \cdot$   
(TM-TM<sub>0</sub>)

där

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2035</sub> fastställs i enlighet med punkt 6.1.3,

$\alpha$  är  $a_{2035,L}$  där den genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya  
lätta nyttofordon är lika med eller lägre än TM<sub>0</sub>, och  $a_{2035,H}$  där den  
genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya lätta nyttofordon  
är högre än TM<sub>0</sub>;

där

$a_{2035,L}$  är  $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2035}}{\text{genomsnittliga utsläpp}_{2021}}$

$a_{2035,H}$  är  $\frac{a_{2021} \cdot \text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2035}}{\text{mål för EU:s hela fordonspark}_{2025}}$

genomsnittliga utsläpp<sub>2021</sub> är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM<sub>0</sub> är enligt definitionen i punkt 6.2.1.”

f) Punkt 6.3 ska ersättas med följande:

”6.3 Specifika utsläppsmål från och med 2025

6.3.1 Specifika utsläppsmål för 2025–2029:

Specifikt utsläppsmål = (specifikt referensutsläppsmål – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – mål för EU:s hela fordonspark<sub>2025</sub>)) · ZLEV-faktor

där

specifikt referensutsläppsmål är det specifika referensutsläppsmålet för koldioxid, fastställt i enlighet med punkt 6.2.1,

$\emptyset_{\text{targets}}$  är genomsnittet, viktat på grundval av antalet nya lätta nyttofordon för varje enskild tillverkare, av alla specifika referensutsläppsmål som fastställts i enlighet med punkt 6.2.1,

ZLEV-faktor 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,

där

y är andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i tillverkarens fordonspark av nya lätta nyttofordon, beräknat som det sammanlagda antalet nya utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, vart och ett av dem räknat som  $ZLEV_{specific}$  i enlighet med följande formel, delat med det sammanlagda antalet nya personbilar som registrerats det berörda kalenderåret:

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left( \frac{\text{specifika koldioxidutsläpp}}{50} \right)$$

x är 17 % under åren 2025–2029.

### 6.3.2 Specifika utsläppsmål för 2030–2034:

Specifikt utsläppsmål = (specifikt referensutsläppsmål – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – mål för EU:s hela fordonspark<sub>2030</sub>))

där

specifikt referensutsläppsmål är det specifika referensutsläppsmålet för tillverkaren, fastställt i enlighet med punkt 6.2.2,

$\emptyset_{\text{targets}}$  är genomsnittet, viktat på grundval av antalet nya lätta nyttofordon för varje enskild tillverkare, av alla specifika referensutsläppsmål som fastställs i enlighet med punkt 6.2.2,

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2030</sub> fastställs i enlighet med punkt 6.1.2.

### 6.3.3 Specifika utsläppsmål från och med 2035

Specifikt utsläppsmål = (specifikt referensutsläppsmål – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – mål för EU:s hela fordonspark<sub>2035</sub>))

där

specifikt referensutsläppsmål är det specifika referensutsläppsmålet för tillverkaren, fastställt i enlighet med punkt 6.2.3,

$\emptyset_{\text{targets}}$  är genomsnittet, viktat på grundval av antalet nya lätta nyttofordon för varje enskild tillverkare, av alla specifika referensutsläppsmål som fastställs i enlighet med punkt 6.2.3,

mål för EU:s hela fordonspark<sub>2035</sub> fastställs i enlighet med punkt 6.1.3.”

---