



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 16 juli 2021
(OR. en)

10906/21

**Interinstitutionellt ärende:
2021/0197 (COD)**

**CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	15 juli 2021
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2021) 556 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner

För delegationerna bifogas dokument – COM(2021) 556 final.

Bilaga: COM(2021) 556 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 14.7.2021
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner

(Text av betydelse för EES)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -
{SWD(2021) 614 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

- **Motiv och syfte med förslaget**

Genom **meddelandet om den europeiska gröna given**¹ lanserades en ny tillväxtstrategi för EU som syftar till att omvandla EU till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi. Däri bekräftas kommissionens ambition att höja sina klimatmål och göra Europa till den första klimatneutrala kontinenten senast 2050. Vidare syftar den till att skydda människors hälsa och välbefinnande mot miljörelaterade risker och effekter. 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.

Åtgärder mot klimatförändringarna kan inte vänta. I linje med de vetenskapliga resultaten från specialrapporten från FN:s klimatpanel (IPCC) måste koldioxidneutralitet uppnås omkring 2050 och neutralitet för alla andra växthusgaser senare under decenniet. Denna brådskande utmaning kräver att EU intensifierar sina åtgärder och visar prov på globalt ledarskap genom att bli klimatneutralt senast 2050. Detta mål anges i meddelandet **En ren jord åt alla** – En europeisk strategisk långsiktig vision för en stark, modern, konkurrenskraftig och klimatneutral ekonomi²,

På grundval av en omfattande konsekvensbedömning föreslog kommissionen i sitt meddelande från september 2020 om **höjning av Europas klimatambition för 2030**³ att EU skulle öka sin ambitionsnivå och lägga fram en heltäckande plan för att på ett ansvarsfullt sätt höja Europeiska unionens bindande mål för 2030 till en nettoutsläppsminskning på minst 55 %. Att nu höja ambitionsnivån för 2030 bidrar till att ge beslutsfattare och investerare trygghet, så att beslut som fattas under de kommande åren inte låser in utsläppsnivåer som är oförenliga med EU:s mål att bli klimatneutralt senast 2050. Målet för 2030 ligger i linje med Parisavtalets mål att hålla den globala temperaturökningen väl under 2 °C och eftersträva att hålla den på 1,5 °C.

Vid sitt möte i december 2020 godkände Europeiska rådet EU:s nya bindande mål för 2030⁴. Rådet uppmanade också kommissionen ”att bedöma hur alla ekonomiska sektorer på bästa sätt kan bidra till målet för 2030 och att ta fram de förslag som krävs, åtföljda av en djupgående undersökning av de ekonomiska, miljörelaterade och sociala effekterna på medlemsstatsnivå, genom att beakta nationella energi- och klimatplaner”.

Därför gör den **europeiska klimatlagen**, så som den överenskommit med medlagstiftarna, EU:s mål om klimatneutralitet rättsligt bindande och höjer ambitionen för 2030 genom att ett mål på minst 55 % nettoutsläppsminskning fram till 2030 fastställs jämfört med 1990 års nivåer.

För att följa den väg som föreslås i den europeiska klimatlagen och uppnå denna höjda ambitionsnivå för 2030 har kommissionen sett över den nuvarande klimat- och energirelaterade lagstiftningen, som förväntas minska utsläppen av växthusgaser med 40 % senast 2030 och med 60 % senast 2050.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 690 final.

⁴ Europeiska rådets slutsatser av den 10–11 december 2020 (EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8).

55 %-paketet, som tillkännagavs i kommissionens klimatmålsplan⁵, är den tyngsta grundbulten i insatserna för att uppnå det ambitiösa nya klimatmålet för 2030, och alla ekonomiska sektorer och politikområden kommer att behöva bidra, även vägtransporter.

Transportområdet är den enda sektor där utsläppen av växthusgaser har ökat. **Utsläppen** av växthusgaser **från vägtransporter** är inget undantag. De står för nästan 20 % av EU:s totala utsläpp av växthusgaser och har ökat betydligt sedan 1990. Trafiken och trafikstockningar fortsätter att påverka luftkvaliteten, vilket leder till att allt fler städer inför låg- och nollutsläppszoner som begränsar det lokala tillträdet för fordon med förbränningsmotorer och till att vissa medlemsstater meddelar att försäljningen av bilar med förbränningsmotorer kommer att fasas ut.

Fordonsindustrin är av central betydelse för EU:s ekonomi och står för över 7 % av EU:s BNP. Den sysselsätter – direkt eller indirekt – 14,6 miljoner européer inom tillverkning, försäljning, underhåll, byggnation, transporter och transporttjänster. EU är en av världens största tillverkare av motorfordon och är tekniskt ledande inom denna sektor. EU:s investerar varje år 60,9 miljarder euro i forskning och utveckling inom fordonsområdet.

Fordonsindustrin genomgår en betydande strukturomvandling, till exempel i form av övergång till ren och digital teknik, särskilt övergången från förbränningsmotorer till utsläppsfri och utsläppssnål teknik samt alltmer uppkopplade fordon. Ambitionen bör vara att ge fordonsindustrin möjlighet att fortsätta och stärka sitt ledarskap inom framtidens teknik, särskilt mot bakgrund av den internationella konkurrensen.

I kommissionens **Strategi för hållbar och smart mobilitet**⁶ behandlas de övergripande svårigheterna i samband med övergången till utsläppsfri mobilitet och beskrivs en färdplan för att få de europeiska transporterna på rätt spår mot en hållbar och smart framtid.

Den handlingsplan som åtföljer strategin omfattar politik som bland annat syftar till att öka användningen av utsläppsfria fordon och tillhörande infrastruktur. Övergången till utsläppsfria fordon kommer att förhindra föroreningar och förbättra människors hälsa. En sådan övergång stöder också **nollföroreningsambitionen** i den europeiska gröna given, i enlighet med handlingsplanen för nollföroreningar⁷.

Utsläppsnormerna för koldioxid från personbilar och lätta nyttofordon är mycket viktiga som drivkrafter för att minska koldioxidutsläppen från sektorn, vilket framgår av meddelandet om höjning av Europas klimatambition för 2030.

De **allmänna målen** för detta förslag är att bidra till att uppnå klimatneutralitet senast 2050 och i detta syfte, i enlighet med den europeiska klimatlagen, bidra till att uppnå nettominskningar av växthusgasutsläppen med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990.

Förslaget har **tre specifika mål**. Det första är att bidra till klimatmålen för 2030 och 2050 genom att minska koldioxidutsläppen från personbilar och lätta nyttofordon.

Med tanke på att utsläppsnormerna för koldioxid inte har någon omedelbar effekt på minskningen av utsläppen från fordonsbeståndet, och med tanke på dynamiken i förnyelsen av det, är det viktigt med snara åtgärder för att säkerställa att det långsiktiga målet uppnås.

⁵ COM(2020) 562 final

⁶ COM(2020)789 final.

⁷ COM/2021/400 final, se även direktiv 2008/50/EG om luftkvalitet och renare luft i Europa och direktiv (EU) 2016/2284 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar.

Det andra specifika målet är att **konsumenterna och medborgarna** kan dra nytta av en bredare spridning av utsläppsfria fordon. De viktigaste förväntade fördelarna är, framförallt i städer, inte bara förbättrad luftkvalitet. Normerna för koldioxidutsläpp leder till att tillverkarna ökar utbudet av utsläppsfria fordon, vilket innebär att konsumenterna kan dra nytta av mer överkomliga utsläppsfria fordonsmodeller och betydande energibesparingar till följd av användningen av sådana fordon, vilket minskar den totala ägandekostnaden för dem.

Det tredje specifika målet är att stimulera **innovation inom utsläppsfri teknik** och därmed stärka det **tekniska ledarskapet** i fordonsindustrins värdekedja och stimulera sysselsättningen i EU. Även om fordonsindustrin har varit framgångsrik när det gäller att utveckla och tillverka avancerad teknik för fordon med förbränningsmotorer och marknadsföra den över hela världen, måste den i allt högre grad investera i utsläppsfri teknik. I detta globala sammanhang måste även EU:s fordonskedja vara en ledande aktör i den pågående globala övergången till utsläppsfri mobilitet. Förslaget är teknikneutralt och kommer att åtföljas av åtgärder för att främja utsläppsfria drivmedel och laddningsinfrastruktur.

Ytterligare sidovinsterna förväntas vara **ökad energieffektivitet och energitrygghet**.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta 55 %-paket på klimat- och energiområdet är ett omfattande steg i översynen av unionslagstiftningen för att anpassa den till EU:s utökade klimatambitioner. Alla initiativ i paketet är nära sammankopplade.

Detta lagstiftningsförslag om utsläppsnormer för koldioxid för personbilar och lätta nyttofordon kompletterar de övriga förslagen i paketet och är förenligt med framför allt följande åtgärder.

Genom att de säkerställer minskade utsläpp från vägtransporter, stödjer utsläppsnormerna för koldioxid framförallt medlemsstaternas strävan att uppnå sina mål i **Ansvarsfördelningsförordningen (EU) 2018/842**

⁸. Eftersom de ger incitament till elektrifiering av fordon, bidrar de både till energieffektivitetsmålen och genom att tillhandahålla en kompletterande väg till användning av förnybar energi även till målet för förnybar energi.

Utsläppsnormerna för koldioxid och utsläppshandeln för byggnader och vägtransporter kompletterar varandra tydligt. Utsläppsnormerna för koldioxid berör tillgång på bränsleeffektiva och utsläppsfria fordon och fastställer krav på fordonstillverkare med avseende på deras nya fordonsparker. Utvidgningen av utsläppshandeln gäller bränsleanvändningen i hela fordonsbeståndet. Den skulle kunna öka både efterfrågan på mer bränsleeffektiva fordon och på utsläppsfria fordon, vilket skulle underlätta uppfyllandet av fordonstillverkarnas effektivitetsmål i fråga om koldioxid.

Utsläppsnormerna för koldioxid, som ska främja utbudet av nya utsläppsfria fordon på marknaden, är också en kompletterande åtgärd till **direktiv (EU) 2018/2001 om förnybar energi**⁹, som kommer att minska koldioxidutsläppen från produktionen av el som används i elfordon och stimulera användningen av förnybara och koldioxidsnåla drivmedel för fordon med förbränningsmotorer i beståndet.

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013.

⁹ 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).

Det finns också betydande synergieffekter mellan utsläppsnormerna för koldioxid och ett skärpt utsläppshandelssystem¹⁰ och direktivet om förnybar energi. Utsläppshandelssystemet och direktivet om förnybar energi kommer att driva på utfasningen av fossila bränslen i elproduktionen, så att utsläppsfria fordon, som främjas av utsläppsnormerna för koldioxid, i allt större utsträckning drivs av förnybara energikällor, vilket leder till minskade koldioxidutsläpp från källa till hjul.

Även om utsläppsnormerna för koldioxid säkerställer tillgången på utsläppsfria fordon, är **direktiv 2014/94/EU om infrastruktur för alternativa bränslen**¹¹, som uppmuntrar utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastruktur, ett nödvändigt kompletterande instrument för att ta itu med marknadshindren för utbyggnaden av infrastruktur. Detta i sin tur uppmuntras genom förordningen om ansvarsfördelning som också driver på medlemsstaterna att vidta åtgärder på sina vägtransportområden.

En kombination av energibeskattnings-, investeringar i laddnings- och tankningsinfrastruktur, ny koldioxidprissättning och uppdaterade koldioxidnormer leder till en balanserad och kostnadseffektiv strategi för att minska utsläppen från vägtransporter, åtgärda marknadshinder och marknadsmisslyckanden samt ge investerarna säkerhet att investera i utsläppsfri teknik.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslagen i 55 %-paketet är förenliga med alla EU-åtgärder och all EU-politik och hjälper EU att uppnå det höjda målet för 2030 och en framgångsrik och rättvis omställning till klimatneutralitet 2050, i enlighet med kommissionens meddelande om den europeiska gröna given.

55 %-paketet, Next Generation EU och den fleråriga budgetramen för 2021–2027 kommer att bidra till att uppnå den gröna och digitala omställningen som Europa strävar efter. Kombinationen av dessa åtgärder kommer att bidra till lösningen av den ekonomiska krisen och påskynda övergången till en miljövänlig och hållbar ekonomi genom att koppla samman klimatåtgärder och ekonomisk tillväxt. Paketets initiativ är också förenliga med unionens politik för en miljövänlig och cirkulär ekonomi, hållbar och smart mobilitet och handlingsplanen för nollföroreningar. Om inga ambitiösa åtgärder vidtas för att uppnå utsläppsfria vägtransporter, skulle andra sektorer i ekonomin behöva bidra mer till EU:s övergripande utsläppsminskningssmål.

Som framgår av meddelandet från kommissionen **Uppdatering av industristrategin 2020: en starkare inre marknad för EU:s återhämtning**¹² kommer kommissionen att samarbeta med myndigheter, berörda parter och arbetsmarknadens parter i en gemensam process för att identifiera de gröna och digitala omställningsvägar som kommer att stödja en ökad tillverkning av utsläppsfria fordon, en snabb utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och tillhörande kompetenshöjning och omskolning av arbetstagare.

Detta initiativ är också förenligt med EU:s politik för forskning och innovation. Stöd till utvecklingen av utsläppsfri teknik kommer också att finnas inom ramen för EU:s ramprogram för forskning och innovation, särskilt genom Horisont Europa-partnerskapen.

Dessutom, för att öka samstämmigheten mellan olika politikområden, och som tillkännagavs i kommissionens meddelande **Bättre lagstiftning: Samarbete för att skapa bättre lagar**¹³, är

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG.

¹¹ 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).

¹² COM(2021) 350 final.

¹³ COM(2021) 219 final.

kommissionen i färd med att förbättra sina riktlinjer för bättre lagstiftning för att säkerställa att alla dess initiativ följer principen om att inte orsaka någon betydande skada och därmed uppfylla de skyldigheter som fastställs i den europeiska klimatlagen.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORCIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Den rättsliga grunden för detta förslag är artikel 192 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). I enlighet med artiklarna 191 och 192.1 i EUF-fördraget ska Europeiska unionen bidra till att bland annat följande mål uppnås: bevara, skydda och förbättra miljön, och främja åtgärder på internationell nivå för att lösa regionala eller globala miljöproblem, särskilt för att bekämpa klimatförändringen. På grundval av artikel 192 i EUF-fördraget har unionen redan antagit strategier för att hantera koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon genom förordning (EG) nr 443/2009 och förordning (EU) nr 510/2011, som upphävdes och ersattes av förordning (EU) 2019/631, som trädde i kraft den 1 januari 2020.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Klimatförändringar är ett gränsöverskridande problem som inte kan lösas genom enbart nationella eller lokala åtgärder. Samordning av klimatåtgärder måste vidtas på europeisk nivå och, där det är möjligt, även på global nivå. EU-åtgärder är motiverade av subsidiaritetskäl i enlighet med artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. Sedan 1992 har EU arbetat med att ta fram gemensamma lösningar och driva på globala insatser för att ta itu med klimatförändringarna. Mer specifikt kommer åtgärder på EU-nivå att möjliggöra kostnadseffektiv uppfyllelse av de långsiktiga målen för utsläppsminskning, och de mål som fastställts för 2030, och samtidigt säkerställa rättvisa och miljöintegritet. Artiklarna 191 till 193 i EUF-fördraget bekräftar och specificerar EU:s befogenheter i fråga om klimatförändringar.

Mot bakgrund av utsläppsminskningmålet för 2030, och mot bakgrund av det klimatneutralitetsmål som ska uppnås senast 2050, krävs kraftfullare EU-åtgärder för att ge ett tillräckligt stort bidrag från vägtransportsektorn.

Initiativ på nationell, regional och lokal nivå kan visserligen skapa synergieffekter, men inte i tillräcklig utsträckning. Om EU inte genomför samordnade insatser i form av skärpta utsläppsnormer för koldioxid skulle det kunna leda till en risk för marknadsfragmentering på grund av olika nationella system, olika ambitionsnivåer och utformningar. Var och en för sig skulle enskilda medlemsstater också utgöra en alltför liten marknad för att uppnå samma nivå av resultat, och därför behövs en EU-omfattande strategi för att driva på förändringar på branschnivå och för att skapa stordriftsfördelar.

• Proportionalitetsprincipen

Detta förslag är förenligt med proportionalitetsprincipen, eftersom det inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå unionens mål att minska växthusgasutsläppen på ett kostnadseffektivt sätt, samtidigt som det säkerställer rättvisa och miljöintegritet.

Den europeiska klimatlagen, som Europaparlamentet och rådet enats om, innebär en total minskning av växthusgasutsläppen i hela ekonomin och på nationell nivå med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer fram till 2030 och klimatneutralitet till 2050. Detta förslag omfattar en betydande andel av dessa utsläpp av växthusgaser och undviker behovet av mer ambitiösa utsläppsminskningar i andra sektorer där utfasningen av fossila bränslen är svårare.

Det innehåller en översyn av dagens utsläppsnormer för koldioxid för bilar och lätta kommersiella nyttofordon så att målet uppnås.

- **Val av instrument**

Förslaget innebär en ändring av förordning (EU) 2019/631 och en förordning är därför det enda lämpliga rättsliga instrumentet. Med tanke på att förordning (EU) 2019/631 var ett resultat av en nyligen genomförd omarbetning och att de föreslagna ändringarna endast gäller ett begränsat antal bestämmelser, anses det inte lämpligt att på nytt omarbete den befintliga förordningen och/eller ersätta den.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

I fråga om de flesta delarna av förordningen är slutsatserna från 2015 års utvärdering¹⁴, som återspeglas i 2017 års konsekvensbedömning¹⁵, fortfarande giltiga. Vissa nya skyldigheter som infördes i förordning (EU) 2019/631 har inte utvärderats, eftersom de antingen ännu inte är tillämpliga eller ännu inte har genomförts fullt ut. Detta gäller särskilt de nya målen för EU:s hela fordonspark för 2025 och 2030 och incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon. En översyn är dock nödvändig för att anpassa förordningen till ambitionerna i den europeiska gröna given, de skärpta utsläppsminskningmålen i den europeiska klimatlagen och den senaste tidens marknadsutveckling. Dessa ändringar blev föremål för en konsekvensbedömning.

- **Samråd med berörda parter**

För att samla in uppgifter och säkerställa större öppenhet anordnade kommissionen ett offentligt samråd om vart och ett av förslagen mellan den 13 november 2020 och den 5 februari 2021. En detaljerad sammanfattning och resultaten av det offentliga samrådet återfinns i bilaga 2 till konsekvensbedömningen för detta förslag.

Dessutom offentliggjordes den inledande konsekvensbedömningen den 29 oktober 2020 och fanns tillgänglig under fyra veckor.

Kommissionen efterlyste synpunkter särskilt från följande berörda parter när det gäller detta förslag:

- Medlemsstater (nationella och regionala myndigheter)
- Fordonstillverkare
- Leverantörer av komponenter och material
- Energileverantörer
- Fordonsköpare (privata, företag, bolag som förvaltar fordonsparker)
- Sammanslutningar av förare
- Icke-statliga organisationer på miljö-, transport- och konsumentområdet
- Arbetsmarknadens parter

¹⁴ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

¹⁵ SWD(2017) 650 final.

Förutom det offentliga samrådet och synpunkter på den inledande konsekvensbedömningen efterfrågades också synpunkter på följande sätt:

- Möten med berörda branschorganisationer som företräder biltillverkare, leverantörer av komponenter och material samt drivmedelsleverantörer.
- Bilateral möten med myndigheter från medlemsstaterna, fordonstillverkare, leverantörer, arbetsmarknadens parter och icke-statliga organisationer.
- Ståndpunktsdokument som lämnats in av berörda parter eller myndigheter i medlemsstaterna.

De huvudsakliga resultaten kan sammanfattas på följande sätt:

Majoriteten av svarslämnarna från industrin, myndigheter och andra berörda parter stödde målet ”att minska koldioxidutsläppen från personbilar och lätta lastbilar för att uppnå målet på 55 % senast 2030 och klimatneutralitetsmålet för 2050”, medan medborgarna hade blandade åsikter om detta. Målet att ”stärka konkurrenskraften, det industriella ledarskapet, innovation och stimulera sysselsättningen i EU:s fordonsindustris värdekedja” och ”att minska de totala ägandekostnaderna för konsumenterna” fick mest stöd.

När det gäller målnivåer återspeglade samrådet blandade åsikter om den framtida målnivån, där branschen visade visst stöd för strängare mål från och med 2030, icke-statliga organisationer strängare mål från och med 2025, myndigheter stödde generellt sett strängare mål, medan medborgarna hade blandade åsikter. När det gäller tidpunkten för målen, stödde industrin fastställandet av mål vart femte år, medan andra berörda parter hade blandade åsikter i detta avseende. Fordonspriser, begränsad räckvidd och tillgång till infrastruktur ansågs vara särskilt allvarliga hinder för marknadsspridning av utsläppsfria och utsläppsnåla fordon. Svaren var blandade när det gällde behovet av incitamentsmekanismen och vilka fordonstyper som skulle stödjas. När det gäller det eventuella införandet av en mekanism för redovisning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för att kunna uppfylla koldioxidmålen, återspeglade samrådet blandade åsikter.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

För den kvantitativa bedömningen av de ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenserna har konsekvensbedömningen byggts på flera scenarier som tagits fram för Primes-modellen. Analysen kompletterades genom användning av andra modelleringsverktyg, som GEM-E3 och E3ME samt GFC:s DIONE-modell.

Övervakningsuppgifter om växthusgasutsläpp och andra egenskaper hos parken av nya lätta fordon hämtades från de årliga övervakningsuppgifter som rapporterats av medlemsstaterna och samlats in av Europeiska miljöbyrån (EEA) i enlighet med förordning (EU) 2019/631.

Ytterligare information inhämtades genom tjänstekontrakt som beställts av externa uppdragstagare.

- **Konsekvensbedömning**

Konsekvensbedömningarna för de olika initiativen i 55 %-paketet bygger på integrerade modellscenarier som återspeglar samspelet mellan olika politiska instrument för ekonomiska aktörer, i syfte att säkerställa komplementaritet, samstämmighet och effektivitet när det gäller att uppnå klimatambitionerna till 2030 och 2050.

Den konsekvensbedömning som åtföljer detta förslag kompletterar den analys som gjordes i 2020 års konsekvensbedömning till stöd för klimatmålsplanen för 2030¹⁶. Detta utgjorde den

¹⁶ SWD/2020/176 final.

analytiska grunden för att fastställa målet att minska växthusgasutsläppen med minst 55 % senast 2030 jämfört med 1990 och målet om klimatneutralitet senast 2050.

Den konsekvensbedömning som åtföljer detta förslag har dessutom utformats och utvecklats i linje med den tillämpliga vägledningen om bättre lagstiftning, och nämnden för lagstiftningskontroll avgav den 19 april 2021 ett positivt yttrande.

Nämnden rekommenderade förbättringar som har tagits med i den slutliga versionen. Förbättringarna gällde bland annat följande:

- Förtydligande av skälen till översynen av den befintliga förordningen (EU) 2019/631 och av samstämmigheten och proportionaliteten i förhållande till andra relaterade lagstiftningsinitiativ.
- Ytterligare demonstration av genomförbarheten av minskningsmålet på hög nivå och förtydligande av avvägningarna mellan de tre alternativen.
- Ytterligare information om de rekommenderade alternativens inverkan på konkurrenskraft, innovation och en smidig omställning av sektorn.
- Infogande av de berörda parternas synpunkter i analysen.

Alternativ

I konsekvensbedömningen analyserades alternativ grupperade i tre områden, inom vilka de identifierade problemen ska tacklas och de politiska målen uppnås.

- (1) Mål för koldioxidutsläpp för bilar och lätta lastbilar (nivåer, tidsgränser och genomförandeformer).

När det gäller målnivåerna, omfattar de alternativ som övervägs tre utvecklingsbanor fram till 2040, vilket också återspeglar att målet är att uppnå en minskning av utsläppen från vägtransporter med 90 % fram till 2050, med beaktande av att bilar i genomsnitt har en livslängd på 10 till 15 år.

För att bidra till den övergripande höjda ambitionsnivån för 2030 och klimatneutralitetsmålet för 2050 är det bästa alternativet att avsevärt stärka koldioxidmålen för EU:s hela fordonspark från och med 2030 för både personbilar och lätta nyttofordon. Detta kommer att ge nödvändig styrning för att öka utbudet av utsläppsfria fordon på marknaden, medföra fördelar för fordonsanvändarna samt stimulera innovation och tekniskt ledarskap, samtidigt som kostnadsökningen för tillverkarna begränsas.

När det gäller tidpunkten för en skärpning av målen, är det bästa alternativet att bibehålla lagstiftningsmetoden att fastställa mål som minskar i steg vart femte år och inte oftare för att ge tillverkarna tillräcklig flexibilitet att hantera övergången. För att ta hänsyn till utvecklingscyklerna inom fordonsindustrin är det därför lämpligt att behålla de målnivåer som fastställts för 2025.

De eventuella intäkterna från avgifter för extra utsläpp skulle förbli en del av EU:s allmänna budget. De andra alternativ som övervägs skulle öka den administrativa bördan kraftigt utan att direkt gynna fordonsindustrin i dess övergång.

Möjligheten för både EU-baserade och icke EU-baserade tillverkare av små volymer (dvs. för dem som ansvarar för mellan 1 000 och 10 000 nyregistreringar av bilar eller 1 000 och 22 000 nyregistreringar av lätta lastbilar under ett kalenderår) att beviljas ett mål som omfattas av undantag skulle avskaffas från och med 2030, vilket skulle göra lagstiftningen effektivare och enhetligare. Valet av datum ger de berörda tillverkarna ledtid att planera och anpassa sig till de nya lagkraven och är förenligt med tillämpningsdatumet för de skärpta

målen. Tillverkare som ansvarar för färre än 1 000 nyregistreringar av fordon per kalenderår fortsätter att vara undantagna.

- (2) Specifika incitament för utsläppsnåla och utsläppsfria fordon (incitamentsfaktorn för ZLEV).

Olika alternativ övervägdes när det gäller incitamentsmekanismen för ZLEV, både i fråga om typen av mekanism och typen av fordon som den bör omfatta. Det alternativ som föredras är att från och med 2030 avskaffa incitamentssystemet för utsläppsnåla och utsläppsfria fordon både för personbilar och lätta nyttofordon, eftersom spridningen på marknaden av utsläppsfria fordon kommer att drivas av de strängare koldioxidmål som är tillämpliga från och med det året, vilket kommer att kräva att tillverkarna säljer betydligt fler utsläppsfria fordon. Detta skulle också förenkla lagstiftningen och undvika risken för att dess effektivitet undergrävs.

- (3) En mekanism för att beakta det potentiella bidraget från förnybara och koldioxidsnåla bränslen vid bedömningen av om målen är uppfyllda.

Två alternativ övervägdes: Antingen en koldioxidkorrigeringsfaktor eller ett krediteringssystem. Det rekommenderade alternativet är dock att inte ta med en sådan redovisningsmekanism, eftersom detta skulle göra det svårare att avgöra vilka olika aktörer som ansvarar för att målen uppnås, undergräva lagstiftningens ändamålsenlighet och effektivitet och öka den administrativa bördan och komplexiteten. Användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen kommer att främjas genom en översyn av direktivet om förnybar energi, utsläppshandelssystemet och energiskattedirektivet.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

I linje med kommissionens åtagande om bättre lagstiftning har förslaget utarbetats i samråd, baserat på öppenhet och fortlöpande kontakter med berörda parter.

Jämfört med den nuvarande förordningen förväntas förslaget inte öka de administrativa kostnaderna till följd av lagstiftningen. Inte heller blir den rättsliga ramen komplexare.

Två av de befintliga bestämmelserna, dvs. incitamentsmekanismen i form av bonus för utsläppsnåla och utsläppsfria fordon och undantaget för ”små volymer”, föreslås tas bort från och med 2030, vilket bör bidra till att förenkla lagstiftningen. Samtidigt kommer lagstiftningssystemet även fortsättningsvis att erbjuda flexibilitet för att sänka tillverkarnas kostnader för att uppfylla kraven.

Inga ändringar av systemet för övervakning av efterlevnaden eller av nivån på avgifterna för extra utsläpp föreslås. Förslaget kommer därför varken att öka de administrativa kostnaderna för tillverkare och behöriga nationella myndigheter eller kommissionens kostnader för kontroll av efterlevnaden.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget är förenligt med de grundläggande rättigheter och de principer som erkänns i framför allt Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna¹⁷. Det bidrar framför allt till målet att uppnå en hög miljöskyddsnivå i enlighet med principen om hållbar utveckling enligt artikel 37 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Insamling, rapportering och behandling av olika dataset är väsentliga inslag i genomförandet och kontrollen av efterlevnaden av de utsläppsnormer för koldioxid som ytterligare utvidgas

¹⁷ EUT C 326, 26.10.2012, s. 391.

eller anpassas i detta förslag. Dessa dataset omfattar uppgifter om hur målen uppfylls, för verifiering av koldioxidutsläppen från fordon i drift och uppgifter för bedömning av hur representativt typgodkännandeförfarandet är jämfört med koldioxidutsläpp vid verklig körning. Med tanke på de viktiga rättsliga följderna som dessa dataset har, krävs det betydande ansträngningar för att säkerställa att de är korrekta och tillförlitliga, vilket skulle kräva ytterligare resurser inom kommissionen. En detaljerad redovisning av budgetkonsekvenserna återfinns i finansieringsöversikten.

5. ÖVRIGA INSLAG

• **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Det finns ett väletablerat system för övervakning av genomförandet av förordning (EU) 2019/631. Medlemsstaterna rapporterar årligen till kommissionen koldioxidutsläpp och vikt för alla nyregistrerade bilar och lätta lastbilar. Tillverkarna har möjlighet att meddela kommissionen fel i dessa preliminära uppgifter. Från och med 2022 kommer dessutom uppgifter om bilars och lätta fordons bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning att rapporteras till kommissionen av tillverkare och medlemsstaternas behöriga myndigheter.

Med stöd av Europeiska miljöbyrån (EEA) offentliggör kommissionen varje år slutliga övervakningsuppgifter för föregående kalenderår inklusive tillverkarspecifika resultat jämfört med målen för koldioxidutsläpp. Lagstiftningen kommer även i fortsättningen att bygga på denna väletablerade ram för övervakning och efterlevnad. Från och med 2022 kommer kommissionen att offentliggöra en jämförelse mellan typgodkännandet och koldioxidutsläppen vid verklig körning, även med stöd av EEA.

• **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Artikel 1.1: Ändring av artikel 1 – Innehåll och mål

I artikel 1.5 ändras de koldioxidmål för EU:s hela fordonspark för nya personbilar och nya lätta nyttofordon som är tillämpliga från och med 2030. En ny punkt 5a läggs till som anger målen för EU:s hela fordonspark som är tillämpliga från och med 2035.

För att ta hänsyn till ändringen av typgodkännandeprovningförfarandet, dvs. från den nya europeiska provningscykeln (NEDC) till det globalt harmoniserade provningförfarandet för lätta fordon (WLTP), uttrycks målen för EU:s hela fordonspark som procentuella minskningar jämfört med utgångsläget 2021. Detta utgångsläge fastställs på grundval av genomsnittet av de specifika utsläppsmålen för 2021, där de utsläppsvärden som används vid beräkningen, för att undvika en otillbörligt högt värde i utgångsläget, är de som uppmätts under WLTP, i stället för de utsläppsvärden som deklarerats av tillverkarna. Utgångsläget 2021 kommer att offentliggöras av kommissionen senast den 31 oktober 2022.

Det incitament för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som anges i punkt 7 ska utgå från och med 2030. För detta ändamål är det också nödvändigt att justera datumet i punkt 6.

Artikel 1.2: Ändring av artikel 2 – Tillämpningsområde

Artikel 2.1 ändras för att ersätta hänvisningarna till direktiv 2007/46/EG¹⁸ (ramdirektivet om typgodkännande), som upphävdes från och med den 1 september 2020, med hänvisningar till ramförordningen om typgodkännande (EU) 2018/858¹⁹ som är tillämplig sedan det datumet.

¹⁸ 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.

På grund av den ändrade strukturen mellan det upphävda direktivet och den nya förordningen är ändringarna nödvändiga för säkerställa att hänvisningarna till lagtexterna är exakta.

Artikel 1.3: Ändring av artikel 3 – Definitioner

I artikel 3.1 anpassas definitionerna till definitionerna i lagstiftningen om typgodkännande och definitionen av markyta och nyttolast stryks eftersom dessa termer inte längre är relevanta för genomförandet av förordningen.

Artikel 1.4: Ändring av artikel 4 – Specifika utsläppsmål

Ett stycke läggs till i artikel 4.1, där en skyddsmekanism införs för att undvika att beräkningen av tillverkarens specifika utsläppsmål under vissa förhållanden skulle resultera i ett negativt mål. Om den situationen skulle uppstå, bör det specifika utsläppsmålet anges till 0 g CO₂/km.

Artikel 1.5: Ändring av artikel 7 – Övervakning och rapportering av genomsnittliga utsläpp

En ny punkt 6a införs som ger kommissionen, som en del av kontrollen av de preliminära övervakningsuppgifterna, möjlighet att begära att typgodkännandemyndigheter och tillverkare utfärdar ett korrigeringsmeddelande i de fall där typgodkännandedokumentationen eller intyget om överensstämmelse inte kan korrigeras enligt lagstiftningen om typgodkännande, t.ex. om felaktiga uppgifter avser ett typgodkännande som inte längre är giltigt.

Punkt 11, som handlar om rapportering av uppgifter om fordon i kategorierna M₂ och N₂, stryks, eftersom de fordonskategorierna omfattas av förordning (EU) 2018/956²⁰ om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

Artikel 1.6: Ändring av artikel 10 – Undantag för vissa tillverkare

I artikel 10.2 stryks möjligheten, från och med 2030, för tillverkare som ansvarar för mellan 1 000 och 10 000 nya personbilar eller mellan 1 000 och 22 000 nya lätta nyttofordon under ett kalenderår att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmålen. Tillverkare som ansvarar för färre än 1 000 nyregistreringar av fordon per kalenderår fortsätter att vara undantagna.

Artikel 1.7: Ändring av artikel 13 – Kontroll av koldioxidutsläppen från fordon i drift

I artikel 13.3 läggs en bestämmelse till som ger kommissionen möjlighet att begära att en typgodkännandemyndighet utfärdar ett korrigeringsmeddelande om rättelser inte kan göras av typgodkännandedokumentationen eller intyget om överensstämmelse enligt relevant lagstiftning om typgodkännande, t.ex. på grund av att deras giltighet har löpt ut.

Artikel 1.8: Ändring av artikel 14 – Anpassning av värdena för M₀ och TM₀

I artikel 14.2 har den rättsliga grunden korrigerats för att möjliggöra en ändring av bilaga I, som är förenlig med nuvarande praxis och ersätter den nuvarande lydelsen som hänvisar till en förordning som kompletterar förordning (EU) 2019/631.

Artikel 1.9: Ny artikel 14a – Lägesrapport

En ny artikel 14a läggs till för att fastställa kommissionens skyldighet att rapportera om framstegen mot utsläppsfri vägtrafik och bedöma behovet av eventuella ytterligare åtgärder för att underlätta övergången.

¹⁹ Förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknads kontroll 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.

²⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

Artikel 1.10: Ändring av artikel 15 – Översyn och rapport

I artikel 15.1 planeras en översyn av förordning (EU) 2019/631 till 2026, medan punkterna 2–5, där ett antal faktorer som ska beaktas vid den aktuella översynen anges, stryks.

En ny punkt 9 läggs till för att tillhandahålla en rättslig grund för ändring av de specifika beräkningsformlerna för utsläppsmål i del B i bilaga I, om detta är nödvändigt för att ta hänsyn till det särskilda förfarande som gäller för lätta nyttofordon som typgodkänns i flera etapper. Det handlar om det tillämpliga förfarande när ett fordon tillverkas av fler än en tillverkare och ansvaret för koldioxidutsläppen från det etappvis färdigbyggda fordonet kopplas till tillverkaren av grundfordonet. För att sådana tillverkare ska kunna planera med förutsägbarhet gäller ett särskilt förfarande för hur man fastställer koldioxidutsläppen och vikten av sådana etappvis färdigbyggda lätta kommersiella fordon. Kommissionen har befogenhet att fastställa förfarandet för etappvis färdigbyggda fordon och kan vid en översyn av det förfarandet också behöva justera de specifika beräkningsformlerna för utsläppsmål.

Artikel 1.11: Artikel 17 – Utövande av delegeringen

En hänvisning till den nya artikeln 15.9 läggs till i artikel 17.2, 17.3 och 17.6.

Artikel 1.12: Ändringar av bilaga I

Del A i bilaga I, som rör personbilar, ändras för att återspegla ändringarna av artikel 1. Ändringen omfattar justering av formlerna för beräkning av målen för EU:s hela fordonspark för 2030 och fastställande av formlerna för 2035 samt de årliga specifika utsläppsmålen för varje tillverkare, och borttagande av användningen av ZLEV-faktorn (faktorn för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon) från och med 2030.

Del B i bilaga I, som avser lätta nyttofordon, ska ändras på samma sätt som del A, med ytterligare justering av formlerna för bestämning av de lutningsvärden som krävs för beräkning av de årliga specifika utsläppsmålen. Denna justering görs för att säkerställa en rättvis fördelning av bördan för att minska utsläppen mellan tillverkare av lätta nyttofordon och tillverkare av tyngre fordon i denna kategori.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner

(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 yttrande²¹, med beaktande av Regionkommitténs yttrande²², i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och av följande skäl:

- (1) Parisavtalet, som antogs i december 2015 inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) trädde i kraft i november 2016 (*Parisavtalet*). Dess parter har enats om att hålla ökningen av den globala genomsnittstemperaturen långt under 2 °C jämfört med förindustriella nivåer och att fortsätta att anstränga sig för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C jämfört med förindustriella nivåer.
- (2) Att ta itu med klimat- och miljörelaterade utmaningar och uppnå målen i Parisavtalet står i centrum för meddelandet *Den europeiska gröna given*, som antogs av kommissionen den 11 december 2019²³. 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.
- (3) I den europeiska gröna given kombineras en omfattande uppsättning ömsesidigt förstärkande åtgärder och initiativ som syftar till att uppnå klimatneutralitet i EU senast 2050 och fastställs en ny tillväxtstrategi som syftar till att omvandla unionen till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi, där den ekonomiska tillväxten är frikopplad från resursanvändningen. Den ska också skydda, bevara och förbättra EU:s naturkapital

²¹ EUT C , , s. .

²² EUT C , , s. .

²³ Meddelande från kommissionen: Den europeiska gröna given, COM (2019) 640 final av den 11 december 2019.

och skydda allmänhetens hälsa och välbefinnande från miljörelaterade risker och effekter. Samtidigt påverkar denna övergång kvinnor och män på olika sätt och har en särskild inverkan på vissa missgynnade grupper, såsom äldre, personer med funktionsnedsättning och personer med bakgrund i rasminoritet eller från etnisk minoritet. Det måste därför säkerställas att omställningen är rättvis och inkluderande och att ingen lämnas utanför.

- (4) Unionen åtog sig att till 2030 minska sina nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer i det uppdaterade nationellt fastställda bidrag som överlämnades till UNFCCC:s sekretariat den 17 december 2020.
- (5) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [--]²⁴ har unionen i lagstiftningen fastställt målet om klimatneutralitet i hela ekonomin senast 2050. I den förordningen fastställs också ett bindande nationellt unionsåtagande för minskning av nettoutsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) till minst 55 % under 1990 års nivåer senast 2030.
- (6) Alla ekonomiska sektorer, även vägtransportsektorn, förväntas bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar.
- (7) De åtgärder som fastställs i denna förordning är nödvändiga som som inslag i en sammanhängande och konsekvent ram som är nödvändig för att uppnå unionens övergripande mål att minska nettoutsläppen av växthusgaser.
- (8) För att uppnå en minskning av nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % senast 2030 jämfört med 1990 års nivåer är det nödvändigt att skärpa de minskningskrav som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2019/631²⁵ både för personbilar och lätta nyttofordon. En tydlig väg måste också fastställas för ytterligare minskningar efter 2030 för att bidra till att senast 2050 uppnå klimatneutralitetsmålet. Utan ambitiösa åtgärder för minskade växthusgasutsläpp från vägtransporter skulle större utsläppsminskningar behövas inom andra sektorer, även sektorer där utfasningen av fossila bränslen är svårare.
- (9) De skärpta kraven på minskade koldioxidutsläpp bör ge incitament till en ökad andel utsläppsfria fordon på unionsmarknaden samtidigt som konsumenter och medborgare gynnas genom bättre luftkvalitet och energibesparingar, och innovation säkerställs i fordonsindustrins värdekedja. Globalt sett måste även EU:s fordonskedja vara en ledande aktör i den pågående övergången till utsläppsfri mobilitet. De skärpta standarderna för minskade koldioxidutsläpp är teknikneutrala i fråga om att uppnå de satta målen för hela fordonsparkerna. Olika tekniker finns och förblir tillgängliga för att uppnå målet om en utsläppsfri fordonspark. Utsläppsfria fordon omfattar för närvarande batteridrivna elfordon, bränslecellsfordon och andra vätgasdrivna fordon, samtidigt som utvecklingen av tekniska innovationer fortsätter. Utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, som också omfattar välpresterande laddhybrider, kan fortsätta att spela en roll under övergången.

²⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [.../...] av den [...] 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordning (EU) 2018/1999 (Europeisk klimatlag), [EUT L, .../...].

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

- (10) Mot denna bakgrund bör nya skärpta mål för minskade koldioxidutsläpp fastställas för både nya personbilar och nya lätta nyttofordon för perioden från och med 2030. Dessa mål bör fastställas på en nivå som ger en stark signal om att införandet av utsläppsfria fordon på unionsmarknaden bör påskyndas och innovation inom utsläppsfri teknik på ett kostnadseffektivt sätt stimuleras.
- (11) Målen i de reviderade utsläppsnormerna för koldioxid bör åtföljas av en europeisk strategi för att hantera de problem som uppstår i samband med ökad tillverkning av utsläppsfria fordon och tillhörande teknik, samt behovet av kompetenshöjning och omskolning av arbetstagare inom sektorn samt ekonomisk diversifiering och omställning av verksamheter. När så är lämpligt bör ekonomiskt stöd övervägas på EU-nivå och medlemsstatsnivå för att attrahera privata investeringar, bland annat genom Europeiska socialfonden+, Fonden för en rättvis omställning, innovationsfonden, faciliteten för återhämtning och resiliens och andra instrument i den fleråriga budgetramen och Next Generation EU, i enlighet med reglerna för statligt stöd. Tack vare de reviderade reglerna för statligt stöd på miljö- och energiområdet kommer medlemsstaterna att kunna hjälpa företag att fasa ut fossila bränslen i sina produktionsprocesser och införa miljövänligare teknik inom ramen för den nya industristrategin.
- (12) I den uppdaterade nya industristrategin²⁶ planeras gemensamt skapande av gröna och digitala omställningsvägar i partnerskap med näringslivet, myndigheter, arbetsmarknadens parter och andra berörda parter. I detta sammanhang bör det utvecklas en omställningsväg för ekosystemet för mobilitet som ska åtfölja omställningen inom fordonsindustrins värdekedja. Man bör ta särskild hänsyn till små och medelstora företag i fordonsindustrins leveranskedja, samråda med arbetsmarknadens parter, även från medlemsstaternas sida, och också bygga vidare på den europeiska kompetensagendan med initiativ som kompetenspakten för att mobilisera den privata sektorn och andra berörda parter att höja kompetensen och omskola arbetskraften i EU inför den gröna och digitala omställningen. Lämpliga åtgärder och incitament på europeisk och nationell nivå för att främja överkomliga priser på utsläppsfria fordon bör också tas upp när det gäller omställningen. De framsteg som görs med denna övergripande omställningsväg för ekosystemet för mobilitet bör övervakas vartannat år som en del av en lägesrapport som ska läggas fram av kommissionen, där man bland annat undersöker framstegen när det gäller införandet av utsläppsfria fordon, deras prisutveckling, utvecklingen av alternativa bränslen och utbyggnaden av infrastruktur i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen, potentialen hos innovativ teknik att uppnå klimatneutral mobilitet, internationell konkurrenskraft, investeringar i fordonsindustrins värdekedja, kompetenshöjning och omskolning av arbetstagare samt omställning av verksamheter. Lägesrapporten kommer också att bygga på de lägesrapporter som medlemsstaterna lämnar in vartannat år inom ramen för förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen. Kommissionen bör samråda med arbetsmarknadens parter vid utarbetandet av lägesrapporten, inbegripet resultaten av dialogen mellan arbetsmarknadens parter. Innovationer i fordonsindustrins leveranskedja fortsätter. Innovativ teknik, såsom produktion av elektrobränslen med luftavskiljning, skulle, om den vidareutvecklas, kunna erbjuda möjligheter till klimatneutral mobilitet till ett överkomligt pris. Kommissionen bör därför följa framstegen när det gäller innovation inom sektorn som en del av sin lägesrapport.

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

- (13) Dessa mål för EU:s hela fordonspark ska kompletteras med den nödvändiga utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastruktur i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU²⁷.
- (14) Tillverkarna bör ges tillräcklig flexibilitet när det gäller att anpassa sina fordonsparker över tid för att kunna hantera övergången till utsläppsfria fordon på ett kostnadseffektivt sätt, och det är därför lämpligt att behålla strategin med sjunkande målnivåer i femårssteg.
- (15) De strängare målen för EU:s hela fordonspark som gäller från och med 2030 innebär att tillverkarna kommer att behöva införa betydligt fler utsläppsfria fordon på unionsmarknaden. I detta sammanhang skulle incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon (incitamentsmekanismen för ZLEV) inte längre tjäna sitt ursprungliga syfte och riskera att göra förordning (EU) 2019/631 mindre effektiv. Incitamentsmekanismen för ZLEV bör därför avskaffas från och med 2030. Dessförinnan, alltså under hela 2020-talet, kommer incitamentsmekanismen för ZLEV att fortsätta att stödja införandet av fordon med utsläpp från noll upp till 50 g CO₂/km, inklusive batteriefordon, bränslecellsdrivna elfordon som använder vätgas och välpresterande laddhybrider. Efter denna period ska laddhybridfordon fortsätta att räknas mot de mål för hela fordonsparken som fordonstillverkarna måste uppfylla.
- (16) Tillämpningen av utsläppsnormer för koldioxid är starkt kopplad till typgodkännandelagstiftningen. Till följd av upphävandet och ersättandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG den 1 september 2020²⁸ genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858²⁹ är det lämpligt att ytterligare anpassa definitionerna och uppdatera hänvisningarna i förordning (EU) 2019/631 till ramlagstiftningen för typgodkännande för att säkerställa fortsatt överensstämmelse mellan de bägge rättsakterna.
- (17) De åtgärder som krävs för att uppnå utsläppsminskningarna för EU:s hela fordonspark fördelas mellan tillverkarna genom användning av en gränsvärdeskurva som baseras på den genomsnittliga vikten för nya fordon i EU:s fordonspark och för tillverkarnas nya fordonspark. Även om det är lämpligt att behålla denna mekanism är det nödvändigt att förhindra att det specifika utsläppsmålet för en tillverkare blir negativt på grund av de strängare målen för EU:s hela fordonspark. Därför är det nödvändigt att klargöra att om så blir fallet, bör det specifika utsläppsmålet fastställas till 0 g CO₂/km.
- (18) För att säkerställa en rättvis fördelning av insatserna för att minska utsläppen bör de två gränsvärdeskurvorna för lättare och tyngre nyttofordon anpassas så att de återspeglar de skärpta minskningsmålen för koldioxid.
- (19) De värden som används för att beräkna en tillverkares specifika utsläppsmål och genomsnittliga specifika utsläpp baseras på uppgifter som registrerats i typgodkännandedokumentationen och i intygen om överensstämmelse för de berörda

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

²⁸ 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 (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

²⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknads kontroll 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).

fordonen. För att säkerställa att utsläppsnormerna för koldioxid är effektiva 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 den typgodkännandedokumentation eller redan utfärdade intyg 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 som kan ligga till grund för att de värden som används för att fastställa tillverkarnas resultat i fråga om att uppnå sina mål kan korrigeras.

- (20) Rapporteringskravet för fordon i kategorierna M₂ (bussar) och N₂ (mellanstora lastbilar) omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956³⁰ och det är därför lämpligt att ta bort det kravet från förordning (EU) 2019/631.
- (21) Med tanke på de ökade övergripande minskningsmålen för växthusgasutsläpp och för att undvika potentiella marknadssnedvridande effekter bör minskningskraven för alla tillverkare på unionsmarknaden anpassas, utom för dem som ansvarar för färre än 1 000 nyregistrerade under ett kalenderår. Följaktligen bör möjligheten att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmålen strykas från och med 2030 för tillverkare som ansvarar för mellan 1 000 och 10 000 personbilar eller mellan 1 000 och 22 000 lätta nyttofordon som nyregistrerats under ett kalenderår.
- (22) För att säkerställa rättslig klarhet och konsekvens med nuvarande praxis är det lämpligt att klargöra att justeringarna av värdena M₀ och TM₀ bör göras genom ändringar av bilaga I till förordning (EU) 2019/631 i stället för att föreskriva en rättsakt som kompletterar den förordningen.
- (23) De framsteg som gjorts inom ramen för förordning (EU) 2019/631 för att uppnå de minskningsmål som fastställts för 2030 och framåt bör ses över 2026. Vid denna översyn bör alla aspekter som beaktas i den rapportering som ska ske vart annat år beaktas.
- (24) Möjligheten att avsätta intäkterna från avgifterna för extra utsläpp till en särskild fond eller relevant program har utvärderats i enlighet med artikel 15.5 i förordning (EU) 2019/631, med slutsatsen att detta avsevärt skulle öka den administrativa bördan utan att direkt gynna fordonsindustrin i dess övergång. Inkomsterna från avgifterna för extra utsläpp ska därför fortsätta att betraktas som intäkter i unionens allmänna budget i enlighet med artikel 8.4 i förordning (EU) 2019/631.
- (25) 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 vid behov ändra beräkningsformlerna i del B i bilaga I till förordning (EU) 2019/631. 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 om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i

³⁰ 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).

förberedelsen 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 förberedelse av delegerade akter.

(26) 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 som punkt 5 a:

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

- (a) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya personbilar: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med 100 % av målen under 2021, fastställt i enlighet med del A punkt 6.1.3 i bilaga I.
- (b) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya lätta nyttofordon: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med 100 % av målen under 2021, fastställt i enlighet med del B punkt 6.1.3 i bilaga I.
- (c) I punkt 6 ska orden ”Från och med den 1 januari 2025” ersättas med ”Från och med den 1 januari 2025 till och med den 31 december 2029”.
- (d) Punkt 7 ska utgå.

(2) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

- (a) 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”.
- (b) Led b ska ersättas med följande:

”b) Kategori N₁ enligt definitionen i artikel 4.1 b i i förordning (EU) 2018/858 och som omfattas av 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 denna förordning, utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) 2018/858 och förordning (EG) nr 715/2007, räknas som lätta nyttofordon som omfattas av denna förordning 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 en hänvisning till ”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:
”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 led c ska, om det specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med del A punkt 6.3 i bilaga I eller del B punkt 6.3 i bilaga I är negativt, det specifika utsläppsmålet vara 0 g/km.”
- (5) Artikel 7 ska ändras på följande sätt:
- (a) Följande punkt ska införas som punkt 6 a:
”6. a Om kommissionen finner att de preliminära uppgifter som lämnats av medlemsstaterna i enlighet med punkt 2, eller de uppgifter som anmälts av tillverkarna 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 utfärda 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) Punkt 11 ska utgå.
- (6) I artikel 10.2 ska första meningen ersättas med följande:
”Ett undantag som söks enligt punkt 1 får beviljas från de specifika utsläppsmål som är tillämpliga till och med kalenderåret 2029.”
- (7) I artikel 13.3 ska följande mening läggas till:
”Om uppgifterna i typgodkännandedokumentationen inte får korrigeras i enlighet med förordning (EU) 2018/858 ska den ansvariga typgodkännandemyndigheten utfärda ett korrigeringsmeddelande med de korrigerade uppgifterna och översända meddelandet till kommissionen och de berörda parterna.”
- (8) I artikel 14.2 ska orden ”komplettera denna förordning genom att fastställa de åtgärder som avses i” ersättas med ”ändra bilaga I i enlighet med”.
- (9) Följande artikel ska införas som artikel 14a:

”Artikel 14a

Framstegsrapport

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

Vid rapporteringen ska kommissionen beakta alla faktorer som bidrar till en kostnadseffektiv utveckling mot klimatneutralitet senast 2050. Detta inbegriper införande av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, framsteg när det gäller att uppnå målen för utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastruktur i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen, innovationsteknikens och hållbara alternativa drivmedels potentiella bidrag till klimatneutral mobilitet, påverkan på konsumenterna, framsteg i dialogen mellan arbetsmarknadens parter samt aspekter för att ytterligare underlätta en ekonomiskt livskraftig och socialt rättvis övergång till utsläppsfri vägtrafik.”

(10) Artikel 15 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

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

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

(b) Punkterna 2–5 ska utgå.

(c) Följande punkt ska läggas till som punkt 9:

”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 ta hänsyn till förfarandet för etappvis färdigbyggda fordon i kategori N1 som anges i del A i bilaga III.”

(11) Artikel 17 ska ändras på följande sätt:

(a) I punkt 2 ska ”15.8” ersättas med ”15.8 och 15.9”.

(b) I punkt 3 ska ”15.8” ersättas med ”15.8 och 15.9”.

(c) I punkt 6 ska ”15.8” ersättas med ”15.8 och 15.9”.

(12) 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 Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets titel

Förslag till 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

1.2. Berörda politikområden

Klimatåtgärder

Rubrik 3 – Naturresurser och miljö

Avdelning 9: Miljö och klimatpolitik

1.3. Förslaget eller initiativet avser

- en ny åtgärd
- en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd³¹
- en förlängning av en befintlig åtgärd
- en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.4. Mål

1.4.1. Allmänt/allmänna mål:

De **allmänna målen** för detta förslag är att bidra till att uppnå klimatneutralitet senast 2050 och i detta syfte, i enlighet med den europeiska klimatlagen, bidra till att uppnå nettominuskningar av växthusgasutsläppen med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer.

Förslaget ingår i 55 %-paketet för 2030 för att på ett kostnadseffektivt sätt uppnå EU:s mål att minska växthusgasutsläppen med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer och bidra till att begränsa den globala uppvärmningen. Genom paketet uppfyller kommissionens sin skyldighet enligt artikel 3 i den europeiska klimatlagen att se över tillämplig unionslagstiftning för att göra det möjligt att uppnå ovannämnda mål.

1.4.2. Specifikt/specifika mål:

Detta förslag har följande mål:

1. Bidra till målet om en minskning med minst 55 % av nettoutsläppen av växthusgaser senast 2030 och till klimatneutralitetsmålet senast 2050 genom att se över och fastställa nya mål för EU:s hela fordonspark i syfte att minska koldioxidutsläppen från personbilar och lätta lastbilar på ett kostnadseffektivt sätt.
2. Skapa fördelar för konsumenterna genom en bredare spridning av utsläppsfria fordon, förbättrad luftkvalitet, särskilt i städer, och energibesparingar genom användning av utsläppsfria fordon.
3. Stimulera innovation inom utsläppsfri teknik och därmed stärka det tekniska ledarskapet i EU:s fordonsindustris värdekedja och stimulera sysselsättningen i EU.

³¹ I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Förslaget kommer att ge minskade koldioxidutsläpp från lätta fordon, gynna konsumenterna genom bättre luftkvalitet och energibesparingar samt stärka det tekniska ledarskapet i EU:s fordonsindustris värdekedja. Ytterligare sidovinster förväntas vara ökad energieffektivitet och energitrygghet.

1.4.4. Prestationsindikatorer

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

Följande indikatorer har identifierats:

1. De genomsnittliga koldioxidutsläppen från EU:s fordonspark av nya personbilar och lätta lastbilar kommer att övervakas årligen per fordon, tillverkare och medlemsstat.
2. Skillnaden mellan de typgodkända uppgifterna om koldioxidutsläpp och koldioxidutsläpp vid verklig körning kommer att övervakas genom insamling och offentliggörande av uppgifter om bränsleförbrukning vid verklig körning.
3. Avvikelser mellan typgodkända koldioxidutsläpp och koldioxidutsläpp från fordon i drift kommer att övervakas genom inrättandet av ett specifikt verifieringsförfarande för fordon i drift och insamlingen av typgodkännandeuppgifter.
4. Utsläpp av växthusgaser från personbilar och lätta lastbilar kommer att övervakas genom medlemsstaternas årliga inventeringar av växthusgasutsläpp.
5. Antalet och andelen nyregistrerade utsläppsfria och utsläppssnåla fordon kommer att övervakas genom de årliga övervakningsuppgifter som medlemsstaterna lämnar in.
6. Kostnaderna för och effektiviteten hos den teknik som används i fordonen för att minska utsläppen kommer att övervakas på grundval av uppgifter som ska samlas in från tillverkare, leverantörer och experter.
7. Innovationsnivån kommer att mätas i form av nya patent av europeiska biltillverkare med anknytning till utsläppsfri teknik genom offentligt tillgängliga patentdatabaser.
8. Sysselsättningsnivån kommer att övervakas på grundval av offentligt tillgänglig statistik från Eurostat om EU:s sysselsättning inom sektorn.

1.5. Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1. Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet

Tillverkare av nyregistrerade personbilar och lätta nyttofordon i unionen måste

- uppfylla de ändrade målen för koldioxidutsläpp från EU:s hela fordonspark,
- till kommissionen rapportera bränsleförbrukning vid verklig körning, uppmätt med standardiserad utrustning,
- genomgå överensstämmelsekontroller för fordon i drift, och rapportera resultaten till kommissionen.

Medlemsstaterna ska årligen rapportera tekniska uppgifter om nyregistrerade personbilar och lätta nyttofordon till kommissionen och Europeiska miljöbyrån.

1.5.2. *Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på unionsnivå” i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Klimatförändringar är ett gränsöverskridande problem som inte kan lösas genom enbart nationella eller lokala åtgärder. Samordning av klimatåtgärder måste ske på EU-nivå, och EU-åtgärder är motiverade av subsidiaritetskäl.

Initiativ på nationell, regional och lokal nivå kan visserligen skapa synergieffekter, men inte i tillräcklig utsträckning. Om EU inte genomför samordnade insatser i form av skärpta utsläppsnormer för koldioxid skulle det kunna leda till en risk för marknadsfragmentering på grund av olika nationella system, olika ambitionsnivåer och utformningar. Var och en för sig skulle enskilda medlemsstater också utgöra en alltför liten marknad för att uppnå samma nivå av resultat, och därför behövs en EU-omfattande strategi för att driva på förändringar på branschnivå och för att skapa stordriftsfördelar.

1.5.3. *Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder*

Förslaget bygger på befintlig lagstiftning som har säkerställt kontinuerliga minskningar av koldioxidutsläpp från EU:s fordonspark av nya bilar och lätta nyttofordon under det senaste årtiondet.

1.5.4. *Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument*

Förslaget är förenligt med målen i Next Generation EU och den fleråriga budgetramen för 2021–2027 som kommer att bidra till att uppnå den gröna och digitala omställningen som Europa strävar efter. Kombinationen av dessa ramverk kommer att ta itu med den ekonomiska krisen och påskynda övergången till en miljövänlig och hållbar ekonomi genom att koppla samman klimatåtgärder och ekonomisk tillväxt.

Detta 55 %-paket på klimat- och energiområdet är ett omfattande steg i översynen av unionslagstiftningen för att anpassa den till EU:s utökade klimatambitioner så som anges i den europeiska gröna given. Alla initiativ i paketet är nära sammankopplade.

Detta lagstiftningsförslag om utsläppsnormer för koldioxid för personbilar och lätta nyttofordon kompletterar de övriga förslagen i paketet och upprätthåller förenligheten med relevanta förslag i paketet.

1.5.5. *En bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning*

Ej tillämpligt

1.6. Beräknad varaktighet för och beräknade budgetkonsekvenser av förslaget eller initiativet

begränsad varaktighet

- verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ
- budgetkonsekvenser från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för åtagandebemyndiganden och från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för betalningsbemyndiganden.

obegränsad varaktighet

- Efter en inledande period 2023–2025
- beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7. Planerad metod för genomförandet³²

Direkt förvaltning som sköts av kommissionen

- av dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer;
- av genomförandeorgan

Delad förvaltning med medlemsstaterna

Indirekt förvaltning genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

- tredjeländer eller organ som de har utsett
- internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)
- EIB och Europeiska investeringsfonden
- organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen
- offentligrättsliga organ
- privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de lämnar tillräckliga ekonomiska garantier
- organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som lämnar tillräckliga ekonomiska garantier
- personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den relevanta grundläggande rättsakten

Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under ”Anmärkningar”.

Anmärkningar

³² Närmare förklaringar av de olika metoderna för genomförande med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på BudgWeb:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. FÖRVALTNING

2.1. Regler om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:

För att övervaka effektiviteten i de föreslagna skärpta kraven på minskade koldioxidutsläpp krävs omfattande uppgiftsinsamling från olika källor, bland annat från medlemsstater, biltillverkare och nationella typgodkännandemyndigheter. Medan uppgiftshanteringen sköts av Europeiska miljöbyrån och Gemensamma forskningscentrumet är det GD Klimatpolitik som ansvarar för samordningen av uppgiftsinsamlingen, inklusive samverkan med de rapporterande enheterna. GD Klimatpolitik har också till uppgift att analysera uppgifterna och förbereda och genomföra uppföljningsåtgärder, bland annat att bötfälla tillverkare på grundval av insamlade uppgifter.

Tre huvudsakliga dataset håller på att samlas in eller kommer att samlas in:

Uppgifter om nyregistreringar, inklusive teknisk information, rapporteras varje år av medlemsstaterna till Europeiska miljöbyrån. Dessa uppgifter utgör grunden för att avgöra om tillverkarna uppfyller sina specifika utsläppsmål och för att utdöma böter. Uppgifterna kontrolleras av tillverkarna och bekräftas därefter genom ett kommissionsbeslut.

Uppgifter om bränsle- och/eller elenergiförbrukning vid verklig körning som registrerats i fordon kommer varje år att rapporteras till Europeiska miljöbyrån från och med 2022, inledningsvis med uppgifter som lämnas av tillverkarna, och därefter, under 2025, med uppgifter som samlats in vid trafiksäkerhetsprovningar i medlemsstaterna. Uppgifterna kommer att användas som underlag för att bedöma hur representativa koldioxidutsläppen i typgodkännandet är och kan leda till en översyn av utsläppsmålen och av typgodkännandelagstiftningen, beroende på vad som är lämpligt.

Uppgifter om utsläppsprovningar för typgodkännande kommer att samlas in kontinuerligt av GFC för att kontrollera hur de koldioxidutsläpp som fastställs vid typgodkännandet motsvarar utsläppen från fordon i drift.

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. *Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

Genom förslaget genomförs inte något finansieringsprogram, i stället utformas en långsiktig politik. Genomförandemetod, finansieringsmekanismer, betalningsvillkor och kontrollstrategi rörande felkvot är inte tillämpliga. Genomförandet av detta förslag kommer att kräva en omfördelning av personalresurser inom kommissionen. Lämpliga förfaranden finns redan.

2.2.2. *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

Detta förslag gäller inte ett utgiftsprogram.

Effektiv övervakning av uppgifter ur fordonsregister är avgörande för att säkerställa rättslig säkerhet vid tillämpningen av lagstiftningen och för att säkerställa lika villkor mellan tillverkare.

Insamlingen av uppgifter vid verklig körning och kontroll av fordon i drift kommer att säkerställa att oriktigheter i fråga om uppgifter ur fordonsregister kan upptäckas och att

effektiva korrigerande åtgärder vidtas i god tid och kommer också att bidra till att säkerställa att den långsiktiga effektiviteten hos EU:s koldioxidutsläppsmål inte undergrävs.

Risken för felaktiga uppgifter ur fordonsregister eller försenad rapportering från medlemsstater och/eller tillverkare kan leda till svårigheter vid tillämpningen av utsläppsnormerna för koldioxid.

Risken att skillnaden mellan koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning vid verklig körning och de värden som fastställts vid typgodkännandet ökar kan underminera koldioxidutsläppsmålen.

Risken att de koldioxidutsläpp som tillverkarna anger i intygen om överensstämmelse i registrerings syfte inte motsvarar koldioxidutsläppen från fordon i drift kan underminera koldioxidutsläppsmålen.

De viktigaste interna kontrollsystemen omfattar verifiering av rapporterade registreringsuppgifter, analyser av utvecklingen av uppgifter vid verklig körning jämfört med registreringsuppgifter och upptäckt av avvikelser mellan de koldioxidutsläpp som angetts i intygen om överensstämmelse och utsläppen från fordon i drift.

2.2.3. *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Detta initiativ för inte med sig några nya väsentliga kontroller eller risker som inte skulle omfattas av ett befintligt ramverk för internkontroll. Inga särskilda åtgärder förutom tillämpning av budgetförordningen har planerats.

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade), t.ex. från strategi för bedrägeribekämpning.

Utöver tillämpningen av budgetförordningen för att förebygga bedrägerier och oriktigheter kommer de skärpta kraven på minskade koldioxidutsläpp som föreskrivs i detta förslag att åtföljas av förbättrad övervakning och rapportering av olika dataset enligt beskrivningen i punkt 2.2.2.

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen *i nummerföljd*

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff. ³³	från Efta-länder ³⁴	från kandidat-länder ³⁵	från tredjeländer	enligt artikel 21.2 b i budgetförordningen
7	20 01 02 01	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

Nya budgetrubriker som föreslås Ej tillämpligt

³³ Diff. = differentierade anslag / Icke-diff. = icke-differentierade anslag.

³⁴ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

³⁵ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

3.2. Förslagets beräknade budgetkonsekvenser på anslagen

3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

- Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen			3	”naturresurser och miljö				
GD: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	TOTALT
Driftsanslag								
09 02 03	Åtaganden	1)						
	Betalningar	2)						
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program								
09 01 01 01		3)						
TOTALA anslag GD KLIMATPOLITIK	Åtaganden	= 1 + 3						
	Betalningar	= 2 + 3						
TOTALA driftsanslag	Åtaganden	4)						
	Betalningar	5)						
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		6)						
TOTALA anslag för RUBRIK 3 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	= 4 + 6						
	Betalningar	= 5 + 6						

Rubrik i den fleråriga budgetramen	7	”Administrativa utgifter”
---	----------	---------------------------

Detta avsnitt ska fyllas i med hjälp av det datablad för budgetuppgifter av administrativ natur som först ska föras in i [bilagan till finansieringsöversikt för rättsakt](#) (bilaga V till de interna bestämmelserna), vilken ska laddas upp i DECIDE som underlag för samråden mellan kommissionens avdelningar.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTALT
GD: CLIMA							
• Personalresurser		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
• Övriga administrativa utgifter							
TOTALT GD KLIMATPOLITIK	Anslag	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

TOTALA anslag för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
---	---------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTALT
TOTALA anslag för RUBRIKERNÄ 1–7 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
	Betalningar	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

3.2.2. Beräknad output som finansieras med driftsanslag

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och output ↓			2023	2024	2025	2026	2027	TOTALT						
	OUTPUT													
	Typ ³⁶	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
SPECIFIKT MÅL nr 1... ³⁷														
Output														
Output														
Output														
Delsumma för specifikt mål nr 1														
SPECIFIKT MÅL nr 2...														
Output														
Delsumma specifikt mål nr 2														
TOTALT														

³⁶ Output som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

³⁷ Mål som redovisats under punkt 1.4.2: "Specifikt/specifika mål...".

3.2.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

- Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År 2023 ³⁸	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT
--	--------------------------	------------	------------	------------	------------	--------

RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen						
Personalresurser	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
Övriga administrativa utgifter						
Delsumma för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

Utanför RUBRIK 7³⁹ of the multiannual financial framework						
Personalresurser						
Andra utgifter av administrativ natur						
Delsumma utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen						

TOTALT	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
---------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

Personalbehov och andra administrativa kostnader ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av anslag inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

³⁸ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras. Ersätt "n" med det förväntade första genomförandeåret (till exempel 2021). Detsamma för följande år.

³⁹ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

3.2.4. Beräknat personalbehov

- Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

	År 2023	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)					
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (vid delegationer)					
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)					
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)					
Annan budgetrubrik (ange vilken)					
• Extern personal (i heltidsekvivalenter)⁴⁰					
20 02 01 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)					
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna)					
XX 01 xx yy zz ⁴¹	- vid huvudkontoret				
	- vid delegationer				
01 01 01 02 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)					
01 01 01 12 (kontraktsanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med direkta forskningsåtgärder)					
Annan budgetrubrik (ange vilken)					
TOTALT	2	2	2	2	2

XX motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	Från och med 2023 kommer det att krävas ytterligare en AD-tjänsteman som ska ansvara för en ny funktion för att säkerställa samordning och uppföljning av de olika uppgiftsinsamlingar som föreskrivs i förordningen. Denna funktion återspeglar i synnerhet behovet av en förbättrad uppföljning av utvecklingen av koldioxidutsläpp vid verklig körning från nya personbilar och lätta lastbilar för att säkerställa att de
--------------------------------------	---

⁴⁰ [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

⁴¹ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

	<p>skärpta minskningsmål som anges i detta förslag faktiskt uppnås. Den nya funktionen kommer att säkerställa att en effektiv och enhetlig grund tillhandahålls för genomförande och efterlevnad av utsläppsnormerna för koldioxid samt för utarbetande av eventuella nya politiska åtgärder på området.</p> <p>Denna funktion omfattar följande särskilda uppgifter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Säkerställa övergripande samordning av de olika uppgiftsinsamlingarna, inbegripet analys av uppgifter och konsekvenskontroller för de olika dataseten. • Uppföljning med rapporterande enheter (tillverkare, nationella uppgiftsrapporteringsmyndigheter och typgodkännandemyndigheter) och kontakter med Europeiska miljöbyrån och GFC. • Säkerställa en effektiv rapportering av uppgifter om bränsleförbrukning vid verklig körning från tillverkare och medlemsstater, inklusive uppföljning och verifiering av uppgifter tillsammans med Europeiska miljöbyrån. • Analysera uppgifter från verklig körning, särskilt med avseende på utvecklingen av gapet mellan utsläpp vid verklig körning och utsläpp vid typgodkännande, och lämna detaljerade tekniska bidrag till framtida revideringar av utsläppsnormerna för koldioxid och lagstiftningen om typgodkännande. • Utarbetande av årliga kommissionsbeslut om uppgifter från verklig körning. • Utarbetande av korrigeringar av uppgifter om överensstämmelse i fråga om koldioxid (registreringsuppgifter) där avvikelser fastställs på grundval av kontrollförfarandet för fordon i drift, inbegripet säkerställande av effektiv insamling tillsammans med GFC av provningsdata för typgodkännande. <p>Ytterligare en AD-tjänst kommer att behövas för utarbetandet av den nya lägesrapporten i enlighet med artikel 14a om framstegen mot utsläppsfri vägtrafik och bedömningen av behovet av eventuella ytterligare åtgärder för att underlätta övergången.</p>
Extern personal	Ej tillämpligt

3.2.5. *Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen*

- Förslaget/initiativet
- kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen.

Inga ytterligare driftsutgifter förutses. Under alla omständigheter kommer eventuella utgifter att täckas av Life-anslaget.

- kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen.

Beskriv vad som krävs, ange berörda rubriker och budgetrubriker, motsvarande belopp och de instrument som är föreslagna för användning.

kräver en översyn av den fleråriga budgetramen.

Beskriv behovet av sådana åtgärder, och ange berörda rubriker i budgetramen, budgetrubriker i den årliga budgeten samt de motsvarande beloppen.

3.2.6. Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet:

- innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter
- innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	2023	2024	2025	2026	2027	Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen						
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering						

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
- Påverkan på egna medel
 - Påverkan på andra inkomster
- ange om inkomsterna har avsatts för utgiftsposter

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga budgetens inkomstsidan:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslaget/initiativets inverkan på inkomsterna ⁴²				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artikel 4 2 9						

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs.

Ej tillämpligt

⁴² Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.

Övriga anmärkningar (t.ex. vilken metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

Inkomster från avgifter för extra utsläpp som ska betalas av tillverkare som överskrider sina årliga specifika utsläppsmål förväntas uppstå och det bör fortsätta att betraktas som intäkter i EU:s allmänna budget. Beräkningsmetoden för avgiften har inte ändrats till följd av förslaget. Det är inte möjligt att uppskatta intäktsnivån förrän de årliga uppgifterna om hur väl tillverkarna uppnått sina mål finns tillgängliga.