



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 10 november 2017
(OR. en)

14217/17

**Interinstitutionellt ärende:
2017/0293 (COD)**

**CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178**

FÖLJENOT

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	9 november 2017
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2017) 676 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om fastställande av utsläppsnormer för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon och om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 (omarbetning)

För delegationerna bifogas dokument – COM(2017) 676 final.

Bilaga: COM(2017) 676 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 8.11.2017
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om fastställande av utsläppsnormer för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon och om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 (omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Fordonsindustrin är av särskild betydelse för EU, eftersom den sysselsätter fler än 12 miljoner människor inom områdena tillverkning, försäljning, underhåll och transport. EU:s bilindustri som del av den globala bilindustrin står för närvarande inför grundläggande förändringar. Traditionella tillverkningsprocesser förändras av digitalisering och automatisering. Innovation i fråga om elektriska drivsystem, självkörande bilar och uppkopplade fordon utgör stora utmaningar som kan förändra sektorn i grunden. EU-biltillverkarnas andel på den globala marknaden har dessutom minskat under det senaste decenniet från omkring en tredjedel till cirka 20 %, vilket ökar trycket ytterligare på EU:s industri att nå ut till nya marknader.

Som ett resultat av Parisavtalet¹ har världens länder åtagit sig att arbeta för en koldioxidsnål ekonomi. Många länder håller nu på att genomföra politik för koldioxidsnåla transporter, som även omfattar fordonsnormer, ofta i kombination med åtgärder för att förbättra luftkvaliteten. Hittills har normer för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i Europa utgjort ett grundläggande verktyg för att driva på innovation och investeringar i koldioxidsnål teknik. Men eftersom det saknas striktare normer för perioden efter 2020 och eftersom USA, Japan, Sydkorea och Kina går framåt mycket snabbt, riskerar EU att förlora sin tekniska ledarställning, i synnerhet med avseende på utsläppsfria och utsläppssnåla fordon.

Kina har just infört obligatoriska kvoter från och med 2019 för biltillverkare i fråga om utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. I USA har Kalifornien och nio andra delstater lagstiftat för att påskynda spridningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. Att utsläppsfria och utsläppssnåla fordon har strategisk betydelse för biltillverkarna blir tydligt genom att flera tillverkare under den senaste tiden har förklarat att andelen eldrivna fordon av deras globala försäljning kommer att öka kraftigt under kommande år. EU:s fordonsindustri måste bli världsledande inom denna nya teknik, så som är fallet med konventionell fordonsteknik.

Det nuvarande regelverket gör att konsumenter i EU går miste om möjliga bränslebesparingar. Enligt utvärderingen av de nuvarande koldioxidnormförordningarna uppväger de bränslebesparingar som uppkommer tack vare normer om koldioxidutsläpp i hög grad den högre inköpskostnaden, men bränslebesparingar under fordonets livstid har varit lägre än förväntat, främst på grund av den ökande skillnaden mellan värden som uppmäts i testcykler och verkliga utsläpp. Om utsläppsgapet minskar och teknik som ger bränslebesparingar under verkliga körförhållanden införs på nya fordon, skulle konsumenterna gynnas ännu mer.

I kommissionens meddelande om en europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet², som offentliggjordes i juli 2016, fastställs ambitionsnivån att år 2050 måste utsläppen av växthusgaser från transportsektorn vara minst 60 % lägre än 1990 och stadigt på väg mot noll. Transportsektorns luftföroreningar måste minskas kraftigt utan dröjsmål. I strategin klargjordes också att utsläppssnåla och utsläppsfria fordon måste lanseras och komma upp i väsentliga marknadsandelar år 2030 för att EU på lång sikt ska uppnå utsläppsfri rörlighet.

Strategin genomfördes i ett första steg genom meddelandet från maj 2017 med titeln ”EUROPA PÅ VÄG: En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla”³. I strategin tydliggörs att EU siktar mot att de bästa

¹ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019(01))

² COM(2016) 501 final.

³ COM(2017) 283 final.

utsläppssnåla, uppkopplade och automatiserade rörlighetslösningarna, fordonen och utrustningen ska utvecklas, erbjudas och tillverkas i Europa och att den allra modernaste infrastrukturen ska finnas på plats för att stödja detta. I meddelandet betonas att EU måste spela en ledande roll vid utformningen av pågående förändringar av fordonsindustrin på global nivå, med utgångspunkt i de viktiga framsteg som redan gjorts.

De nuvarande utsläppsnormerna för koldioxidutsläpp från bilar och lätta nyttofordon fram till 2020/21 har bidragit till att kraftigt minska koldioxidutsläppen från lätta fordon⁴. Med dagens genomförda politik förväntas dock utsläppen av växthusgaser inte minska i tillräcklig grad för att nå EU:s mål att koldioxidutsläppen till år 2030 ska minska med minst 40 % jämfört med 1990. Vägtransporter stod för 22 % av växthusgasutsläppen i EU under 2015. Andelen har ökat stadigt sedan 1990. Personbilar och lätta nyttofordon stod under 2015 för 73 % av vägtransporternas utsläpp av växthusgaser.

Även om transportsektorn avsevärt har minskat sina utsläpp av luftföroreningar i EU under de senaste årtiondena, är den fortfarande den största utsläppskällan av kväveoxider. Utsläppsfria fordon bidrar inte bara till att minska koldioxidutsläppen från vägtransporter, utan ger även fördelar i form av transporter utan utsläpp av luftföroreningar.

I detta förslag fastställs kostnadseffektiva koldioxidutsläppsmål för nya lätta fordon till 2030 i kombination med en särskild mekanism för incitament för att öka andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. Detta kommer att säkerställa att EU:s fordonsindustri bibehåller sitt tekniska ledarskap och därigenom stärker sin konkurrenskraft och stimulerar sysselsättningen. Det kommer också att ge konsumenterna lägre bränslekostnader. Samtidigt bidrar det till att uppfylla EU:s åtaganden enligt Parisavtalet. Den särskilda mekanismen för incitament för att öka andelen utsläppsfria och utsläppssnåla fordon kommer framför allt att bidra till att minska luftföroreningarna och förbättra luftkvaliteten, vilket gynnar folkhälsan. Den kompletterar pågående insatser i städer och på regional och nationell nivå för att ta itu med problem med luftkvaliteten.

Mekanismen kommer mer specifikt att ge tydliga signaler och förutsägbarhet för industrin att investera, skapa sysselsättning, och främja innovation och konkurrenskraft. Den kommer dessutom att påskynda införandet av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon och utvecklingen av bränsleeffektiv teknik inom EU och därmed lägga grunden för att upprätthålla de globala framgångarna för EU:s fordonsindustri. Med stöd av nödvändiga kompletterande åtgärder på EU-nivå och nationell nivå förväntas investeringar i laddningsinfrastruktur ske.

Nya särskilda styrmekanismer kommer att säkerställa att värdena för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning förblir representativa för de värden som konsumenterna får vid verklig körning. Genom förslaget säkerställs också att de insatser tillverkarna måste göra fördelas rättvist.

Detta förslag ingår i ett mer omfattande paket för rörlighet, som omfattar åtgärder på efterfrågesidan som stöder de åtgärder på utbudssidan som finns i detta förslag. Direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon syftar till att stimulera marknaden för rena och energieffektiva fordon. Genom den föreslagna ändringen kommer direktivet att omfatta all relevant upphandlingspraxis, ge tydliga, långsiktiga signaler till marknaden och dess bestämmelser kommer att förenklas och bli effektivare att tillämpa. Detta bör öka transportsektorns bidrag till minskade utsläpp av koldioxid och luftföroreningar och samtidigt förbättra sektorns konkurrenskraft och tillväxt.

⁴ Ricardo-AEA och TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles, som finns på följande webbplats: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

I direktivet om infrastrukturen för alternativa bränslen behandlas behovet av gemensamma standarder på den inre marknaden, krav på lämpliga minimikrav för infrastruktur som ska utvecklas genom nationella handlingsprogram, och information till konsumenterna om huruvida bränslen och fordon är kompatibla. EU:s handlingsplan om infrastrukturen för alternativa bränslen innehåller en uppsättning rekommendationer för att stärka genomförandet av nationella handlingsprogram inom ramen för direktivet och förbättra planeringen och finansieringen av driftskompatibla infrastrukturer för bränslen.

Ett batteriinitiativ ska bidra till att skapa en fullständig värdekedja för utveckling och tillverkning av batterier i EU.

Kommissionen planerar dessutom att under första halvåret 2018 lägga fram utsläppsminskningmål för koldioxid för nya tunga fordon.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta förslag kommer att bidra till målet för ramstrategin för energiunionen⁵ att få en övergång till en koldioxidsnål, säker och konkurrenskraftig ekonomi. Det kommer att bidra till att uppfylla målen i EU:s ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030, som innehåller mål på en inhemsk minskning på minst 40 % av växthusgasutsläppen jämfört med 1990 års nivåer. Minskningarna av växthusgasutsläppen inom sektorer som inte omfattas av utsläppshandelssystemet, t.ex. vägtransporter, kommer att behöva uppgå till minst 30 % senast 2030 jämfört med 2005. Kommissionen har för medlemsstaterna föreslagit mål till 2030 för minskade växthusgasutsläpp inom ramen för förordningen om ansvarsfördelning⁶ som omfattar sektorer som inte omfattas av utsläppshandelssystemet. Koldioxidnormer för lätta fordon för perioden efter 2020 kommer att hjälpa medlemsstaterna att uppnå dessa mål.

EU:s utsläppshandelssystem, som är en hörnsten i EU:s klimatpolitik, bidrar dessutom till att minska koldioxidutsläppen inom elkraftsektorn som kommer att spela en allt större roll vid vägtransporter i takt med att andelen elfordon ökar.

Sjunde ramprogrammet och Horisont 2020 har tillhandahållit totalt mer än 1,5 miljarder euro till stöd för forskning och utveckling av batterier, alternativa bränslen och alla aspekter på elektrifiering på fordonsområdet.

Kommissionens förslag från 2016 till ett ändrat direktiv om förnybar energi (RED II)⁷ syftar till att minska utsläppen av växthusgaser från bränslen på EU-nivå genom att införa en skyldighet för bränsleleverantörer att till 2030 bidra med en andel på minst 6,8 % av utsläppsnåla och förnybara bränslen inklusive förnybar el och avancerade biodrivmedel.

I den föreslagna översynen av Eurovinjettdirektivet föreskrivs avgifter baserade på utsläppsprestanda som kommer att göra det möjligt att belöna de miljövänligaste fordonen och uppmuntra förnyelse av fordonsparken⁸.

⁵ COM(2015) 080 final.

⁶ Förslag till en förordning om bindande årliga minskningar av medlemsstaternas växthusgasutsläpp 2021–2030 för att skapa en motståndskraftig energiunion och fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning nr 525/2013 om en mekanism för att övervaka och rapportera utsläpp av växthusgaser och för att rapportera annan information som är relevant för klimatförändringen, (COM(2016) 482 final).

⁷ Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (omarbetning), COM(2016) 0767 final.

⁸ Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av viss infrastruktur, COM(2017) 275 final.

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

Såsom betonades i den nyligen antagna förnyade industripolitiska strategin⁹ är en modern och konkurrenskraftig fordonsindustri viktig för EU:s ekonomi. För att fordonssektorn ska kunna behålla sitt tekniska ledarskap på världsmarknaderna måste den påskynda övergången till mer hållbara teknikslag och nya affärsmodeller. Det är bara på det sättet som Europa kommer att ha den mest konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara industrin efter 2030.

Kommissionens plan för sektorssamarbete¹⁰ som lanserades i maj 2016 anger fordonsindustrin som en av de sektorer som berörs. Den gör det möjligt för projektansökningar att sammanföra viktiga aktörer från arbetsmarknadens parter för att identifiera problemområden i fråga om kompetens och färdigheter i kombination med införandet av skraddarsydda strategier på nationell eller regional nivå för att ta itu med dessa problemområden.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för detta förslag är artikel 192 i EUF-fördraget. I enlighet med artiklarna 191 och 192.1 i EUF-fördraget ska Europeiska unionen bidra till att bland annat följande mål uppnås: Att bevara, skydda och förbättra miljön. Att främja åtgärder på internationell nivå för att lösa regionala eller globala miljöproblem, särskilt för att bekämpa klimatförändringen.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Koldioxidutsläppsnormer för personbilar och lätta nyttofordon har varit i kraft på EU-nivå sedan 2009 respektive 2011 med mål fram till 2020/21. Utan ytterligare EU-åtgärder på detta område skulle det förmodligen inte bli några större extra minskningar av koldioxidutsläppen från nya lätta fordon, så som var fallet för personbilar i EU mellan 1995 och 2006. Vissa utsläppsminskningar skulle dock vara troliga efter 2021 tack vare fortsatt förnyelse av den befintliga fordonsparken med nyare personbilar och lätta nyttofordon som uppfyller koldioxidutsläppsnormerna för 2020/21. Men med tanke på att transportererna förväntas öka ytterligare, skulle de totala minskningarna av koldioxidutsläppen inte räcka för att nå målet om minskade växthusgasutsläpp fram till 2030 och uppfylla de åtaganden som gjorts inom ramen för Parisavtalet.

EU-åtgärder är motiverade både mot bakgrund av de gränsöverskridande konsekvenserna av klimatförändringarna och behovet av att säkra den inre marknaden för fordon. Utan åtgärder på EU-nivå skulle det finnas risk för en mängd olika nationella system för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon. En sådan situation skulle leda till olika ambitionsnivåer och konstruktionsparametrar som skulle kräva olika tekniska alternativ och fordonskonfigurationer, vilket ger sämre stordriftsfördelar. Enbart nationella och lokala initiativ är förmodligen mindre effektiva, eftersom de riskerar att bli inkonsekventa, vilket fragmenterar den inre marknaden.

Eftersom tillverkarna har olika stora marknadsandelar i olika medlemsstater, skulle de påverkas på olika sätt av nationella lagstiftningar, vilket skulle kunna leda till snedvridning av konkurrensen. Tillverkarnas kostnader för att följa lagstiftningen skulle öka och samtidigt

⁹ COM(2017) 479 final.

¹⁰ http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848

skulle incitamenten att utveckla bränsleeffektiva bilar och lätta nyttofordon minska på grund av fragmenteringen av den europeiska marknaden.

De extrakostnader som skulle uppstå till följd av brist på gemensamma normer och gemensamma tekniska lösningar skulle drabba både komponentleverantörer och fordonstillverkare. Dessa kostnader skulle dock i slutändan betalas av konsumenterna, som skulle få högre fordonskostnader för samma minskning av växthusgaser utan samordnade EU-insatser.

- **Proportionalitetsprincipen**

Detta förslag uppfyller proportionalitetsprincipen eftersom det inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de angivna målen. Förslaget ger nya kostnadseffektiva normer för att uppnå krävda minskningar av koldioxidutsläppen från personbilar och lätta nyttofordon i linje med den överenskomna ramen för EU:s klimat- och energipolitik fram till 2030 samtidigt som man ser till att tillverkarnas bördor fördelas rättvist.

- **Val av instrument**

Eftersom detta förslag är en omarbetning av två befintliga förordningar, är en förordning det enda lämpliga instrumentet.

Omarbetningstekniken gör det möjligt att i det aktuella fallet slå samman två mycket liknande befintliga förordningar till en lagtext som innehåller de önskade ändringarna, kodifierar dessa ändringar med de oförändrade bestämmelserna i de tidigare rättsakterna och upphäver dessa rättsakter. Förslaget till omarbetad förordning är i linje med kommissionens åtagande enligt det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning¹¹.

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

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

En omfattande utvärdering av de befintliga förordningarna utfördes som en del av programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet). Utvärderingen avslutades i april 2015, och slutrapporten från konsulterna har offentliggjorts¹².

I utvärderingsrapporten granskades förordningarna mot målen i den ursprungliga lagstiftningen. Av rapporten framgår att förordningarna fortfarande var relevanta, i stort sett samstämmiga, att de lett till betydande utsläppsminskningar och att de var mer kostnadseffektiva i fråga om att uppnå de fastställda målen än vad som ursprungligen antagits. De har också lett till betydande mervärde för unionen som inte hade kunnat uppnås i samma utsträckning genom nationella åtgärder.

De viktigaste slutsatserna i utvärderingen är följande:

- Förordningarna är fortfarande relevanta och kommer att förbli så efter 2020.
- Genom förordningarna har koldioxidutsläppen minskat mer än tidigare frivilliga överenskommelser med näringslivet uppnådde.

¹¹ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

¹² Ricardo-AEA och TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles, som finns på följande webbplats: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

- Förordningen om utsläppsnormer för personbilar har förmodligen stått för 65–85 % av minskningarna av utsläpp från avgasrör efter dess införande. När det gäller lätta nyttofordon spelade förordningen en viktig roll för att påskynda utsläppsminskningar.
- Konsekvenserna för konkurrenskraft och innovation verkar generellt sett positiva utan tecken på snedvridning av konkurrensen.
- I rapporten betonades följande brister:
 - Testcykeln (NEDC) ger inte en rättvis bild av utsläppen vid verklig körning och skillnaderna ökar mellan testcykelns resultat och de verkliga utsläppen, vilket lett till att fördelarna med förordningarna urholkats.
 - Förordningarna omfattar inte utsläppen som uppstår vid tillverkning av bränslen eller kopplade till fordonstillverkning och -bortskaffande.
 - Utformningen av vissa metodrelaterade delar i förordningarna har förmodligen påverkat deras effektivitet. Framförallt innebär användningen av vikt som nyttoparameter att man straffar viktminskning som ett alternativ för att minska utsläppen.
- Förordningarna har lett till ekonomiska fördelar för samhället.
- Kostnaderna för tillverkarna har blivit betydligt lägre än vad som ursprungligen förväntades, beroende på att tekniken för att minska utsläppen i allmänhet blev billigare än vad som förutspåddes.
- Besparingar i form av lägre bränslekostnader under fordonets livstid överstiger initiala tillverkningskostnader, men har varit lägre än väntat, främst på grund av den ökande skillnaden mellan värden i testförhållanden och utsläppen vid verklig körning.
- Förordningarna är i stort sett konsekventa, både inom varje förordning och sinsemellan.
- Företeelser som skulle kunna försvaga förordningarna, även om påverkan skulle vara begränsad, är undantaget för nischstillverkare, superkrediter och infasningsperioden (bilar).
- Harmonisering av marknaden är den viktigaste delen av EU:s mervärde och det är inte troligt att icke-samordnade åtgärder skulle ha varit lika effektiva. Genom förordningarna säkerställs gemensamma krav, vilket minimerar kostnaderna för tillverkarna, och ger rättslig säkerhet.
- **Samråd med berörda parter**

Kommissionen samlade in feedback från berörda parter genom följande källor:

- Ett offentligt samråd på internet mellan den 20 juli och den 28 oktober 2016.
- En workshop med berörda parter (den 24 mars 2017) där kommissionen presenterade resultaten av det offentliga samrådet.
- En workshop om sysselsättning och kompetens (den 26 juni 2017).
- Möten med berörda branschorganisationer som företrädare biltillverkare, leverantörer av komponenter och material samt bränsleleverantörer.

- Bilateral möten med myndigheter från medlemsstaterna, fordonstillverkare, leverantörer, arbetsmarknadens parter och icke-statliga organisationer.
- Ståndpunkter som lämnats in av berörda parter eller medlemsstater.

En sammanfattning av samråden finns i bilaga 2 till den konsekvensbedömning som åtföljer det här förslaget.

De viktigaste resultaten av samråden med berörda parter kan sammanfattas på följande sätt. När det gäller målnivåer stödde biltillverkarna och tillverkarna av lätta nyttofordon i allmänhet mindre ambitiösa mål för 2030 jämfört med icke-statliga miljö- och transportorganisationer samt konsumentorganisationer som stödjer mer ambitiösa mål för både 2025 och 2030. När det gäller fördelningen av insatserna stödjer tillverkarna en gränsvärdekurva baserad på vikt, medan icke-statliga miljö- och transportorganisationer samt konsumentorganisationer föredrar avtryck som nyttoparameter. Medan bilindustrin på det hela taget motsätter sig ett mandat i fråga om utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, är batteri- och elproducenter, infrastrukturinvestorer, många europeiska städer med luftkvalitetsproblem, liksom de flesta icke-statliga miljö- och transportorganisationer för en sådan strategi. Konsumentorganisationer intar en neutral ståndpunkt om incitament för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon.

• **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Konsekvensbedömningen bygger på uppgifter från utvärderingen av de befintliga förordningarna¹³.

När det gäller den kvantitativa bedömningen av de ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenserna, bygger konsekvensbedömningen på en särskild uppsättning kostnadskurvor, som omfattar ett brett spektrum av den senaste tekniken för att minska koldioxidutsläppen från bilar och lätta nyttofordon, och en uppsättning modeller. Olika scenarier togs fram med hjälp av modellen PRIMES-TREMOVE som ger en bild av vägtransportsektorns utveckling. Den analysen kompletterades med hjälp av andra modelleringsverktyg, t.ex. GEM-E3 och E3ME (för makroekonomisk påverkan) och modellen Dione från Gemensamma forskningscentret, som innehåller nyutvecklade funktioner för att bedöma effekterna på tillverkningsnivå (kategorinivå).

Uppgifter om utsläpp av växthusgaser 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) enligt förordningarna 443/2009 och 510/2011 om koldioxidutsläppen från lätta fordon.

Utöver samråden med berörda parter samlades ytterligare information in genom flera studier utförda av externa konsulter, särskilt i fråga om följande:

- Den tillgängliga teknik som kan användas under den relevanta tidsperioden för att minska koldioxidutsläppen från nya lätta fordon, samt hur effektiva åtgärderna är och vilka kostnaderna är för dem.
- Faktorer som kan påverka industrins konkurrenskraft och sysselsättning.
- Den ökande klyftan mellan utsläpp vid tester och verklig körning och de faktorer som bidrar till klyftan.

¹³ Ricardo-AEA och TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles, som finns på följande webbplats: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

- Effekterna av olika lagstiftning, lagstiftningsparametrar och möjlig utformning av metodrelaterade delar.
- Påverkan på utsläpp av växthusgaser och föroreningar.

En förteckning över undersökningarna finns i bilaga 1 till den konsekvensbedömning som åtföljer förslaget.

• **Konsekvensbedömning**

Den konsekvensbedömning som åtföljer detta förslag har utformats och utvecklats i linje med den tillämpliga vägledningen om bättre lagstiftning, och nämnden för lagstiftningskontroll avgav den 13 oktober 2017 ett positivt yttrande med reservationer.

Nämnden rekommenderade förbättringar som har tagits med i den slutliga versionen. Förbättringarna gällde bland annat följande: (1) Beskrivning av kopplingarna till andra EU-initiativ, framförallt det mer omfattande paket för rörlighet som kommissionen lagt fram. (2) Förklaring av de viktigaste hindren för genomslaget av utsläppssnåla och utsläppsfria fordon och hur den föreslagna förordningen skulle bidra till att komma över sådana hinder. (3) Klargörande av de utmaningar i fråga om konkurrenskraften som EU:s industri står inför, särskilt i fråga om risken att förlora sitt tekniska ledarskap och hur den föreslagna förordningen kan bidra till att lösa detta problem. (4) Identifiering av de viktigaste avvägningar som måste ske när politiska beslut fattas. (5) Bedömning av regelbördan och möjligheter till förenklingar.

Alternativ

De olika alternativ som beaktats i konsekvensbedömningen är indelade i fem centrala inslag som består av att åtgärda problemen och uppnå de politiska målen.

1) Mål (nivå, tidsplan och indikatorer)

Olika målnivåer bedömdes för perioden fram till 2030, som varierade med minskningar på 10 % till 40 % år 2030 jämfört med genomsnittsmålet för EU:s hela fordonspark för år 2021 för personbilar och år 2020 för lätta nyttofordon. Två alternativ som avspeglar de målnivåer som angavs av Europaparlamentet, och som kommissionen under 2014 års förhandlingar åtog sig att bedöma, bedömdes också.

När det gäller tidsplanen för målen omfattade de aktuella alternativen att fastställa ett mål enbart för 2030, att fastställa mål för 2025 och 2030 samt att fastställa årliga mål för vart och ett av åren 2022–2030. När det gäller indikatorn för målet fanns bland de alternativ som övervägdes det nuvarande tillvägagångssättet som bygger på utsläpp från avgasrör (tank till hjul) samt andra alternativ ("källa till slutlig användning i fordonet", "inbäddade utsläpp" och "viktning av körsträcka").

Det alternativ som föredras för målnivåerna är att fastställa nya koldioxidmål för EU:s hela fordonspark motsvarande en minskning med 30 % år 2030 jämfört med målen för 2021 för både personbilar och lätta nyttofordon.

Det alternativ som föredras för indikatorn för utsläppsmålet är att behålla metoden tank till hjul med mål som anges i gram koldioxid/km för fordonsparkens försäljningsviktade genomsnitt, eftersom detta är helt förenligt med andra politiska instrument och eftersom en ändring av indikatorn inte skulle ha lett till några större fördelar. Det alternativ som föredras när det gäller tidsplanen för målen är att fastställa nya koldioxidmål för personbilar och lätta nyttofordon som ska gälla från och med 2025 och striktare mål som ska gälla från och med 2030 för att se till att de erforderade kumulativa minskningarna av koldioxidutsläppen kan uppnås senast 2030 för att bidra till att uppfylla de mål som fastställts i enlighet med

ansvarsfördelningsförordningen. Detta kommer också att ge en tydlig och snar signal för att investera i utsläppssnåla och utsläppsfria fordon.

2) Fördelning av insatser

I enlighet med de nuvarande förordningarna används en gränsvärdekurva för att fastställa de specifika utsläppsmålen för enskilda tillverkare med början i mål för EU:s hela fordonspark. Denna linjära kurva definierar förhållandet mellan koldioxidutsläpp och fordonets vikt i körklart skick.

Utöver den nuvarande metoden övervägdes följande alternativ i konsekvensbedömningen: att ändra gränsvärdekurvans lutning med hjälp av en annan nyttoparameter (t.ex. avtryck) eller inte använda någon nyttoparameter alls (samma sänkning eller samma mål för alla tillverkare).

Det alternativ som föredras för att fördela målen för EU:s hela fordonspark bland enskilda tillverkare från och med 2025 är att använda en gränsvärdekurva, där tillverkarens särskilda mål beror på fordonens genomsnittliga WLTP-provningsvikt och där kurvans lutning(ar) garanterar att tillverkarnas insatser för att minska utsläppen blir likvärdiga.

3) Incitament för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon (definitioner och typer av incitament)

Med hjälp av olika definitioner för utsläppssnåla fordon övervägdes i konsekvensbedömningen två typer av särskilda incitament för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon:

- *Bindande mandat:* Samma andel utsläppssnåla och utsläppsfria fordon skulle krävas av alla tillverkare.
- *Kreditsystem:* Detta incitament skulle beakta andelen utsläppssnåla och utsläppsfria fordon hos en tillverkare när det specifika koldioxidmålet fastställs. En tillverkare som överstiger ett visst riktmärke för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon skulle belönas med ett mindre strikt koldioxidmål.

För vart och ett av de två incitamenten övervägdes olika nivåer för mandaten/riktmärkena.

Det alternativ som föredras när det gäller incitamentssystemet för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon är ett kreditsystem.

4) Faktorer för ett kostnadseffektivt genomförande

Olika faktorer som möjliggör kostnadseffektivt genomförande bedömdes. Faktorerna omfattar åtgärder som finns i dagens förordningar såsom miljöinnovationer, poolning och undantag. Förutom dessa beaktades nya faktorer som handel med utsläppsrätter samt avsättning och lån ("banking and borrowing").

Det alternativ som föredras är att behålla bestämmelser om miljöinnovation, och samtidigt utvidga tillämpningsområdet till luftkonditioneringssystem och möjliggöra en översyn av taket på 7 g/km, att behålla bestämmelserna om poolning samtidigt som man förtydligar hur tillverkarna får bilda pooler, inte införa en möjlighet för handel eller för avsättning eller lån av koldioxidkrediter och ta bort möjligheten för biltillverkare att beviljas "nischundantag".

5) Styrning

Hur effektiva målen är i fråga om att minska koldioxidutsläppen i verkligheten beror å ena sidan på hur väl provningsförfarandet återspeglar den genomsnittliga verkliga körningen, och å andra sidan på i vilken utsträckning fordon som släpps ut på marknaden överensstämmer

med de referensfordon som provades vid typgodkännandet. I detta sammanhang betonades i Europaparlamentets rekommendation efter undersökningen av utsläppsmätningar i fordonsindustrin att systemen för marknadsövervakning är av avgörande betydelse för att bevara ett exakt och tillförlitligt system.

Mot denna bakgrund och i linje med rekommendationerna från mekanismen för vetenskaplig rådgivning (SAM) har flera alternativ övervägts. Det första alternativet bestod av insamling, offentliggörande och övervakning av uppgifter om bränsleförbrukning vid verklig körning baserat på en skyldighet för tillverkare att montera ett standardiserat instrument för mätning av bränsleförbrukning i nya fordon genom typgodkännandelagstiftning. Ett andra alternativ som rörde marknadsövervakningsåtgärder övervägdes i relation till produktionsöverensstämmelse och kontroll av överensstämmelse i fråga om fordon i drift.

Det alternativ som föredrogs var att fastställa en befogenhet för kommissionen att tillåta (i) insamling, offentliggörande och övervakning av uppgifter om bränsleförbrukning vid verklig körning, och införa en skyldighet att rapportera avvikelser som är kopplade till en korrigeringsmekanism och ii) att korrigera rapporterade utsläppsvärden för koldioxid om det förekommer avvikelser som upptäcks genom bättre marknadsövervakning.

Hänvisning till sammanfattningen av konsekvensbedömningen: SWD(2017)650

Hänvisning till yttrandet från nämnden för lagstiftningskontroll: SEC(2017)476

- **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.

I konsekvensbedömningen analyserades också hur man kan förenkla lagstiftningen och minska onödiga administrativa kostnader.

Tillverkare med färre än 1 000 nyregistrerade fordon per år, i många fall små och medelstora företag, kommer att fortsätta vara undantagna från specifika utsläppsmål avseende koldioxid. Undantag av mindre betydelse minskar kostnaderna för efterlevnad och administration för små tillverkare. Förslaget underlättar också marknadstillträdet för nya tillverkare samtidigt som det inte har någon betydande inverkan på de totala minskningarna av koldioxidutsläpp från EU:s fordonspark.

Genom förslaget bibehålls dessutom flera element för kostnadseffektivt genomförande som poolning som sänker tillverkarnas kostnader för att följa lagstiftningen.

Kreditsystemet för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon skulle inte skapa ytterligare administrativa bördor. Att slopa undantaget för nisch tillverkare skulle minska den administrativa bördan.

Inga förändringar i systemet för efterlevnad och av bötesnivån planeras. Konsekvenserna av de alternativ som rör styrningen kommer att bero på de konkreta genomförandeåtgärderna.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget är förenligt med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns särskilt i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget medför inga krav på ytterligare finansiella resurser.

5. ÖVRIGA INSLAG

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

Förslaget bygger på förfarandet för årlig rapportering och övervakning som har utformats enligt de gällande förordningarna. För att bedöma huruvida tillverkarna uppfyller sina årliga specifika utsläppsmål, rapporterar medlemsstaterna varje år uppgifter för alla nyregistrerade personbilar och lätta nyttofordon till kommissionen. Förutom de typgodkända värdena för koldioxidutsläpp och vikt övervakas ett antal andra relevanta uppgifter, exempelvis bränsletyp och koldioxidutsläppsminskningar tack vare miljöinnovationer.

Med stöd av Europeiska miljöbyrån (EEA) offentliggör kommissionen varje år övervakningsuppgifter för föregående kalenderår inklusive tillverkarspecifika beräkningar av koldioxidutsläpp. Tillverkarna har möjlighet att anmäla fel i de preliminära uppgifter medlemsstaterna lämnat. Detta väletablerade övervakningssystem utgör en viktig grund för övervakningen av effekterna av lagstiftningen.

För att stärka styrningsaspekterna av systemet övervägdes i konsekvensbedömningen alternativet att vid kontroll av om tillverkaren efterlever lagstiftningen, kontrollera om utsläppen från fordon som är i drift överensstämmer med de typgodkända koldioxidvärdena.

Utöver förfarandet för att bedöma efterlevnaden, identifierades i konsekvensbedömningen ett antal centrala indikatorer för att övervaka de specifika politiska mål som ska uppnås med detta förslag. Dessa kompletteras av en uppsättning operativa mål och indikatorer.

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

Artikel 1 - Syfte och mål

I denna artikel anges koldioxidutsläppsmålen för EU:s hela fordonspark för nya personbilar och nya lätta nyttofordon från och med 2020, 2025 och 2030. Förordningen ska tillämpas från och med 2020 för att säkerställa en enhetlig övergång till ett nytt målsystem från och med 2025. Den innehåller därför de redan fastställda målen för EU:s hela fordonspark till 2020 på 95 g/km (NEDC-baserat) för personbilar och 147 g/km (NEDC-baserat) för lätta nyttofordon, samt nya mål till 2025 och 2030.

Från och med 2021 kommer de specifika utsläppsmålen att baseras på det nya provningsförfarandet för mätning av lätta fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP). Målen för EU:s hela fordonspark till 2025 och 2030, som är WLTP-baserade, uttrycks därför som procentuella minskningar jämfört med genomsnittet för de specifika utsläppsmålen för 2021 som fastställts för varje tillverkare i enlighet med avsnitt 4 i bilaga I.

Artikel 2 - Tillämpningsområde

I denna artikel definieras de kategorier av fordon som omfattas av denna förordning med hänvisning till lagstiftningen om typgodkännande. I artikeln klargörs också att undantaget av mindre betydelse som gäller för tillverkare som ansvarar för färre än 1 000 registreringar av nya personbilar per år inte bör tillämpas när en tillverkare som kan komma i fråga för att inte omfattas likväl ansöker om och beviljas ett undantag.

Artikel 3 – Definitioner

Nya definitioner har lagts till för ”EU:s hela fordonspark”, ”utsläppssnåla och utsläppsfria fordon” och ”provningsvikt”.

Artikel 4 – Specifika utsläppsmål

I denna artikel fastställs en allmän skyldighet för tillverkare att se till att de genomsnittliga koldioxidutsläppen från deras nyregistrerade fordon under ett kalenderår inte överstiger de årliga specifika utsläppsmålen. Detta mål är tillverkarspecifikt och beräknas som en funktion av det tillämpliga målet för EU:s hela fordonspark, gränsvärdekurvan, den genomsnittliga vikten för tillverkarens fordonspark och referensvikten (M_0 eller TM_0). Viktberäkningen ska grundas på vikten i körklart skick till och med 2024. Från 2025 bör fordonets provningsvikt, som ligger närmare det färdiga fordonets verkliga vikt, användas i stället. Formlerna för beräkningen av de specifika utsläppsmålen för perioden 2020–2030 fastställs i delarna A och B i bilaga I. Beräkningarna av målen för 2020–2024 är de som anges i befintlig lagstiftning.

Från och med 2025 bör det specifika utsläppsmålet för en tillverkare beräknas med beaktande av andelen utsläppssnåla och utsläppsfria fordon i tillverkarens fordonspark. Vid beräkningen av denna andel bör utsläppssnåla och utsläppsfria fordon räknas med en viktning av utsläppen från varje fordon som underlag. Om andelen överstiger referensvärdet för EU:s hela fordonspark, kan tillverkaren dra nytta av ett högre specifikt utsläppsmål.

I fråga om lätta nyttofordon görs en åtskillnad när det gäller fördelningen av insatserna mellan tillverkare av lätta nyttofordon med en genomsnittlig provningsvikt som överstiger den genomsnittliga referensvikten (TM_0) och lätta fordon med en genomsnittlig provningsvikt lägre än TM_0 . För den första gruppen hålls gränsvärdekurvans lutning konstant över tid, och i det senare fallet används samma metod som för personbilar, dvs. lutningen ändras i enlighet med målet för EU:s hela fordonspark.

Artikel 5 – Superkrediter för målet på 95 g CO₂/km för bilar

Denna bestämmelse ändras inte och gäller till och med 2022.

Artikel 6 - Poolning

Bestämmelserna om poolning för anslutna företag och oberoende tillverkare ändras inte. Dock har en befogenhet lagts till för kommissionen för att klargöra villkoren för poolningsarrangemang mellan oberoende tillverkare, framför allt när det gäller konkurrensregler.

Artikel 7 - Övervakning och rapportering

Allmänna bestämmelser om övervakning av koldioxiduppgifter från medlemsstaterna förblir oförändrade. Medlemsstaternas skyldighet att garantera högkvalitativa uppgifter och samarbeta med kommissionen har dock skärpts.

En mekanism ska läggas till för att, i övervakningssyfte, beakta konstaterade avvikelser av koldioxidutsläpp från fordon i drift jämfört med typgodkända värden. Denna mekanism bygger på förslaget att införa ett förfarande i typgodkännandelagstiftningen för kontroll av överensstämmelsen av koldioxidutsläpp från fordon i drift med de typgodkända värdena. Typgodkännandemyndigheter bör rapportera upptäckta avvikelser, och kommissionen bör beakta dem när den kontrollerar om tillverkarna uppfyller sina mål. Bestämmelsen ger befogenhet för kommissionen att ange detaljerna för ett sådant förfarande genom en genomförandeakt.

Artikel 8 – Avgifter för extra utsläpp

I denna artikel fastställs formeln för beräkning av ekonomiska påföljder om tillverkare överskrider sitt mål. De avgifter som anges i de befintliga förordningarna, dvs. 95 euro/g CO₂/km bibehålls.

Artikel 9 - Offentliggörande av tillverkarnas resultat

Denna artikel innehåller en förteckning över de uppgifter som kommissionen ska offentliggöra i fråga om hur tillverkarna uppfyller målen (dvs. det årliga övervakningsbeslutet). Provningsvikt har lagts till som en uppgiftsparameter som ska offentliggöras, med tanke på dess användning som nyttoparameter från och med 2025.

Artikel 10 - Undantag för vissa tillverkare

Möjligheten för småskaliga tillverkare (dvs. de som ansvarar för 1 000 till 10 000 registreringar i fråga om bilar och 1 000 till 22 000 registreringar i fråga om lätta nyttofordon) att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmålen behålls.

För nisch tillverkare av bilar, dvs. de som ansvarar för mellan 10 000 och 300 000 nyregistrerade fordon, behålls möjligheten använda sig av undantaget från målet 95g CO₂/km. Med verkan från och med 2025 kommer emellertid denna grupp av tillverkare att vara tvungen att uppfylla de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med bilaga I.

Artikel 11 - Miljöinnovationer

Tillverkarna kan fortsätta att dra nytta av lägre genomsnittliga utsläpp genom att utrusta sina fordon med miljöinnovationer som godkänts i enlighet med denna artikel. För att ta hänsyn till ändringar av utsläppsminskningar till följd av miljöinnovation som kan uppstå till följd av ändringar i det föreskrivna provningsförfarandet, har det lagts till en befogenhet för kommissionen att anpassa taket på 7 g CO₂/km som fastställts för de koldioxidminskningar en tillverkare kan beakta för att minska sina genomsnittliga utsläpp. Denna befogenhet bör gälla från och med 2025.

Kriterierna för beviljande att betraktas som miljöinnovation förblir oförändrade fram till och med 2024. Från och med 2025 kommer borttagandet av hänvisningen till tillvägagångssättet med samlade åtgärder att göra det möjligt att låta luftkonditioneringsutrustning komma i fråga som miljöinnovation.

Artikel 12 - Koldioxidutsläpp och energiförbrukning vid verklig körning

I denna artikel föreskrivs en befogenhet för kommissionen att övervaka och bedöma hur väl WLTP-provningsförfarandet återspeglar värdena vid verklig körning och se till att allmänheten är informerad om hur detta förhållande förändras över tiden.

För detta ändamål bör kommissionen ha befogenhet att begära uppgifter från verklig körning som ska samlas in och rapporteras av medlemsstaterna och tillverkarna.

Artikel 13 - Anpassning av M_0 och TM_0

Tillverkarnas insatser för att minska koldioxidutsläppen fördelas mellan tillverkarna på grundval av fordonsparkens genomsnittliga vikt under en viss period. Referensvärdet uttrycks som M_0 eller TM_0 beroende på om man använder vikten i körklart skick (M) eller fordonets provningsvikt (TM). Bestämmelsen tydliggör förfarandet för att anpassa referensvikten för att säkerställa att de specifika utsläppsmålen även fortsättningsvis avspeglar målet för EU:s hela fordonspark. Med början 2025 bör dessa anpassningar ske vartannat år i stället för vart tredje år. En mer frekvent anpassning gör att man tidigare kan beakta ändringar i den genomsnittliga provningsvikten och ändringarnas påverkan på var tillverkarnas placeras på gränsvärdekurvan.

Artikel 14 - Översyn och rapport

Denna artikel innehåller ett krav på att kommissionen ska lägga fram en rapport om denna förordnings ändamålsenlighet, vid behov åtföljd av ett förslag. Det föreslås att rapporten ska överlämnas under 2024 för att vara anpassad till de föreslagna bestämmelserna om översyn och rapportering i enlighet med ansvarsfördelningsförordningen och direktivet om utsläppshandelssystemet.

Artikeln bibehåller också bestämmelser om översyn av provningsförfarandet för typgodkännande samt befogenheter för att ta hänsyn till ändringar i det föreskrivna provningsförfarandet.

Artiklarna 15 och 16 - Kommittéförfaranden och utövande av delegeringen

Detta är standardbestämmelser för kommittéförfarande och delegering av befogenheter.

Artikel 17 - Ändringar av förordning (EG) nr 715/2007

Syftet med detta ändringsförslag är att införa en rättslig grund i förordning (EG) nr 715/2007 (förordningen om typgodkännande med avseende på utsläpp från fordonsklasserna Euro 5 och Euro 6) så att kommissionen kan inrätta ett förfarande för att kontrollera överensstämmelse avseende koldioxidutsläpp från fordon i drift. Detta förfarande är nödvändigt för en effektiv marknadsövervakning av typgodkännandesystemet och de koldioxidutsläppsvärden som används för att kontrollera om målen uppfylls.

Artiklarna 18 och 19 – Upphävande och ikraftträdande

Förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 ska upphöra att gälla den 1 januari 2020. Ikraftträdande bör äga rum inom 20 dagar efter offentliggörandet av rättsakten.

Bilagorna I-V

Bilaga I: innehåller formler för beräkning av årliga specifika utsläppsmål som bör uppnås för de genomsnittliga utsläppen från tillverkarnas parker av nyregistrerade fordon. Del A omfattar personbilar, medan del B omfattar lätta nyttofordon.

Bilagorna II och III: I dessa bilagor anges parametrar för övervakningsuppgifter som behövs för beräkningen av målen och för att kontrollera om målen uppfylls. Bilaga III – som omfattar lätta nyttofordon – innehåller också hänvisningar till behovet av att ta hänsyn till den särskilda situationen för fordon som godkänns i flera etapper.

Bilaga IV: Denna bilaga innehåller en förteckning över de rättsakter som omfattas av omarbetningen, dvs. de två grundförordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 med tillhörande ändringsrättsakter.

Bilaga V: Jämförelsetabell

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om fastställande av utsläppsnormer ☒ för nya personbilar och ☒ för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon ⇒ och om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 ⇐ (omarbetning)

(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,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009¹⁴ och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011¹⁵ har ändrats väsentligt flera gånger. Eftersom ytterligare ändringar ska göras, bör de förordningarna av tydlighetsskäl omarbetas.
- (2) Denna förordning bör tillämpas från och med den 1 januari 2020 för att möjliggöra en enhetlig och effektiv övergång efter omarbetningen och upphävandet av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011. Det är emellertid lämpligt att

¹⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 140, 5.6.2009, s. 1).

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 145, 31.5.2011, s. 1).

bibehålla de koldioxidnormer och de tillvägagångssätt för att uppnå dem som anges i dessa förordningar oförändrade fram till 2024.

↓ 443/2009 skäl 1

~~Syftet med denna förordning är att fastställa utsläppsnormer för nya personbilar som registreras i gemenskapen, vilket utgör en del av gemenskapens samlade åtgärder för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon och samtidigt säkerställa en väl fungerande inre marknad.~~

↓ 510/2011 skäl 1 (anpassad)

~~FN:s ramkonvention om klimatförändring, som på Europeiska gemenskapens vägnar godkändes genom rådets beslut 94/69/EG¹⁶, syftar till att stabilisera halterna av växthusgaser i atmosfären på en nivå som gör att skadlig mänsklig påverkan på klimatsystemet kan förhindras. För att detta mål ska kunna uppnås bör den globala genomsnittstemperaturen vid jordytan inte nå en nivå som är högre än 2 °C över den förindustriella nivån. Den fjärde utvärderingsrapporten från FN:s klimatpanel (IPCC) visar att för att det målet ska kunna uppnås måste de globala utsläppen av växthusgaser nå sin topp före 2020. Vid sitt möte 8-9 mars 2007 gjorde Europeiska rådet ett kraftfullt åtagande att till år 2020 minska gemenskapens sammanlagda växthusgasutsläpp med minst 20 % jämfört med nivåerna 1990, och med 30 % under förutsättning att andra industriländer åtar sig att minska sina utsläpp i liknande omfattning och att ekonomiskt mer framskridna utvecklingsländer bidrar på ett sätt som står i proportion till deras respektive möjligheter.~~

↓ ny

- (3) Den europeiska strategin för utsläppssnål rörlighet¹⁷ innehåller en tydlig ambition om att transportsektorns växthusgasutsläpp före mitten av århundradet måste vara minst 60 % lägre än 1990 och stadigt på väg mot noll. Transportsektorns luftföroreningar som skadar vår hälsa måste minskas kraftigt utan dröjsmål. Utsläppen från konventionella förbränningsmotorer måste ner ytterligare efter 2020. Utsläppsfria och utsläppssnåla fordon måste lanseras och komma upp i väsentliga marknadsandelar till år 2030.
- (4) I kommissionens båda meddelanden ”Europa på väg”¹⁸ och ”Resultat för utsläppssnål rörlighet: Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare”¹⁹ framhålls det att normer för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon ger starka incitament till

¹⁶ ~~ECT L 33, 7.2.1994, s. 11.~~

¹⁷ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: En europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet (COM(2016) 501 final).

¹⁸ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén EUROPA PÅ VÄG En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla (COM(2017) 283 final).

¹⁹ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén [...]

innovation och effektivitet och kommer att bidra till att stärka bilindustrins konkurrenskraft och bana vägen för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på ett teknikneutralt sätt.

- (5) Denna förordning ger en tydlig färdriktning för minskade koldioxidutsläpp från vägtransportsektorn och bidrar till det bindande målet om en minskning av koldioxidutsläppen från unionens hela ekonomi på minst 40 % jämfört med 1990 års nivåer fram till 2030, vilket rådet ställde sig bakom i Europeiska rådets slutsatser av den 23–24 oktober 2014 och vilket godkändes i form av unionens nationellt fastställda bidrag enligt Parisavtalet vid mötet i rådet (miljö) den 6 mars 2015.
- (6) Europeiska rådets slutsatser från oktober 2014 gav stöd till en minskning av växthusgasutsläppen på 30 % från de sektorer som inte ingår i Europeiska unionens utsläppshandelssystem till 2030 jämfört med 2005 års nivåer. Vägtransportsektorn står för en betydande del av utsläppen från dessa sektorer och ger fortfarande upphov till utsläpp som är väsentligt högre än 1990 års nivåer. Om utsläppen från vägtransporter fortsätter att öka kommer detta att balansera ut de minskningar som görs inom andra sektorer i kampen mot klimatförändringen.
- (7) I Europeiska rådets slutsatser från oktober 2014 betonades vikten av att minska utsläppen av växthusgaser och riskerna med beroendet av fossila bränslen i transportsektorn genom ett heltäckande och teknikneutralt tillvägagångssätt för främjande av utsläppsminskning och energieffektivitet i transportsektorn, för eldrivna transporter och förnybara energikällor i transportsektorn även efter 2020.
- (8) Energieffektivitet som ett sätt att bidra till dämpad efterfrågan är en av de fem ömsesidigt förstärkande och nära sammanhörande aspekterna i strategin för energiunionen, som antogs den 25 februari 2015, för att ge unionens konsumenter säker, hållbar och konkurrenskraftig energi till ett överkomligt pris. I strategin för energiunionen framhålls det att man måste vidta åtgärder för effektivare energianvändning inom alla ekonomiska sektorer, men att det särskilt inom transportsektorn finns en enorm potential för ökad energieffektivitet som kan förverkligas bland annat genom fortsatt inriktning på skärpta koldioxidutsläppsnormer för personbilar och lätta nyttofordon fram till 2030.
- (9) I en utvärdering som gjordes 2015 av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 konstaterades att förordningarna har varit relevanta och i stort sett konsekventa, samt att de har lett till betydande utsläppsminskningar och varit mer kostnadseffektiva än vad som ursprungligen förväntades. De har också lett till betydande mervärde för unionen som inte hade kunnat uppnås i samma utsträckning genom nationella åtgärder.
- (10) Det är därför lämpligt att uppnå dessa förordningars syfte genom att sätta upp nya mål för minskning av koldioxidutsläppen från EU:s hela park av personbilar och lätta nyttofordon för perioden fram till 2030. Vid fastställandet av minskningsnivåerna har hänsyn tagits till i vilken utsträckning dessa nivåer kan bidra till att på ett kostnadseffektivt minska utsläppen i de sektorer som omfattas av ansvarsfördelningsförordningen [...] fram till 2030, hur stora kostnader och besparingar de medför för samhället, tillverkare och fordonsanvändare samt hur de direkt och indirekt påverkar sysselsättning, konkurrenskraft och innovation och vilka fördelar de medför i form av minskade luftföroreningar och tryggad energiförsörjning.
- (11) Ett nytt provningsförfarande för mätning av lätta fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test procedure, WLTP)

fastställs i kommissionens förordning (EU) 2017/1151²⁰ och trädde i kraft 2017. Detta nya provningsförfarande ger värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som bättre avspeglar verkliga körförhållanden. Det är därför lämpligt att de nya utsläppsmålen baseras på koldioxidutsläppsvärden som bestäms med användning av detta förfarande. Eftersom WLTP-baserade koldioxidutsläppsvärden för att kontrollera hur målen uppfylls kommer att vara tillgängliga från och med 2021 är det emellertid lämpligt att de nya utsläppsnormerna fastställs som minskningsnivåer i förhållande till genomsnittet för 2021 av de specifika utsläppsmål som gällde under det året.

↓ 443/2009 skäl 2 (anpassad)

~~Enligt FN:s ramkonvention om klimatförändring, som på Europeiska gemenskapens vägnar godkändes genom rådets beslut 94/69/EG²¹, är alla parter i den ramkonventionen skyldiga att upprätta och genomföra nationella och i tillämpliga fall regionala program med åtgärder för att motverka klimatförändringen. I enlighet med detta föreslog kommissionen i januari 2007 att Europeiska unionen vid de internationella förhandlingarna ska sträva efter att anta ett mål om att växthusgasutsläppen från de utvecklade länderna ska minska med 30 % senast 2020 (jämfört med nivåerna 1990) och att unionen bör göra ett fast, självständigt åtagande att uppnå en minskning med minst 20 % av växthusgasutsläppen senast 2020 (jämfört med nivåerna 1990), oberoende av de minskningar som uppnås av andra utvecklade länder. Målet fick stöd från Europaparlamentet och rådet.~~

↓ 443/2009 skäl 3

~~En av följderna av dessa åtaganden är att alla medlemsstater kommer att behöva minska utsläppen från personbilar kraftigt. Program och åtgärder bör genomföras på medlemsstats- och gemenskapsnivå inom alla sektorer av gemenskapens ekonomi – dvs. inte bara inom industri och energisektorerna – för att åstadkomma de stora minskningar som krävs. Vägtransporter är den näst största källan till växthusgasutsläpp i unionen, och utsläppen från dessa fortsätter att öka. Om vägtransporternas påverkan på klimatförändringen fortsätter att öka, kommer det till stor del att underminera de minskningar som åstadkoms inom andra sektorer för att bekämpa klimatförändringen.~~

↓ 510/2011 skäl 3

~~Politik och åtgärder bör genomföras på medlemsstats- och unionsnivå inom alla sektorer av unionens ekonomi – dvs. inte bara inom industri och energisektorerna – för att åstadkomma de utsläppsminskningar som krävs. I Europaparlamentets och rådets beslut nr 406/2009/EG av den 23 april 2009 om medlemsstaternas insatser för att minska sina växthusgasutsläpp i enlighet med gemenskapens åtaganden om minskning av växthusgasutsläppen till 2020 (²²)~~

²⁰ ⇒ Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1). ⇐

²¹ EGT L 33, 7.2.1994, s. 11.

²² EUT L 140, 5.6.2009, s. 136.

~~fastställs att utsläppen ska minska med i genomsnitt 10 % jämfört med 2005 års nivåer på de områden som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter, som inrättades genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen (²³), och här ingår vägtransporter. Vägtransporterna är den näst största källan till utsläpp av växthusgaser i unionen, och utsläppen från dessa, däribland från lätta nyttofordon, fortsätter att öka. Om utsläppen från vägtransporter fortsätter att öka, kommer det att i hög grad underminera de minskningar som görs inom andra sektorer för att bekämpa klimatförändringen.~~

↓ 443/2009 skäl 4

~~Gemenskapsmål för nya personbilar ger tillverkarna större flexibilitet och planeringssäkerhet jämfört med separata nationella minskningsmål. När utsläppsnormerna anges är det viktigt att beakta konsekvenserna för marknaden och tillverkarnas konkurrenskraft, de direkta och indirekta kostnaderna för branschen samt de fördelar som följer av att innovation stimuleras och att energianvändningen minskar.~~

↓ 443/2009 skäl 5 (anpassad)

- (12) ~~Denna förordning bygger på väletablerade metoder för att mäta och övervaka koldioxidutsläppen från fordon som registrerats i gemenskapen i enlighet med Europaparlamentets och rådets beslut nr 1753/2000/EG av den 22 juni 2000 om att inrätta ett system för övervakning av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar²⁴. Det är viktigt att man vid fastställandet av minskningar av koldioxidutsläpp ser till att fordonstillverkare kan planera sin park av nya bilar ☒ och lätta nyttofordon ☒ nya bilpark i gemenskapen ☒ unionen ☒ säkert inom en förutsägbar ram över hela gemenskapen ☒ unionen ☒.~~

↓ 510/2011 skäl 5

~~För att stimulera konkurrenskraften inom den europeiska bilindustrin bör man satsa på incitament som tillgodoser miljöinnovationer och beviljande av superkrediter.~~

↓ ny

- (13) Minskingsnivåerna för parkerna av nya personbilar och lätta nyttofordon i hela unionen bör därför fastställas för 2025 och för 2030, med hänsyn till den tid det tar för fordonsparken att förnyas och med hänsyn till vägtransportsektorns nödvändiga bidrag till klimat- och energimålen för 2030. Ett gradvis införande av normerna ger också redan nu en tydlig signal till fordonsindustrin om att inte dröja med att lansera energieffektiv teknik och utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på marknaden.
- (14) EU är en av världens största tillverkare av motorfordon och kan visa upp ett teknologiskt ledarskap inom denna sektor men konkurrensen ökar och den globala

²³ ~~EUT L 275, 25.10.2003, s. 32.~~

²⁴ ~~EGT L 202, 10.8.2000, s. 1.~~

bilindustrin håller snabbt på att förändras genom nya innovationer inom elektriska drivsystem och samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet. För att kunna behålla sin globala konkurrenskraft och tillgången till marknaderna behöver unionen ett regelverk där det ingår särskilda incitament för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon vilket skapar en stor hemmamarknad och stödjer teknisk utveckling och innovation.

- (15) En särskild mekanism för incitament bör införas för att underlätta övergången till utsläppsfri rörlighet. Denna kreditmekanism bör utformas så att incitament ges för fler utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på marknaden i unionen.
- (16) Ett riktmärke för andelen utsläppssnåla och utsläppsfria fordon i EU:s fordonspark tillsammans med en genomtänkt mekanism för att justera tillverkarens specifika koldioxidutsläppsmål utifrån andelen utsläppssnåla och utsläppsfria fordon i dennes egen fordonspark bör ge en tydlig och trovärdig signal som uppmuntrar till utveckling och användning av sådana fordon samtidigt som möjligheten att ytterligare förbättra effektiviteten hos konventionella förbränningsmotorer finns kvar.
- (17) För att fastställa krediterna för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon är det lämpligt att beakta skillnaden mellan fordonens koldioxidutsläpp. Justeringsmekanismen bör säkerställa att tillverkare som går över riktmärkets nivå får ett högre specifikt koldioxidutsläppsmål. För att säkerställa en balanserad strategi bör det finnas övre gränser för hur stor justeringen inom mekanismen kan vara. Detta ger incitament, uppmuntrar till en snabb utbyggnad av infrastruktur för laddning och tankning och leder till stora vinster för konsumenterna, konkurrenskraften och miljön.

↓ 443/2009 skäl 6 (anpassad)

~~1995 antog kommissionen en gemenskapsstrategi för att minska koldioxidutsläppen från bilar. Strategin baseras på följande tre huvudkomponenter: frivilliga åtaganden från bilindustrin att minska utsläppen, förbättrad kundinformation och skatteåtgärder som gynnar bränsleeffektiva bilar.~~

↓ 443/2009 skäl 7 (anpassad)

~~1998 antog europeiska bilindustriföreningen (ACEA) ett åtagande att till 2008 minska de genomsnittliga utsläppen från nya bilar till 140 g CO₂/km och 1999 antog den japanska bilindustriföreningen (JAMA) och den koreanska bilindustriföreningen (KAMA) ett åtagande att till 2009 minska de genomsnittliga utsläppen från nya bilar till 140 g CO₂/km. Dessa åtaganden erkändes i kommissionens rekommendation 1999/125/EG av den 5 februari 1999 om minskade koldioxidutsläpp från personbilar²⁵ (ACEA), kommissionens rekommendation 2000/303/EG av den 13 april 2000 om minskade koldioxidutsläpp från personbilar (KAMA)²⁶ och kommissionens rekommendation 2000/304/EG av den 13 april 2000 om minskade koldioxidutsläpp från personbilar (JAMA)²⁷.~~

²⁵ EGT L 40, 13.2.1999, s. 49.

²⁶ EGT L 100, 20.4.2000, s. 55.

²⁷ EGT L 100, 20.4.2000, s. 57.

↓ 443/2009 skäl 8 (anpassad)

~~Den 7 februari 2007 antog kommissionen två parallella meddelanden: ett meddelande om resultatet av översynen av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon och ett meddelande om ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundratalet (CARS 21). I meddelandena betonades att framsteg hade gjorts i riktning mot målet på 140 g CO₂/km till 2008/2009, men att gemenskapens mål på 120 g CO₂/km inte skulle kunna uppnås till 2012 om inte ytterligare åtgärder vidtogs.~~

↓ 510/2011 skäl 8 (anpassad)

~~Bestämmelserna om det mål som fastställs för utsläpp från lätta nyttofordon bör vara förenliga med de bestämmelser om tillämpning av utsläppsmålen för nya personbilar som finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon⁽²⁸⁾.~~

↓ 443/2009 skäl 9 (anpassad)

~~I meddelandena föreslogs ett integrerat tillvägagångssätt för att nå gemenskapsmålet på 120 g CO₂/km till 2012 och det förklarades att kommissionen skulle lägga fram ett förslag till en rättslig ram för att uppnå gemenskapsmålet genom att fokusera på obligatoriska minskningar av koldioxidutsläppen för att nå ett mål på 130 g CO₂/km för en ny genomsnittsbil med hjälp av förbättrad teknik avseende fordonsmotorer. I överensstämmelse med tillvägagångssättet i tillverkarnas frivilliga åtaganden omfattar förslaget de aspekter som beaktats vid mätningarna av koldioxidutsläpp från personbilar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon²⁹. En ytterligare minskning med 10 g CO₂/km, eller motsvarande om det krävs av tekniska skäl, kommer att uppnås med hjälp av andra tekniska förbättringar och en ökad användning av hållbara biobränslen.~~

↓ 443/2009 skäl 10 (anpassad)

- (18) Regelverket för tillämpning av målen för den genomsnittliga ~~nya bilparken~~ ☒ parken av nya bilar och lätta nyttofordon ☒ bör utformas så att konkurrensneutrala, socialt rättvisa och hållbara minskningsmål säkerställs, med hänsyn tagen till olikheterna mellan de europeiska biltillverkarna och så att man undviker omotiverad snedvridning av konkurrensen mellan biltillverkarna. ~~Lagstiftningen bör vara förenlig med det övergripande målet att uppfylla gemenskapens Kyotomål och bör kompletteras med andra instrument, exempelvis differentierade bil- och energiskatter, som i högre grad är kopplade till användningen.~~

²⁸ EUT L 140, 5.6.2009, s. 1.

²⁹ EGT L 171, 29.6.2007, s. 1.

↓ 443/2009 skäl 11

Lämplig finansiering bör säkerställas i Europeiska unionens allmänna budget för att främja utveckling av teknik för en radikal minskning av koldioxidutsläpp från vägfordon.

↓ 443/2009 skäl 12 (anpassad)
⇒ ny

- (19) För att bilmarknaden ☒ för personbilar och lätta nyttofordon ☒ ska kunna behålla sin mångfald och sin förmåga att möta olika kundbehov, bör koldioxidmål för personbilar anges som en funktion av nyttan av bilen ☒ fordonen ☒ på linjär basis. ⇒ Fortsatt användning av vikt som nyttoparameter ligger i linje med nuvarande ordning. För att bättre återspegla vikten av fordon som används på väg bör parametern ändras från vikt i körklart skick till fordonets provningsvikt enligt förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 med verkan från och med 2025. ⇐ Dessutom är uppgifter om vikt lättillgängliga. Uppgifter om alternativa nyttoparametrar såsom avtryck (spårvidden gånger hjulbasen) bör samlas in för att underlätta långsiktigare utvärderingar av den nyttobaserade beräkningsmetoden. Kommissionen bör senast 2014 se över tillgången till uppgifter och i förekommande fall lägga fram ett förslag till Europaparlamentet och rådet om anpassning av nyttoparametern.
-

↓ ny

- (20) Det bör undvikas att målen för EU:s hela fordonspark ändras på grund av förändringar i parkens genomsnittliga vikt. Förändringar i den genomsnittliga vikten bör därför utan dröjsmål återspeglas i beräkningen av de specifika utsläppsmålen, och justeringarna av värdet för genomsnittlig vikt som används för detta ändamål bör därför göras vartannat år från och med 2025.
- (21) För att fördela utsläppsminskningarna på ett sätt som är konkurrensneutralt och rättvist och som återspeglar mångfalden på marknaden för personbilar och lätta nyttofordon, och med tanke på övergången till WLTP-baserade specifika utsläppsmål 2021, är det lämpligt att fastställa gränsvärdekurvans lutning på grundval av de specifika utsläppen från alla nyregistrerade fordon under det året, och att ta hänsyn till ändringen av målen för EU:s hela fordonspark mellan 2021, 2025 och 2030 för att säkerställa att alla tillverkares insatser för att minska utsläppen blir lika stora. Vad gäller lätta nyttofordon bör samma tillvägagångssätt som gäller för biltillverkare även gälla för tillverkare av lättare transportfordon som bygger på personbilar, medan en fast och högre lutning för hela målperioden bör fastställas för tillverkare av fordon inom tyngre segment.
-

↓ 443/2009 skäl 13 (anpassad)
⇒ ny

- (22) Syftet med denna förordning är att skapa incitament för bilindustrin ☒ fordonsindustrin ☒ att investera i ny teknik. Denna förordning gynnar aktivt miljövänlig innovation och ⇒ tillhandahåller en mekanism som är avsedd att kunna

integrera ⇐ beaktar den kommande tekniska utvecklingen. Utveckling av innovativ framdrivningsteknik bör särskilt främjas, eftersom den orsakar betydligt lägre utsläpp än konventionella personbilar. På så sätt främjas EU industrins långsiktiga konkurrenskraft och fler högkvalificerade arbetstillfällen skapas. Kommissionen bör överväga möjligheten att inkludera åtgärder avseende miljövänlig innovation i översynen av provningsförfarandena enligt artikel 14.3 i förordning (EG) nr 715/2007, varvid de tekniska och ekonomiska effekterna av att inkludera dem bör beaktas. ⇐ Erfarenheten har visat att miljöinnovation på ett framgångsrikt sätt har bidragit till en kostnadseffektiv tillämpning av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 och till att minska koldioxidutsläppen vid verklig körning. Denna komponent bör därför bibehållas och utvidgas för att ge incitament till effektivisering av luftkonditioneringssystem. ⇐

↓ 510/2011 skäl 12

I Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar (²⁰) föreskrivs det redan att reklammaterial för bilar ska ge slutanvändarna officiell information om fordonets koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning. Kommissionen har i sin rekommendation 2003/217/EG av den 26 mars 2003 om tillämpning av bestämmelserna om reklammaterial i direktiv 1999/94/EG på andra medier (²¹) tolkat detta som att annonsering ska ingå. Tillämpningsområdet för direktiv 1999/94/EG bör därför utvidgas till att omfatta lätta nyttofordon, så att reklam som innehåller energi- eller prisrelaterad information avseende lätta nyttofordon, oberoende av typ, senast 2014 bör innehålla officiell information tillslutanvändarna om fordonets koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

↓ ny

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

↓ 443/2009 skäl 14

Eftersom kostnaderna för forskning och utveckling och likaså produktionskostnaderna per enhet är mycket höga för de tidiga generationerna av teknik för mycket koldioxidsnåla fordon som är avsedda att introduceras på marknaden efter det att denna förordning har trätt i kraft, syftar förordningen till att på interimistisk basis påskynda och främja introduktionen på gemenskapsmarknaden av extremt koldioxidsnåla fordon som just börjat saluföras.

³⁰ EUT L 12, 18.1.2000, s. 16.

³¹ EUT L 82, 29.3.2003, s. 33.

↓ 443/2009 skäl 15 (anpassad)

~~Användningen av vissa alternativa drivmedel kan ge betydande koldioxidminskningar om man ser till hela processen från källa till slutlig användning i fordonet. Denna förordning innehåller därför särskilda bestämmelser som syftar till att främja användningen av vissa fordon som drivs med alternativa drivmedel på gemenskapsmarknaden.~~

↓ 510/2011 skäl 15

~~Kommissionen bör senast den 1 januari 2012 i syfte att förbättra uppgiftsinsamlingen om och mätningen av bränsleförbrukningen överväga om den relevanta lagstiftningen ska ändras för att införa en skyldighet för tillverkare som söker typgodkännande för fordon i kategori N₁ enligt definitionen i bilaga II till 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⁽²²⁾ att utrusta varje fordon med en bränsleförbrukningsmätare.~~

↓ 443/2009 skäl 16

~~För att uppnå överensstämmelse med det synsätt som tillämpades i kommissionens koldioxid- och bilstrategi, framförallt i fråga om bilindustriföreningarnas frivilliga åtaganden, bör målet gälla nya personbilar som registreras för första gången i gemenskapen och som, med undantag för en begränsad period för att undvika missbruk av regeln, inte tidigare har registrerats utanför gemenskapen.~~

↓ 510/2011 skäl 16

~~För att säkerställa överensstämmelse med förordning (EG) nr 443/2009 och undvika att reglerna missbrukas bör målet gälla för nya lätta nyttofordon som registreras i unionen för första gången och som inte tidigare varit registrerade utanför unionen annat än under en begränsad tid.~~

↓ 510/2011 skäl 17

- (24) Genom direktiv 2007/46/EG fastställs en harmoniserad ram med de administrativa bestämmelser och allmänna tekniska krav för godkännande av samtliga nya fordon som omfattas av det direktivet. Den enhet som ansvarar för att denna förordning efterlevs bör vara densamma som den enhet som ansvarar för samtliga delar av typgodkännandeförfarandet i enlighet med direktiv 2007/46/EG och som ansvarar för att produktionen överensstämmer med regelverket.

³² EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

↓ 443/2009 skäl 18

- (25) I fråga om typgodkännande tillämpas särskilda krav för fordon avsedda för särskilda ändamål, enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG, och de bör därför undantas från denna förordnings tillämpningsområde. ~~Fordon som klassificeras som fordon i kategori M₁ innan denna förordning trätt i kraft, som är specialbyggda i kommersiellt syfte för att det ska vara möjligt att använda rullstolar i fordonet och som överensstämmer med definitionen av fordon avsedda för särskilda ändamål i bilaga II till direktiv 2007/46/EG bör också undantas från denna förordnings tillämpningsområde i enlighet med gemenskapens riktlinjer för att hjälpa funktionshindrade.~~
-

↓ 510/2011 skäl 18 (anpassad)

~~Tillverkare bör ges utrymme att själva bestämma hur de ska uppnå målen i denna förordning och bör kunna få använda de genomsnittliga utsläppen för samtliga nya modeller i stället för att varje enskilt fordon ska uppfylla koldioxidmålen. Tillverkarna bör därför åläggas att se till att de genomsnittliga specifika utsläppen för de nya lätta nyttofordon som registreras i unionen och som de ansvarar för inte överskrider de genomsnittliga utsläppsmålen för sådana fordon. Detta krav bör införas successivt mellan 2014 och 2017 för att underlätta övergången. Detta överensstämmer med de givna leddiderna och med längden på infasningsperioden enligt förordning (EG) nr 443/2009.~~

↓ 443/2009 skäl 19 (anpassad)

~~Tillverkare bör ges utrymme att själva bestämma hur de ska uppnå målen i denna förordning och bör kunna få använda de genomsnittliga utsläppen för samtliga modeller i stället för att varje enskild bil ska uppfylla koldioxidmålen. Tillverkarna bör därför åläggas att se till att de genomsnittliga utsläppen för de nya bilar som registreras i gemenskapen, och som de ansvarar för, inte överskrider de genomsnittliga utsläppsmålen för sådana bilar. Detta krav bör införas successivt mellan 2012 och 2015 för att underlätta övergången.~~

↓ 510/2011 skäl 19 (anpassad)

~~För att målen ska återspegla små- och nisch-tillverkares särskilda situation och överensstämma med tillverkarens förmåga att minska utsläppen, bör det för dessa tillverkare anges alternativa utsläppsminskningssmål som står i relation till den tekniska potentialen hos en viss tillverkarens fordon att minska de specifika koldioxidutsläppen, och som står i överensstämmelse med de berörda marknadssegmentens särdrag. Det här undantaget bör ingå i översynen av de specifika utsläppsmål som anges i bilaga I, som ska slutföras senast i början av 2013.~~

↓ 443/2009 skäl 20 (anpassad)
⇒ ny

- (26) Det är inte lämpligt att använda samma metod för att fastställa utsläppsminskningarna för storskaliga tillverkare som för småskaliga tillverkare som betraktas som oberoende enligt de kriterier som anges i denna förordning. Sådana småskaliga tillverkare bör omfattas av ⇒ en möjlighet att ansöka om ⇐ alternativa utsläppsminskningarna som står i relation till den tekniska potentialen hos en viss tillverkarens fordon att minska sina specifika koldioxidutsläpp, och som står i överensstämmelse med de berörda marknadssegmentens karaktärsdrag. ~~Det här undantaget bör ingå i översynen av de särskilda mål för utsläpp som anges i bilaga I, som ska slutföras senast i början av 2013.~~

↓ 333/2014 skäl 7 (anpassad)
⇒ ny

- (27) För att ta hänsyn till den oproportionellt stora påfrestningen på de minsta tillverkarna om de skulle uppfylla specifika utsläppsmål definierade efter fordonets nytta, den betungande administrationen i fråga om undantagsförfarandet och de endast marginella fördelarna av minskade koldioxidutsläpp från fordon sålda av de tillverkarna, bör tillverkare som ansvarar för färre än 1 000 nya personbilar ☒ och nya lätta nyttofordon ☒ registrerade i unionen per år undantas från de specifika utsläppsmålen och från avgifterna för extra utsläpp. ⇒ Om en sådan tillverkare som är utanför tillämpningsområdet trots detta ansöker om och beviljas undantag är det emellertid lämpligt att tillverkaren åläggs att respektera utsläppsmålet enligt undantaget. ⇐ ~~För att säkerställa rättslig säkerhet från första ögonblicket för de tillverkarna är det nödvändigt att detta undantag tillämpas från och med den 1 januari 2012.~~

↓ 333/2014 skäl 9 (anpassad)
⇒ ny

- (28) Förfarandet för att bevilja undantag ⇒ från målet på 95 g CO₂/km för hela fordonsparken ⇐ för nisch tillverkare ~~bör fortsätta efter 2020. För säkerställa att de utsläppsminskningssatser som krävs av nisch tillverkare ska överensstämma överensstämmer med kraven för stora tillverkare ⇒ vad gäller det målet. ⇐, bör dock ett mål som ligger 45 % under de genomsnittliga specifika utsläppen från nisch tillverkare 2007 gälla från och med 2020.~~ ⇒ Erfarenheten har emellertid visat att nisch tillverkare har samma möjligheter som stora tillverkare att nå upp till koldioxidutsläppsmålen, och för de mål som fastställs från och med 2025 är det inte längre lämpligt att göra åtskillnad mellan de två kategorierna av tillverkare. ⇐

↓ 510/2011 skäl 20

~~I och med unionens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon fastställdes en samordnad strategi i syfte att uppnå unionsmålet på 120 g CO₂/km~~

~~till 2012, samtidigt som det också lades fram en mer långsiktig vision av ytterligare utsläppsminskningar. I förordning (EG) nr 443/2009 bekräftas denna vision på längre sikt genom att det föreskrivs ett mål för de genomsnittliga utsläppen på 95 g CO₂/km från nya bilar. För att säkra överensstämmelse med den strategin och ge industrin större planeringssäkerhet bör det fastställas ett långsiktigt mål för specifika koldioxidutsläpp från lätta nyttofordon år 2020.~~

↓ 443/2009 skäl 21 (anpassad)

~~Nisch tillverkare bör kunna utnyttja ett alternativt mål som är 25 % lägre än deras genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp 2007. Ett motsvarande mål bör fastställas i de fall uppgifter saknas om tillverkarens genomsnittliga specifika utsläpp år 2007. Det här undantaget bör ingå i översynen av de särskilda mål för utsläpp som anges i bilaga I, som ska slutföras senast i början av 2013.~~

↓ 443/2009 skäl 22 (anpassad)

(29) Då man fastställer de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för samtliga nya bilar ☒ och nya lätta nyttofordon ☐ som registreras i ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☐ och som tillverkarna ansvarar för, bör samtliga bilar ☒ och lätta nyttofordon ☐ beaktas, oavsett deras vikt eller andra egenskaper. Trots att förordning (EG) nr 715/2007 inte omfattar personbilar ☒ och lätta nyttofordon ☐ med en referensvikt på över 2 610 kg, som inte heller omfattas av typgodkännandet i enlighet med artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007, bör utsläppen för dessa ~~bilar~~ ☒ fordon ☐ mätas enligt samma mätningförfarande som anges för ~~personbilar~~ ☒ lätta nyttofordon ☐ i kommissionens förordning (EG) nr 692/2008³³ ☒, förordning (EU) 2017/1151, och i kommissionens genomförandeförordningar (EU) 2017/1152³⁴ och (EU) 2017/1153³⁵ ☐. De utsläppsvärden för koldioxid som är resultatet härav bör införas i fordonens intyg om överensstämmelse för att de ska kunna inkluderas i övervakningssystemet.

↓ 510/2011 skäl 22 (anpassad)

(30) De etappvis färdigbyggda ~~fordonens~~ ☒ lätta nyttofordonens ☐ specifika koldioxidutsläpp bör tilldelas grundfordonets tillverkare.

³³ Kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 199, 28.7.2008, s. 1).

³⁴ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1152 av den 2 juni 2017 om fastställande av en metod för bestämning av de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla ändringen av det föreskrivna provningsförfarandet med avseende på lätta nyttofordon och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 293/2012 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 644).

³⁵ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1153 av den 2 juni 2017 om fastställande av en metod för bestämning av de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla ändringen av det föreskrivna provningsförfarandet och om ändring av förordning (EU) nr 1014/2010 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 679).

↓ 510/2011 skäl 23

~~För att garantera att värdena för koldioxidutsläpp och bränsleeffektivitet för etappvis färdigbyggda fordon är representativa bör kommissionen föreslå ett specifikt förfarande och, i tillämpliga fall, överväga att se över lagstiftningen för typgodkännande.~~

↓ ny

(31) Tillverkare av lätta nyttofordon som producerar icke färdigbyggda fordon vilka typgodkänns i flera etapper har en särskild situation, vilket bör beaktas. Dessa tillverkare är skyldiga att uppnå koldioxidutsläppsmålen, och de bör därför ha möjlighet att med rimlig säkerhet kunna förutsäga koldioxidutsläppen från de etappvis färdigbyggda fordonen. Kommissionen bör säkerställa att dessa behov återspeglas på ett lämpligt sätt i förordning (EU) 2017/1151.

↓ 443/2009 skäl 23 (anpassad)

(32) För att skapa flexibilitet i fråga om att uppnå målen i denna förordning kan tillverkarna komma överens om att, på ett öppet och icke-diskriminerande sätt, gå samman i pooler. Ett avtal om poolsamarbete får löpa på högst fem år, men ska kunna förnyas. Tillverkare som går samman i en pool bör anses ha uppfyllt målen i denna förordning om poolens genomsnittliga utsläpp inte överskrider ☒ de specifika utsläppsmålen ☒ ~~utsläppsmålen~~ för poolen.

↓ ny

(33) Möjligheten för tillverkarna att gå samman i pooler har visat sig vara ett kostnadseffektivt sätt att uppnå koldioxidutsläppsmålen, och särskilt underlätta efterlevnaden för tillverkare som bara producerar ett fåtal fordonsmodeller. För en jämnare konkurrens bör kommissionen ha befogenhet att klargöra på vilka villkor oberoende tillverkare kan gå samman i pooler så att de får en ställning som är likvärdig med anslutna företag.

↓ 443/2009 skäl 24

(34) En betryggande efterlevnadsmekanism är nödvändig för att målen i denna förordning ska uppnås.

↓ ny

(35) För att uppnå de koldioxidminskningar som krävs enligt denna förordning är det också viktigt att utsläppen från fordon i drift överensstämmer med de koldioxidvärden som har bestämts vid typgodkännandet. Kommissionen bör därför ha möjlighet att vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp beakta eventuella

upprepade fall av avvikelser som typgodkännandemyndigheterna finner när det gäller koldioxidutsläpp från fordon i drift.

- (36) För att kunna vidta sådana åtgärder bör kommissionen ha befogenhet att utarbeta och genomföra ett förfarande för att kontrollera överensstämmelsen av koldioxidutsläppen från fordon i drift när det gäller lätta fordon som har släppts ut på marknaden. Förordning (EG) nr 715/2007 bör därför ändras.

↓ 443/2009 skäl 25 (anpassad)
⇒ ny

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

↓ 443/2009 skäl 26 (anpassad)

~~I direktiv 2007/46/EG fastställs att tillverkare ska utfärda ett intyg om överensstämmelse som måste åtfölja varje ny personbil och att medlemsstaterna endast ska godkänna registrering och ibruktagande av en ny personbil om den åtföljs av ett giltigt sådant intyg. De uppgifter som medlemsstaterna samlar in bör överensstämma med det intyg om överensstämmelse som tillverkaren utfärdat och endast grundas på denna referens. Om medlemsstater av berättigade skäl inte använder intyget om överensstämmelse när en ny personbil registreras och tas i bruk, bör de vidta de åtgärder som krävs för att se till att förfarandet för övervakning är tillräckligt noggrant. Det bör finnas en standarddatabas på gemenskapsnivå med uppgifter om intyg om överensstämmelse. Den bör användas som en enda referens för att medlemsstaterna lättare ska kunna bevara sina registreringsuppgifter om nyregistrerade fordon.~~

↓ 510/2011 skäl 27 (anpassad)

- (38) Hur väl tillverkarna uppfyller målen i den här förordningen bör bedömas på unionsnivå. Tillverkare vars genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dem som godkänns i denna förordning bör betala en avgift för extra utsläpp för varje kalenderår, ~~från och med den 1 januari 2014. Avgiften bör anpassas som en funktion av i vilken utsträckning tillverkarna underlåter att uppnå målet. För att säkra överensstämmelse bör avgiftsmekanismen likna den som fastställs i förordning (EG) nr 443/2009.~~ Avgiftsbeloppen bör anses vara intäkter i Europeiska unionens allmänna budget.

↓ 510/2011 skäl 28

- (39) Eventuella nationella åtgärder som medlemsstaterna får behålla eller införa enligt artikel 193 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) bör, med beaktande av denna förordnings syfte och de förfaranden som fastställs i den, inte medföra ytterligare eller strängare påföljder för tillverkare som inte uppnår sina mål enligt denna förordning.

↓ 510/2011 skäl 29

- (40) Denna förordning bör inte påverka en fullständig tillämpning av unionens konkurrensregler.

↓ 443/2009 skäl 30 (anpassad)

~~Kommissionen bör överväga nya metoder för att uppnå det långsiktiga målet, särskilt kurvans lutning, nyttoparametern och systemet för avgifter för extra utsläpp.~~

↓ 510/2011 skäl 31

~~Vägfordonens hastighet påverkar i hög grad deras bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Finns det ingen hastighetsbegränsning för lätta nyttofordon kan det dessutom hända att en eventuell konkurrensfaktor i fråga om topphastighet kan resultera i överdimensionerade framdrivningssystem och därmed ineffektivitet vid långsammare driftförhållanden. Man bör därför undersöka om det är genomförbart att utvidga tillämpningsområdet för rådets direktiv 92/6/EEG av den 10 februari 1992 om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen (³⁶), med syftet att inkludera de lätta nyttofordon som omfattas av den här förordningen.~~

↓ 443/2009 skäl 31 (anpassad)

~~De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter³⁷.~~

↓ ny

- (41) Hur effektiva målen i denna förordning är för att minska koldioxidutsläppen vid verklig körning beror i hög grad på hur representativt det officiella provningsförfarandet är. Enligt yttrandet från mekanismen för vetenskaplig

³⁶ EUT L 57, 2.3.1992, s. 27.

³⁷ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

rådgivning³⁸ och Europaparlamentets rekommendation efter undersökningen om utsläppsmätningar i bilindustrin³⁹ bör man inrätta en mekanism för att bedöma hur väl de värden för fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som bestämts i enlighet med förordning (EU) 2017/1151 återspeglar värdena vid verklig körning. Kommissionen bör ha befogenhet att säkerställa att sådana uppgifter är offentligt tillgängliga och vid behov utveckla nödvändiga förfaranden för att kartlägga och samla in de uppgifter som krävs för att utföra sådana bedömningar.

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

(43) Förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 bör upphöra att gälla med verkan den 1 januari 2020.

↓ 333/2014 skäl 15 (anpassad)

(44) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av ☒ denna ☒ förordning ~~(EU) nr 443/2009~~ bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. ~~Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁴⁰.~~

↓ ny

(45) Genomförandebefogenheterna avseende artiklarna 6.8, 7.7 och 8, 8.3, 11.2, 12.3 och 14.3 bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁴¹.

↓ 443/2009 skäl 32 (anpassad)
⇒ ny

~~Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att ändra övervaknings- och rapporteringskraven mot bakgrund av erfarenheterna av denna förordnings tillämpning, att fastställa metoder för insamlingen av avgifter för extra utsläpp, att anta detaljerade bestämmelser beträffande undantaget för oberoende små tillverkare och att anpassa bilaga I för att beakta utvecklingen när det gäller vikten hos nya personbilar som registreras inom gemenskapen och för att spegla eventuella ändringar i provningsförfarandet för mätning av specifika utsläpp av koldioxid.~~

³⁸ Högnivågruppen av vetenskapliga rådgivare, vetenskapligt yttrande 1/2016 *Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO2 emissions and laboratory testing*.

³⁹ Europaparlamentets rekommendation av den 4 april 2017 till rådet och kommissionen som uppföljning av undersökningen om utsläppsmätningar i bilindustrin (2016/2908(RSP)).

⁴⁰ ~~Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).~~

⁴¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

~~Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, bland annat genom att komplettera den med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.~~

↓ 333/2014 skäl 16 (anpassad)
⇒ ny

- (46) ⇒ För att ändra eller komplettera icke väsentliga delar av bestämmelserna i denna förordning ⇐ ~~I syfte att ändra bilaga II till förordning (EG) nr 443/2009, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen ☒ för att ändra bilagorna II och III ☒ med avseende på uppgiftskrav och uppgiftsparametrar, komplettera reglerna om tolkningen av kriterierna för beviljande av undantag från de specifika utsläppsmålen, om innehållet i ansökningarna om undantag samt om utformningen och bedömningen av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp, anpassa sifferuppgiften för M_0 ⇒ och TM_0 ⇐ som avses i ☒ artikel 13 ☒ ~~bilaga I till förordning (EG) nr 443/2009, ⇒~~ ~~taket på 7 g CO₂/km som avses i artikel 11 ⇐ ☒ och justeringen av formlerna i bilaga I som avses i artikel 14.3 ☒ till den genomsnittliga vikten för nya personbilar under de föregående tre kalenderåren, samt anpassa formlerna i bilaga I till förordning (EG) nr 443/2009.~~ Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå ☒ och att samråden görs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁴² ☒. ~~När kommissionen förbereder och utarbetar ☒ För att säkerställa lika stor delaktighet i utarbetandet av ☒ delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till ☒ är det framförallt viktigt att ☒ Europaparlamentet och rådet ☒ erhåller alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och att deras experter systematiskt får tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som utarbetar delegerade akter ☒ och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.~~~~

↓ 443/2009 skäl 33 (anpassad)

~~Beslut nr 1753/2000/EG bör upphävas av skäl som rör tydlighet och rättslig klarhet.~~

↓ 510/2011 skäl 34 (anpassad)

- (47) Eftersom målet för denna förordning, nämligen fastställande av krav i fråga om koldioxidutsläppen från nya ☒ personbilar och nya ☒ lätta nyttofordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av dess omfattning och verkningar, bättre kan uppnås 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.

⁴² EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

↓ 443/2009 (anpassad)

Artikel 1

Syfte och mål

1. Genom denna förordning fastställs krav avseende koldioxidutsläpp för nya personbilar ☒ och för nya lätta nyttofordon ☒ för att säkerställa en väl fungerande inre marknad och för att uppnå Europeiska gemenskapens övergripande mål på ett genomsnittligt koldioxidutsläpp på 120 g CO₂/km från nya bilar. I denna förordning fastställs de genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya personbilar till 130 g CO₂/km, vilket ska uppnås genom förbättrad teknik avseende fordonsmotorer och mätas i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och dess tillämpningsåtgärder samt genom innovativ teknik.

↓ 510/2011 (anpassad)

~~Artikel 1~~

~~Syfte och mål~~

~~1. Genom denna förordning fastställs krav i fråga om koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon. I denna förordning fastställs de genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya lätta nyttofordon till 175 g CO₂/km, vilket ska uppnås genom förbättrad fordonsteknik och mätas i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och dess tillämpningsåtgärder, samt genom innovativ teknik.~~

↓ 333/2014 artikel 1.1 (anpassad)

~~Genom denna förordning fastställs från och med 2020 målet för genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya personbilar till 95 g CO₂/km, uppmätt i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och bilaga XII till förordning (EG) nr 692/2008 och dess genomförandebestämmelser, och med användning av innovativ teknik.~~

↓ 253/2014 artikel 1.1 (anpassad)
⇒ ny

2. Från och med ⇒ den 1 januari ⇐ år 2020 föreskrivs i denna förordning ett mål för ⇒ EU:s hela fordonspark ⇐ ☒ för de genomsnittliga koldioxidutsläppen på 95 g CO₂/km från nya personbilar och ☒ ⇒ ett mål för EU:s hela fordonspark ⇐ för de genomsnittliga koldioxidutsläppen på 147 g CO₂/km från nya lätta nyttofordon som registreras i unionen, uppmätt ⇒ till och med den 31 december 2020 ⇐ i enlighet med förordning (EG) nr ⇒ 692/2008 tillsammans med genomförandeförordningar (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153, och, från och med den 1 januari 2021 uppmätt i enlighet med förordning (EU) 2017/1151 ⇐ 715/2005 och dess tillämpningsbestämmelser och med användning av innovativ teknik.

↓ 443/2009 (anpassad)
⇒ ny

3. Som ett led i ~~gemenskapens~~ ☒ unionens ☒ samlade åtgärder ☒ som avses i kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet från 2007⁴³ ☒ kommer denna förordning ⇒ till och med den 31 december 2024 ⇐ att kompletteras med åtgärder som ska ge en minskning motsvarande ytterligare 10 g CO₂/km.

↓ ny

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

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

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

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

↓ 443/2009 (anpassad)

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska gälla ☒ följande ☒ motorfordon ~~;~~:

- a) ~~K~~ategori M₁ enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG (personbilar) som registreras för första gången i ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒ och som inte registrerats tidigare utanför ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒ (nya personbilar).

~~2. En tidigare registrering utanför gemenskapen som gjorts mindre än tre månader före registrering i gemenskapen ska inte beaktas.~~

~~3. Denna förordning gäller inte fordon avsedda för särskilda ändamål enligt definitionen i punkt 5 i del A i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.~~

⁴³ Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet av den 7 februari 2007 Resultat av översynen av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon (KOM(2007) 19 slutlig).

↓ 333/2014 artikel 1.2 (anpassad)

~~4. Med verkan från och med den 1 januari 2012 ska artiklarna 4, 8.4 b och c, 9, 10.1 a och c inte gälla tillverkare som tillsammans med alla sina anslutna företag ansvarade för färre än 1 000 nya personbilar registrerade i unionen under föregående kalenderår.~~

↓ 510/2011 (anpassad)

~~Artikel 2~~

Tillämpningsområde

- ~~1. Denna förordning ska gälla motorfordon i b) i kategori N₁ enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och fordon i kategori N₁ för vilka typgodkännandet utvidgats i enlighet med artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007 (nedan kallade *lätta nyttofordon*) som registreras för första gången i unionen och som inte registrerats tidigare utanför unionen (nedan kallade *nya lätta nyttofordon*).~~
 2. En tidigare registrering utanför unionen som gjorts mindre än tre månader före registrering i unionen ska inte beaktas.
 3. Denna förordning gäller inte fordon avsedda för särskilda ändamål enligt definitionen i del A punkt 5 i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.
-

↓ 253/2014 artikel 1.2 (anpassad)
⇒ ny

4. Artiklarna 4, ~~8.4 b, 8.4 c, 9, 10.1 a och 10.1 c~~ ska inte gälla tillverkare som, tillsammans med alla sina anslutna företag, är ansvariga ☒ för färre än 1 000 registreringar av nya personbilar eller ☒ för färre än 1 000 registreringar av nya lätta nyttofordon i unionen under föregående kalenderår ⇒, om inte tillverkaren ansöker om och beviljas ett undantag enligt artikel 10 ⇐.
-

↓ 443/2009 (anpassad)

~~Artikel 3~~

Definitioner

- ~~1. I denna förordning gäller följande definitioner:~~
- ~~a) genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet från alla nya personbilar från den tillverkaren.~~
- ~~b) intyg om överensstämmelse: det intyg som avses i artikel 18 i direktiv 2007/46/EG.~~

- ~~c) tillverkare: den person eller det organ som inför godkännandemyndigheten ansvarar för alla delar av förfarandet för EG-typgodkännande i enlighet med direktiv 2007/46/EG och som garanterar att produktionen överensstämmer med regelverket.~~
- ~~d) vikt: bilens vikt inklusive karosseri i körklart skick enligt uppgift i intyget om överensstämmelse och definitionen i avsnitt 2.6 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG.~~
- ~~e) avtryck: spårvidden multiplicerad med hjulbasen, enligt uppgift i intyget om överensstämmelse och definitionen i avsnitten 2.1 och 2.3 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG.~~
- ~~g) specifika utsläppsmål: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp som tillåts enligt bilaga I från alla nya personbilar från den tillverkaren, eller, om tillverkaren beviljats ett undantag enligt artikel 11, de specifika utsläppsmål som är fastställt i enlighet med undantaget.~~

~~2. Vid tillämpning av denna förordning ska följande gälla: en grupp av anslutna tillverkare: en tillverkare och dennes anslutna företag. I förhållande till en tillverkare avses med anslutna företag:~~

- ~~a) Företag i vilket tillverkaren direkt eller indirekt~~

↓ 333/2014 artikel 1.3 (anpassad)

- ~~– har rätt att utöva mer än hälften av rösträtterna, eller~~

↓ 443/2009 (anpassad)

- ~~– har befogenhet att utse mer än hälften av ledamöterna i tillsynsorganet, styrelsen eller organ som rättsligt företräder företaget, eller c)~~
- ~~– har rätt att förvalta företagets affärer.~~

~~b) Företag som direkt eller indirekt har sådana rättigheter eller befogenheter som anges i a över tillverkaren.~~

~~c) Företag i vilka ett företag som det hänvisas till i b direkt eller indirekt har de rättigheter eller befogenheter som anges i a.~~

~~d) Företag i vilka tillverkaren tillsammans med ett eller flera av de företag som avses i a, b eller c, eller i vilket två eller flera av de senare företagen gemensamt har de rättigheter eller befogenheter som anges i a.~~

~~e) Företag i vilka de rättigheter eller befogenheter som anges i a gemensamt innehas av tillverkaren eller ett eller flera av dess anslutna företag som avses i a d och en eller flera tredje parter.~~

↓ 510/2011 (anpassad)
⇒ ny

Artikel 3

Definitioner

1. I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp*: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet från alla ☒ nya personbilar eller alla ☒ nya lätta nyttofordon från den tillverkaren☒.
- b) *intyg om överensstämmelse*: det intyg som avses i artikel 18 i direktiv 2007/46/EG☒.
- c) *etappvis färdigbyggt fordon*: ett ☒ lätt nyttofordon ☒ ~~fordon~~ där typgodkännande beviljats efter ett fullföljt etappvis typgodkännande i enlighet med direktiv 2007/46/EG☒.
- d) *färdigbyggt fordon*: ☒ lätt nyttofordon ☒ ~~fordon~~ som inte behöver kompletteras för att uppfylla de tillämpliga tekniska kraven i direktiv 2007/46/EG☒.
- e) *grundfordon*: ☒ lätt nyttofordon ☒ ~~fordon~~ som används under den inledande etappen av ett etappvis typgodkännande☒.
- f) *tillverkare*: den person eller det organ som inför godkännandemyndigheten ansvarar för alla delar av förfarandet för EG-typgodkännande i enlighet med direktiv 2007/46/EG och som garanterar att produktionen överensstämmer med regelverket☒.
- g) *vikt* ⇒ i körklart skick ⇐: ☒ personbilens eller det lätta nyttofordonets ☒ ~~fordonets~~ vikt inklusive karosseri i körklart skick enligt uppgift i intyget om överensstämmelse och definitionen i avsnitt 2.6 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG☒.

~~h) specifika koldioxidutsläpp~~ utsläpp från lätta nyttofordon uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och angivna som koldioxidviktutsläpp (blandad körning) i intyget om överensstämmelse för det färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordonet,

↓ 443/2009 (anpassad)
⇒ ny

~~h)~~ *specifika koldioxidutsläpp*: koldioxidutsläpp från personbilar ☒ eller lätta nyttofordon ☒ uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 ☒ och tillhörande genomförandeförordningar ☒ och angivna som koldioxidviktutsläpp (blandad körning) i ☒ fordonets ☒ intyget om överensstämmelse. För personbilar ⇒ eller lätta nyttofordon ⇐ som inte är typgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 innebär *specifika koldioxidutsläpp* koldioxidutsläpp som mäts i enlighet med samma mättningsförfarande som anges för personbilar i förordning (EG) nr 692/2008 ⇒ till och med den 31 december 2020 och, från och med den 1 januari 2021, i förordning (EU) 2017/1151 ⇐ eller i enlighet med de förfaranden som antagits av kommissionen för att fastställa koldioxidutsläpp från sådana ~~personbilar~~ ☒ fordon ☒.

↓ 510/2011

⇒ ny

- ~~ii)~~ *markyta*: den genomsnittliga spårvidden multiplicerad med hjulbasen, enligt uppgiften i intyget om överensstämmelse och definitionen i avsnitten 2.1 och 2.3 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG.
- ~~ii)~~ *specifika utsläppsmål*: i förhållande till en tillverkare, ~~det genomsnittliga vägledande specifika koldioxidutsläpp~~ ⇒ det årliga mål ⇐ som fastställts i enlighet med bilaga I från varje nytt lätt nyttofordon från den tillverkaren eller, om tillverkaren beviljats ett undantag enligt artikel 10 ~~11~~, det specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med det undantaget.
-

↓ ny

- k) *mål för EU:s hela fordonspark*: de genomsnittliga koldioxidutsläpp för alla nya personbilar eller alla nya lätta nyttofordon som ska uppnås under en viss period.
- l) *provningsvikt*: personbilens eller det lätta nyttofordonets provningsvikt enligt uppgiften i intyget om överensstämmelse och enligt definitionen i punkt 3.2.25 i bilaga XXI till förordning (EU) 2017/1151.
- m) *utsläppsfritt och utsläppssnålt fordon*: personbil eller lätt nyttofordon med utsläpp från avgasröret på noll upp till 50 g CO₂/km, bestämt i enlighet med förordning (EU) 2017/1151.
-

↓ 510/2011

- ~~k) n)~~ *nyttolast*: skillnaden mellan den högsta tekniskt tillåtna vikten inklusive last enligt bilaga II till direktiv 2007/46/EG och fordonets vikt.
2. I denna förordning avses med *en grupp av anslutna tillverkare* en tillverkare och dennes anslutna företag. I förhållande till en tillverkare avses med *anslutna företag*:
- a) företag i vilket tillverkaren direkt eller indirekt
 - i) har rätt att utöva mer än hälften av rösträtterna, eller c)
 - ii) har befogenhet att utse mer än hälften av ledamöterna i tillsynsorganet, styrelsen eller organ som rättsligt företräder företaget, eller c)
 - iii) har rätt att förvalta företagets affärer,
 - b) företag som direkt eller indirekt har sådana rättigheter eller befogenheter som anges i a över tillverkaren,
 - c) företag i vilka ett företag som det hänvisas till i b direkt eller indirekt har de rättigheter eller befogenheter som anges i a,
 - d) företag i vilka tillverkaren tillsammans med ett eller flera av de företag som avses i a, b eller c, eller i vilket två eller flera av de senare företagen gemensamt har de rättigheter eller befogenheter som anges i a,

- e) företag i vilka de rättigheter eller befogenheter som anges i led a gemensamt innehas av tillverkaren eller ett eller flera av dess anslutna företag som avses i leden a–d och en eller flera tredje parter.

Artikel 4

Specifika utsläppsmål

↓ ny

1. Tillverkaren ska säkerställa att dennes genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp inte överskrider följande specifika utsläppsmål:

- a) För kalenderåret 2020: det specifika utsläppsmål som fastställs i enlighet med del A punkterna 1 och 2 i bilaga I vad gäller personbilar, eller del B punkterna 1 och 2 i bilaga I vad gäller lätta nyttofordon, eller om en tillverkare beviljats undantag i enlighet med artikel 10, i enlighet med det undantaget.

↓ 510/2011 (anpassad)

⇒ ny

- ~~b) För det kalenderår som börjar den 1 januari 2014 och för varje efterföljande kalenderår ⇒ från och med 2021 till och med 2024: ⇐ ska samtliga tillverkare av lätta nyttofordon ansvara för att det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet inte överstiger~~ de specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med punkterna 3 och 4 i del A eller B i bilaga I ☒ beroende på vad som är tillämpligt ☒, eller i enlighet med ett undantag som medgetts en tillverkare enligt artikel ~~11~~10, och i enlighet med punkt 5 i del A eller B i bilaga I.

↓ ny

- c) För varje kalenderår från och med 2025: de specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med punkt 6.3 i del A eller B i bilaga I.

↓ 510/2011 (anpassad)

- ☒ 2. För lätta nyttofordon, ☒ ~~Om~~ det etappvis färdigbyggda fordonets specifika utsläpp inte är tillgängliga ska grundfordonets tillverkare använda grundfordonets specifika utsläpp för att fastställa dess genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp.

~~För att fastställa varje tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid ska följande procentandelar av varje tillverkares registrering av nya lätta nyttofordon under det berörda året beaktas:~~

~~– 70 % år 2014.~~

~~– 75 % år 2015.~~

- ~~80 % år 2016.~~
- ~~100 % från och med 2017.~~

↓ 443/2009 (anpassad)

~~Artikel 4~~

Specifika utsläppsmål

~~För det kalenderår som inleds den 1 januari 2012 och för varje påföljande kalenderår ska samtliga personbilstillverkare ansvara för att det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet inte överstiger dess specifika utsläppsmål som fastställts i enlighet med bilaga I eller, om en tillverkare beviljats undantag i enlighet med artikel 11, i enlighet med det undantaget.~~

↓ 333/2014 artikel 1.4 (anpassad)

3. För att fastställa varje tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid ska följande procentandelar av varje tillverkares nya personbilar som registreras under det berörda året beaktas:

- ~~65 % år 2012.~~
- ~~75 % år 2013.~~
- ~~80 % år 2014.~~
- ~~100 % från 2015 till 2019.~~
- 95 % år 2020.
- 100 % ~~senast i slutet av 2020~~ ☒ från och med 2021 ☒ ~~och därefter.~~

↓ 443/2009 (anpassad)

~~Artikel 5~~

Superkrediter

~~Vid beräkningen av genomsnittliga specifika utsläppet av koldioxid ska varje ny personbil med specifika koldioxidutsläpp som understiger 50 g CO₂/km räknas som~~

- ~~3,5 bilar år 2012,~~
- ~~3,5 bilar år 2013,~~
- ~~2,5 bilar år 2014,~~
- ~~1,5 bilar år 2015,~~
- ~~1 bil från och med år 2016.~~

↓ 510/2011 (anpassad)

~~Artikel 5~~

~~Superkrediter~~

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

- ~~– 3,5 lätta nyttofordon 2014,~~
- ~~– 3,5 lätta nyttofordon 2015,~~
- ~~– 2,5 lätta nyttofordon 2016,~~
- ~~– 1,5 lätta nyttofordon 2017,~~
- ~~– 1 lätt nyttofordon från och med 2018.~~

~~Så länge som superkreditsystemet tillämpas får det maximala antalet nya lätta nyttofordon med specifika koldioxidutsläpp på mindre än 50 g CO₂/km som beaktas vid tillämpningen av de multiplikatorer som anges i första stycket inte överskrida 25 000 lätta nyttofordon per tillverkare.~~

↓ 333/2014 artikel 1.5
⇒ ny

~~Artikel 5a~~

Superkrediter för målet med 95 g CO₂/km

När de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen beräknas ska varje ny personbil med specifika koldioxidutsläpp under 50 g CO₂/km räknas som:

- 2 personbilar år 2020,
- 1,67 personbilar år 2021,
- 1,33 personbilar år 2022,
- 1 personbil från 2023,

för det år då den registreras under perioden från 2020 till 2022, med ett högsta värde på 7,5 g CO₂/km under denna period för varje tillverkare ⇒ och med förbehåll för artikel 5 i genomförandeförordning (EU) 2017/1153 ⇐.

↓ 443/2009 (anpassad)

~~Artikel 6~~

~~Specifika utsläppsmål för fordon som drivs med alternativa drivmedel~~

~~Vid bedömningen av om en tillverkare har uppfyllt sitt specifika utsläppsmål som avses i artikel 4 ska de specifika utsläppen av koldioxid för varje fordon som är konstruerat för att~~

~~kunna drivas med en blandning av bensen och 85 % etanol (E85), i överensstämmelse med relevant gemenskapslagstiftning eller europeisk teknisk standard, minskas med 5 % fram till och med den 31 december 2015 med hänsyn till den större tekniska kapaciteten för utsläppsminskning när de drivs med biodrivmedel. Denna minskning ska endast gälla om minst 30 % av bensinstationerna i den medlemsstat där bilen är registrerad tillhandahåller denna typ av alternativt drivmedel på ett sätt som överensstämmer med de hållbarhetskriterier för biodrivmedel som anges i relevant gemenskapslagstiftning.~~

↓ 510/2011 (anpassad)

~~Artikel 6~~

~~Specifika utsläppsmål för lätta nyttofordon som drivs med alternativa drivmedel~~

~~Vid bedömningen av i vilken utsträckning en tillverkare har uppfyllt sitt mål för specifika koldioxidutsläpp som avses i artikel 4 ska de specifika utsläppen av koldioxid för varje lätt nyttofordon som är konstruerat för att kunna drivas med en blandning av bensen och 85 % bioetanol (E85), i överensstämmelse med relevant unionslagstiftning eller europeisk teknisk standard, minskas med 5 % fram till och med den 31 december 2015 eftersom det finns större tekniska möjligheter till utsläppsminskning när biodrivmedel används. Denna minskning ska endast gälla om minst 30 % av bensinstationerna i den medlemsstat där det lätt nyttofordonet är registrerat tillhandahåller denna typ av alternativt drivmedel på ett sätt som överensstämmer med de hållbarhetskriterier för biodrivmedel som anges i relevant unionslagstiftning.~~

~~Artikel 76~~

~~Poolning~~

1. ~~De tillverkare av lätta nyttofordon~~ som inte beviljats undantag enligt artikel ~~11~~10 får bilda en pool för att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 4.
2. Ett avtal om att bilda en pool kan omfatta ett eller flera kalenderår under förutsättning att den sammanlagda varaktigheten för varje avtal är högst fem kalenderår, och avtalet måste ingås senast den 31 december det första kalenderåret för poolverksamheten. Tillverkare som bildar en gemensam pool ska skicka följande information till kommissionen:
 - a) De tillverkare som ska ingå i poolen.
 - b) Den tillverkare som ska fungera som poolansvarig som också ska vara poolens kontaktpunkt och ansvara för betalning av poolens eventuella avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel ~~98~~.
 - c) Bevis för att den poolansvarige kan uppfylla kraven i led b.

↓ ny

- d) Den kategori av fordon som registrerats som M₁ eller N₁ för vilken poolen ska gälla.

3. Om den föreslagne poolansvarige inte uppfyller kravet att ansvara för poolens avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel ~~98~~ ska kommissionen underrätta tillverkarna.
4. De tillverkare som ingår i en pool ska gemensamt informera kommissionen om ändringar som rör den poolansvarige eller poolens finansiella situation om de påverkar poolens möjligheter att uppfylla kravet att ansvara för poolens avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel ~~89~~, och om ändringar av poolens sammansättning eller om den upplöses.
5. Tillverkare kan gå ihop i pooler under förutsättning att deras avtal överensstämmer med artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget och att de tillåter att andra tillverkare som vill delta i poolen får göra det på ett öppet, transparent och icke-diskriminerande sätt, på kommersiellt rimliga villkor. Utan att begränsa den generella tillämpligheten av unionens konkurrensregler på sådana pooler, ska samtliga medlemmar i en pool särskilt ansvara för att varken uppgiftsdelening eller informationsspridning kan ske inom ramen för deras poolarrangemang, med undantag för följande uppgifter:
 - a) De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen.
 - b) Det specifika utsläppsmålet.
 - c) Det totala antalet registrerade fordon.
6. Punkt 5 gäller inte om samtliga tillverkare i poolen ingår i samma grupp av anslutna tillverkare.
7. Förutom i de fall anmälan lämnas enligt punkt 3, ska tillverkarna i en pool för vilken information lämnas till kommissionen anses vara en enda tillverkare för uppfyllande av kraven i artikel 4. Information om övervakning och rapportering beträffande enskilda tillverkare och pooler ska registreras, rapporteras och finnas tillgänglig i den centrala förteckning som avses i artikel ~~87~~.4.

8. Kommissionen får fastställa de närmare villkor som ska gälla för ett poolningsarrangemang som upprättas enligt punkt 5 genom genomförandeakter som ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.2.

~~Artikel 7~~

Pooling

- ~~1. De tillverkare som inte beviljats undantag enligt artikel 11 får bilda en pool för att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 4.~~

~~2. Ett avtal om att bilda en pool kan omfatta ett eller flera kalenderår under förutsättning att den sammanlagda varaktigheten för varje avtal är högst fem kalenderår, och avtalet måste ingås senast den 31 december det första kalenderåret för poolverksamheten. Tillverkare som bildar en gemensam pool ska skicka följande information till kommissionen:~~

~~a) De tillverkare som ska ingå i poolen.~~

~~b) Den tillverkare som ska fungera som poolansvarig som också ska vara poolens kontaktpunkt och ansvara för betalning av poolens eventuella avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 9. d)~~

~~c) Bevis för att den poolansvarige kan uppfylla kraven i led b.~~

~~3. Om den föreslagne poolansvarige inte uppfyller kravet att ansvara för poolens avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 9 ska kommissionen underrätta tillverkarna.~~

~~4. De tillverkare som ingår i en pool ska gemensamt informera kommissionen om ändringar som rör den poolansvarige eller poolens finansiella situation om de påverkar poolens möjligheter att uppfylla kravet att ansvara för poolens avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 9, och om ändringar av poolens sammansättning eller om den upplöses.~~

~~5. Tillverkare kan gå ihop i pooler under förutsättning att deras avtal överensstämmer med artiklarna 81 och 82 i fördraget och att de tillåter att andra tillverkare som vill delta i poolen får göra det på ett öppet, transparent och icke-diskriminerande sätt, på kommersiellt rimliga villkor. Utan att begränsa den allmänna tillämpligheten av gemenskapens konkurrensregler på sådana pooler, ska samtliga medlemmar i en pool särskilt ansvara för att ingen uppgiftsdeltning eller informationsspridning sker inom ramen för deras poolarrangemang, med undantag för följande uppgifter:~~

~~a) De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen.~~

~~b) Det specifika utsläppsmålet.~~

~~c) Det totala antalet registrerade fordon.~~

~~6. Punkt 5 gäller inte om samtliga tillverkare i poolen ingår i samma grupp av anslutna tillverkare.~~

~~7. Förutom i de fall anmälan lämnas enligt punkt 3, ska tillverkarna i en pool för vilken information lämnas till kommissionen anses vara en enda tillverkare för uppfyllande av kraven i artikel 4. Information om övervakning och rapportering beträffande enskilda tillverkare och pooler ska registreras, rapporteras och finnas tillgänglig i den centrala förteckning som avses i artikel 8.4.~~

Artikel 87

Övervakning och rapportering av genomsnittliga utsläpp

1. För ~~det kalenderår som börjar den 1 januari 2010 och~~ varje efterföljande kalenderår ska varje medlemsstat för varje ny personbil ☒ och varje nytt lätt nyttofordon ☒ som registreras på dess territorium registrera information i enlighet med del A i bilagaorna II ☒ och III ☒. Informationen ska göras tillgänglig för tillverkarna och deras utsedda importörer eller representanter i varje medlemsstat. Medlemsstaterna ska göra allt för att se till att rapporteringsorganen fungerar på ett öppet sätt. Varje medlemsstat ska se till att de specifika koldioxidutsläppen för personbilar som inte är typgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 uppmäts och registreras i intyget om överensstämmelse.

2. Senast den 28 februari varje år ~~, med början 2011,~~ ska medlemsstaten fastställa och till kommissionen överlämna de uppgifter som anges i del ~~A B~~ i bilaga ~~orna~~ II ☒ och III ☒ med avseende på föregående kalenderår. Uppgifterna ska överlämnas i det format som anges i del ~~B C~~ i bilaga II ☒ och del C i bilaga III ☒.
3. På begäran av kommissionen ska en medlemsstat också överlämna alla de uppgifter som samlats in i enlighet med punkt 1.
4. Kommissionen ska upprätta en central förteckning över de uppgifter som medlemsstaterna rapporterat i enlighet med den här artikeln och senast den 30 juni varje år ~~, med början 2011,~~ för varje tillverkare göra en preliminär beräkning av följande:
- a) Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår.
 - b) Specifika utsläppsmål för föregående kalenderår.
 - c) Skillnaden mellan tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår och dess specifika utsläppsmål för det året.
- Kommissionen ska meddela varje tillverkare sin preliminära beräkning för den tillverkaren. Meddelandet ska innehålla uppgifter om antalet nya personbilar ☒ och nya lätta nyttofordon ☒ som registrerats i varje medlemsstat och deras specifika koldioxidutsläpp.
- Förteckningen ska vara tillgänglig för allmänheten.
5. Tillverkare får inom tre månader från det att de meddelats den preliminära beräkningen enligt punkt 4 underrätta kommissionen om eventuella oriktigheter i uppgifterna, med angivande av i vilken medlemsstat den anser att oriktigheterna har uppstått.
- Kommissionen ska beakta alla synpunkter från tillverkare och ska, senast den 31 oktober, bekräfta eller ändra de preliminära beräkningarna enligt punkt 4.
- ~~6. Om kommissionen på grundval av beräkningarna enligt punkt 5 med avseende på kalenderåret 2010 eller 2011, anser att tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under det året överskred dennes specifika utsläppsmål för samma år ska kommissionen underrätta tillverkaren om detta.~~

↓ 443/2009 (anpassad)

- ~~76.~~ Medlemsstaterna ska utse en myndighet som ska vara behörig att samla in och meddela övervakningsuppgifter i enlighet med denna förordning och ~~senast den 8 december 2009~~ meddela kommissionen vilken behörig myndighet som utsetts. ~~Kommissionen ska därefter underrätta Europaparlamentet och rådet om detta.~~

↓ 510/2011 (anpassad)

- ~~8. I varje medlemsstat ska den myndighet som ska vara behörig att samla in och meddela övervakningsuppgifter i enlighet med denna förordning vara den som utsetts i enlighet med artikel 8.7 i förordning (EG) nr 443/2009.~~

↓ ny

De behöriga myndigheterna ska säkerställa att de uppgifter som överlämnas till kommissionen är riktiga och fullständiga, och utse en kontaktperson som ska finnas tillgänglig för att snabbt svara på förfrågningar från kommissionen om att åtgärda fel och utelämnad information i de överlämnade datamängderna.

↓ 443/2009 (anpassad)

~~8. För varje kalenderår som artikel 6 ska tillämpas ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om andelen bensinstationer samt hållbarhetskriterierna för E85 som avses i den artikeln.~~

↓ 333/2014 artikel 1.6 (anpassad)

97. Kommissionen ska anta detaljerade bestämmelser beträffande övervakning och rapportering av uppgifter enligt ~~denna artikel~~ ☒ punkt 1–7 ☒ och om tillämpning av bilaga II genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel ~~14.2~~ 15.2.

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel ~~14a~~ 16 för att ändra de uppgiftskrav och uppgiftsparametrar som fastställs i bilaga ~~a~~ orna II ☒ och III ☒.

↓ ny

8. Typgodkännandemyndigheterna ska utan dröjsmål rapportera till kommissionen om man finner avvikelser i koldioxidutsläppen från fordon i drift jämfört med de värden som anges i intygen om överensstämmelse, till följd av kontroller som utförs i enlighet med det förfarande som avses i [artikel 11a] i förordning (EG) nr 715/2007.

Kommissionen ska beakta dessa avvikelser vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp.

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

↓ 510/2011 (anpassad)

~~Artikel 8~~

Övervakning och rapportering av genomsnittliga utsläpp

~~1. För det kalenderår som börjar den 1 januari 2012 och varje efterföljande kalenderår ska varje medlemsstat för varje nytt lätt nyttofordon som registreras på dess territorium~~

~~registrera information i enlighet med del A i bilaga II. Informationen ska göras tillgänglig för tillverkarna och deras utsedda importörer eller representanter i varje medlemsstat. Medlemsstaterna ska göra allt för att se till att rapporteringsorganen fungerar på ett öppet sätt.~~

~~2. Senast den 28 februari varje år, med början 2013, ska medlemsstaten fastställa och till kommissionen överlämna de uppgifter som anges i del B i bilaga II med avseende på föregående kalenderår. Uppgifterna ska överlämnas i det format som anges i del C i bilaga II.~~

~~3. På begäran av kommissionen ska en medlemsstat också överlämna alla de uppgifter som samlats in i enlighet med punkt 1.~~

~~4. Kommissionen ska upprätta en central förteckning över de uppgifter som medlemsstaterna rapporterat i enlighet med denna artikel, och denna förteckning ska vara tillgänglig för allmänheten. Senast den 30 juni 2013 och för varje år därefter ska kommissionen för varje tillverkare göra en preliminär beräkning av följande:~~

~~a) Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår.~~

~~b) Specifika utsläppsmål för föregående kalenderår.~~

~~c) Skillnaden mellan tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår och dennes specifika utsläppsmål för det året.~~

~~Kommissionen ska meddela varje tillverkare sin preliminära beräkning för den tillverkaren. Meddelandet ska innehålla uppgifter om antalet nya lätta nyttofordon som registrerats i varje medlemsstat och deras specifika koldioxidutsläpp.~~

~~5. Tillverkare får inom tre månader från det att de meddelats den preliminära beräkningen enligt punkt 4 underrätta kommissionen om eventuella oriktigheter i uppgifterna, med angivande av i vilken medlemsstat den anser att oriktigheterna har uppstått.~~

~~6. Kommissionen ska beakta alla synpunkter från tillverkare och ska, senast den 31 oktober, bekräfta eller ändra de preliminära beräkningarna enligt punkt 4.~~

~~7. För kalenderåren 2012 och 2013 ska kommissionen, om den på grundval av beräkningarna enligt punkt 5 anser att tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dennes specifika utsläppsmål, underrätta tillverkaren om detta.~~

~~8. I varje medlemsstat ska den myndighet som ska vara behörig att samla in och meddela övervakningsuppgifter i enlighet med denna förordning vara den som utsetts i enlighet med artikel 8.7 i förordning (EG) nr 443/2009.~~

~~9. Kommissionen ska anta närmare bestämmelser om övervakning och rapportering av uppgifter enligt denna artikel och om tillämpning av bilaga II. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.~~

~~För att ta hänsyn till de erfarenheter som gjorts vid tillämpningen av denna förordning, får kommissionen ändra bilaga II genom delegerade akter i enlighet med artikel 15 och med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 16 och 17.~~

~~109.~~ Medlemsstaterna ska också samla in och rapportera uppgifter, enligt denna artikel, om registreringar av fordon i kategorierna M₂ och N₂ enligt definitionerna i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2 610 kg och fordon för vilka typgodkännandet utvidgats enligt artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007.

Artikel ~~89~~

Avgifter för extra utsläpp

1. För ~~perioden 1 januari 31 december 2014 och~~ varje kalenderår ~~därefter~~ ska kommissionen ålägga tillverkaren eller i förekommande fall den poolansvarige avgifter för extra utsläpp om tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider de specifika utsläppsmålen.

2. Avgifterna för extra utsläpp enligt punkt 1 ska beräknas enligt följande ~~formler~~:

~~a) Fr.o.m. 2014 t.o.m. 2018~~

~~i) För extra utsläpp på mer än 3 g CO₂/km:~~

~~((Extra utsläpp – 3 g CO₂/km) × 95 EUR + 45 EUR) × antalet nya lätta nyttofordon.~~

~~ii) För extra utsläpp på mer än 2 g CO₂/km men inte mer än 3 g CO₂/km:~~

~~((Extra utsläpp – 2 g CO₂/km) × 25 EUR + 20 EUR) × antalet nya lätta nyttofordon.~~

~~iii) För extra utsläpp på mer än 1 g CO₂/km men inte mer än 2 g CO₂/km:~~

~~((Extra utsläpp – 1 g CO₂/km) × 15 EUR + 5 EUR) × antalet nya lätta nyttofordon.~~

~~iv) För extra utsläpp på högst 1 g CO₂/km:~~

~~Extra utsläpp × 5 EUR × antalet nya lätta nyttofordon.~~

~~b) Fr.o.m. 2019:~~

~~(Extra utsläpp × 95 EUR) × antalet nya lätta nyttofordon~~ ☒ nyregistrerade fordon ☒.

I denna artikel avses med

- extra utsläpp: antalet (ett positivt tal) gram per kilometer med vilket en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp – med beaktande av eventuella koldioxidutsläppsminskningar genom innovativ teknik som godkänts i enlighet med artikel ~~42~~11 – överskrider dennes specifika utsläppsmål under det kalenderår eller den del av kalenderåret som skyldigheten enligt artikel 4 gäller, avrundat till närmaste tre decimaler, och
- antalet ~~nya lätta nyttofordon~~ ☒ nyregistrerade fordon ☒: det antal ☒ nya personbilar eller ☒ nya lätta nyttofordon ⇒, räknat separat, ⇐ som tillverkaren har tillverkat och som har registrerats under den aktuella perioden enligt infasningskriterierna i artikel 4.3.

~~3. Kommissionen ska anta närmare arrangemang för uppbörd av avgifter för extra utsläpp enligt punkt 1 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.~~

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

↓ 443/2009 (anpassad)

~~Artikel 9~~

~~Avgifter för extra utsläpp~~

~~1. I de fall en tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under kalenderåret 2012 eller ett efterföljande kalenderår överskrider dess specifika utsläppsmål för det året ska kommissionen utfärda avgifter för extra utsläpp för tillverkaren, eller då det rör sig om en pool, för den poolansvarige.~~

~~2. Avgifterna för extra utsläpp enligt punkt 1 ska beräknas enligt följande formel:~~

~~a) Från 2012 fram till 2018:~~

~~i) Om tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överstiger det specifika utsläppsmålet med mer än 3 g CO₂/km:~~

~~$$((\text{Extra utsläpp} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antalet nya personbilar.}$$~~

~~ii) Om tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överstiger det specifika utsläppsmålet med mer än 2 g CO₂/km men inte mer än 3 g CO₂/km:~~

~~$$((\text{Extra utsläpp} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antalet nya personbilar.}$$~~

~~iii) Om tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överstiger det specifika utsläppsmålet med mer än 1 g CO₂/km men inte mer än 2 g CO₂/km:~~

~~$$((\text{Extra utsläpp} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antalet nya personbilar.}$$~~

~~iv) Om tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp inte överstiger det specifika utsläppsmålet med mer än 1 g CO₂/km:~~

~~$$(\text{Extra utsläpp} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antalet nya personbilar.}$$~~

~~b) Fr.o.m. 2019:~~

~~$$(\text{Extra utsläpp} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{antalet nya personbilar.}$$~~

~~I denna artikel avses med extra utsläpp: antalet (en positiv siffra) gram per kilometer, fastställt enligt artikel 4, med vilket tillverkarens genomsnittliga specifika utsläpp med beaktande av eventuella koldioxidutsläppsminskningar genom godkända innovativa tekniker överskrider dess specifika utsläppsmål under kalenderåret, avrundat till närmaste tre decimaler, och antalet nya personbilar: det antal nya personbilar som tillverkaren har tillverkat och som har registrerats det aktuella året i överensstämmelse med infasningskriterierna i artikel 4.~~

↓ 333/2014 artikel 1.7

3. Kommissionen ska fastställa medlen för uttag av avgifterna för extra utsläpp enligt punkt 1 genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 1514.2.
-

↓ 443/2009 (anpassad)

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

Artikel 10

Offentliggörande av tillverkarnas resultat

- ~~1. Senast den 31 oktober varje år, med början 2011, ska kommissionen offentliggöra en förteckning i vilken det för varje tillverkare anges följande:~~

- ~~a) Dess specifika utsläppsmål för föregående kalenderår.~~
- ~~b) Dess genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår.~~
- ~~c) Skillnaden mellan dess genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår och dess specifika utsläppsmål för det året.~~
- ~~d) Det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet för alla nya personbilar i gemenskapen under föregående kalenderår. d)~~
- ~~e) Den genomsnittliga vikten för alla nya personbilar i gemenskapen under föregående kalenderår.~~

- ~~2. Från och med den 31 oktober 2013 ska det i den förteckning som avses i punkt 1 även anges om tillverkaren under föregående kalenderår har uppfyllt kraven i artikel 4.~~
-

↓ 510/2011 (anpassad)

⇒ ny

Artikel ~~10~~9

Offentliggörande av tillverkarnas resultat

1. Senast den 31 oktober ~~2013~~ och den 31 oktober varje ~~efterföljande~~ år ska kommissionen ☒ genom genomförandeakter ☒ offentliggöra en förteckning i vilken det för varje tillverkare anges följande:

- a) ~~Tillverkarens~~ Specifika utsläppsmål för föregående kalenderår ☒ för varje tillverkare ☒.
- b) ~~Tillverkarens~~ Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår ☒ för varje tillverkare ☒.
- c) Differensen mellan tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp under föregående kalenderår och dennes specifika utsläppsmål för det året.

d) Det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet för alla ☒ nya personbilar och ☒ nya lätta nyttofordon som registrerades i unionen under föregående kalenderår.

e) Den genomsnittliga vikten ⇨ i körklart skick ⇩ för alla ☒ nya personbilar och ☒ nya lätta nyttofordon som registrerades i unionen under föregående kalenderår ⇨ till och med den 31 december 2020⇩.

⇩ ny

f) Den genomsnittliga provningsvikten för alla nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registrerades i unionen under föregående kalenderår.

↓ 510/2011 (anpassad)

2. ~~Från och med den 31 oktober 2015 ska det i~~ I den förteckning som avses i punkt 1 ska det även anges om tillverkaren under föregående kalenderår har uppfyllt kraven i artikel 4.

⇩ ny

3. Följande ska anges i den förteckning som avses i punkt 1 för offentliggörande senast den 31 oktober 2022:

a) De mål för EU:s hela fordonspark för 2025 och 2030 som avses i artikel 1.4 och 1.5, beräknade av kommissionen i enlighet med punkterna 6.1.1 och 6.1.2 i delarna A och B i bilaga I.

b) Värdena för a_{2021} , a_{2025} and a_{2030} , beräknade av kommissionen i enlighet med punkt 6.2 i delarna A och B i bilaga I.

↓ 510/2011 (anpassad)

⇨ ny

Artikel ~~11~~10

Undantag för vissa tillverkare

1. En tillverkare av färre än ☒ 10 000 av de nya personbilar eller ☒ 22 000 av de nya lätta nyttofordon som registreras i unionen varje kalenderår, ska ha rätt att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med bilaga I under förutsättning att denne tillverkare

a) inte tillhör en grupp av anslutna tillverkare, eller

b) tillhör en grupp anslutna tillverkare som totalt ansvarar för färre än ☒ 10 000 av de nya personbilar eller ☒ 22 000 av de nya lätta nyttofordon som registreras i unionen varje kalenderår, eller

- c) ingår i en grupp av anslutna tillverkare men driver egna produktionsanläggningar och förfogar över egen designbyrå.
2. Ett undantag om vilket ansöks enligt punkt 1 får medges för en period av högst fem kalenderår $\Rightarrow$ med möjlighet till förlängning $\Leftarrow$. Ansökan ska göras till kommissionen och innehålla följande:
- Namnet på tillverkaren och dennes kontaktperson.
 - Bevis för att tillverkaren har rätt att ansöka om undantag enligt punkt 1.
 - Närmare uppgifter om de $\boxtimes$ personbilar eller $\boxtimes$ lätta nyttofordon som den tillverkar, inbegripet dessa $\boxtimes$ personbilar eller $\boxtimes$ lätta nyttofordons $\Rightarrow$ provningsvikt $\Leftarrow$ ~~vikt~~ och specifika koldioxidutsläpp.
 - Ett specifikt utsläppsmål som överensstämmer med tillverkarens förmåga att uppnå minskningen, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till de särskilda förhållandena på marknaden för den tillverkade typen av $\boxtimes$ personbilar eller $\boxtimes$ lätta nyttofordon.
3. Om kommissionen anser att tillverkaren har rätt till undantag enligt punkt 1 och är övertygad om att det specifika utsläppsmål som tillverkaren föreslår är förenligt med dennes förmåga att uppnå minskningen, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till de särskilda förhållandena på marknaden för den tillverkade typen av lätta nyttofordon, ska kommissionen bevilja tillverkaren undantag. $\Rightarrow$ Ansökan ska lämnas in senast den 31 oktober det första året som undantaget ska gälla för. $\Leftarrow$
- ~~4. En tillverkare som omfattas av ett undantag i enlighet med denna artikel ska omedelbart underrätta kommissionen om eventuella förändringar som påverkar eller kan påverka dennes rätt till ett undantag.~~
- ~~5. Om kommissionen, med anledning av en underrättelse enligt punkt 4 eller annat, anser att en tillverkare inte längre har rätt till undantag, ska den återkalla undantaget från och med den 1 januari följande kalenderår och informera tillverkaren om detta.~~
- ~~6. Om tillverkaren inte uppnår sitt specifika utsläppsmål, ska kommissionen ålägga tillverkaren att betala avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 9.~~
- ~~7. Kommissionen ska anta regler för att komplettera punkterna 1–6 i denna artikel, bland annat i fråga om tolkningen av kriterierna för beviljande av undantag, innehållet i ansökningarna samt utformningen och bedömningen av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp, genom delegerade akter i enlighet med artikel 15 och med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 16 och 17.~~
- ~~8. En ansökan om undantag, inklusive information till stöd för ansökan, underrättelser enligt punkt 4, återkallanden enligt punkt 5, åläggande av avgifter för extra utsläpp enligt punkt 6 och åtgärder som vidtagits enligt punkt 7, ska vara offentlig i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar⁴⁴.~~

⁴⁴ EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.

~~Artikel 11~~

Undantag för vissa tillverkare

~~1. En tillverkare, som ansvarar för mindre än 10 000 nya personbilar som registreras i gemenskapen per kalenderår, ska ha rätt att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med bilaga I under förutsättning att denne tillverkare~~

- ~~a) inte tillhör en grupp av anslutna tillverkare, eller~~
- ~~b) tillhör en grupp av anslutna tillverkare som ansvarar för totalt mindre än 10 000 nya personbilar som registreras i gemenskapen per kalenderår, eller~~
- ~~c) ingår i en grupp av anslutna tillverkare men driver egna produktionsanläggningar och förfogar över egen designbyrå.~~

~~2. Ett undantag om vilket ansöks enligt punkt 1 får medges för en period av högst fem år. Ansökan ska göras till kommissionen och innehålla följande:~~

- ~~a) Namnet på tillverkaren och dennes kontaktperson.~~
- ~~b) Bevis för att tillverkaren har rätt att ansöka om undantag enligt punkt 1.~~
- ~~c) Detaljerade uppgifter om de personbilar som den tillverkar, inbegripet dessa personbilers vikt och specifika koldioxidutsläpp.~~
- ~~d) Ett specifikt utsläppsmål som överensstämmer med tillverkarens förmåga att uppnå minskningen, inklusive den ekonomiska och tekniska förmågan att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till karaktärsdragen hos marknaden för den tillverkade fordonstypen.~~

~~3. Om kommissionen anser att tillverkaren har rätt till undantag enligt punkt 1 och är övertygad om att det specifika utsläppsmål som tillverkaren föreslår är förenligt med dess potential för minskning av utsläppen, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen för att minska dess specifika koldioxidutsläpp, och med hänsyn tagen till karaktärsdragen hos marknaden för den tillverkade fordonstypen, ska kommissionen bevilja tillverkaren undantag.~~

4. Ansökan om undantag från de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med ⇒ del A punkterna 1–4 i ⇐ bilaga I får göras av tillverkare som tillsammans med sina anslutna företag ansvarar för en registrering per kalenderår inom ~~gemenskapen~~ ☒ unionen ☒ av 10 000–300 000 nya personbilar.

Tillverkare får göra en sådan ansökan för egen del eller för egen samt en eller fler av dess anslutna företags del. Ansökan ska göras till kommissionen och innehålla följande:

- a) All den information som avses i punkt 2 a och 2 c ovan, inbegripet, i tillämpliga fall, information om de anslutna företagen.

↓ 333/2014 artikel 1.8 b (anpassad)
--

~~b) Om ansökan avser punkt 1 leden a och b i bilaga I, ett utsläppsmål som motsvarar en 25-procentig minskning av det genomsnittliga specifika utsläppet av koldioxid för 2007 eller, om en enda ansökan gäller ett antal anslutna företag, en 25-procentig minskning av medeltalet för dessa företags genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid för 2007.~~

↓ 333/2014 artikel 1.8 c

~~be) Om ansökan avser punkt 1 led c i bilaga I, e~~ Ett utsläppsmål som motsvarar en 45-procentig minskning av det genomsnittliga specifika utsläppet av koldioxid för 2007 eller, om en enda ansökan gäller ett antal anslutna företag, en 45-procentig minskning av medeltalet för dessa företags genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid för 2007.

↓ 443/2009

Om information om en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp av koldioxid inte finns att tillgå för 2007 ska kommissionen fastställa ett motsvarande minskningsmål beräknat utifrån den bästa tekniken för att minska koldioxidutsläpp som finns att tillgå för personbilar i samma viktklass och med hänsyn tagen till karaktärsdragen hos marknaden för den tillverkade fordonstypen. Den sökande ska använda detta mål för de syften som anges i led b.

Kommissionen ska bevilja tillverkaren undantag om det visas att villkoren för undantag enligt detta stycke har uppfyllts.

5. En tillverkare som omfattas av ett undantag i enlighet med denna artikel ska omedelbart underrätta kommissionen om eventuella förändringar som påverkar eller kan påverka dennes rätt till ett undantag.
 6. Om kommissionen, med anledning av en underrättelse enligt punkt 5 eller annat, anser att en tillverkare inte längre har rätt till undantag, ska den återkalla undantaget från och med den 1 januari följande kalenderår och informera tillverkaren om detta.
 7. Om tillverkaren inte uppnår sitt specifika utsläppsmål, ska kommissionen ålägga tillverkaren att betala avgifter för extra utsläpp i enlighet med artikel 98.
-

↓ 333/2014 artikel 1.8 d

8. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel ~~14a~~ 16, som fastställer regler som komplement till punkterna 1–7 i den här artikeln, när det gäller tolkningen av kriterierna för beviljande av undantag, innehållet i ansökningarna samt utformningen och bedömningen av programmen för minskning av specifika koldioxidutsläpp.

↓ 443/2009

9. En ansökan om undantag, inklusive information till stöd för ansökan, anmälningar enligt punkt 5, återkallanden enligt punkt 6, åläggande av avgifter för extra utsläpp enligt punkt 7 och åtgärder som vidtagits enligt punkt 8, ska offentliggöras i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 ~~av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar~~⁴⁵.

Artikel ~~1142~~

Miljöinnovationer

↓ 333/2014 artikel 1.9 a
⇒ ny

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 (nedan kallade *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 utsläpp ~~små~~ får vara högst 7 g CO₂/km.
-

↓ ny

Kommissionen får anpassa taket med verkan från och med 2025. Sådana anpassningar ska göras genom delegerade akter i enlighet med artikel 16.

↓ 443/2009 (anpassad)
→₁ 333/2014 artikel 1.9 b
⇒ ny

2. →₁ Kommissionen ska genom genomförandakter ~~ska~~ anta detaljerade bestämmelser för ett förfarande för godkännande av den innovativa teknik eller de innovativa teknikpaket som avses i punkt 1. Dessa genomförandakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel ~~1544.2~~ i den här förordningen. ← Dessa detaljerade bestämmelser ska grundas på följande kriterier för innovativ teknik:
- a) De koldioxidminskningar som uppnås med hjälp av den innovativa tekniken ska kunna tillskrivas leverantören eller tillverkaren.

⁴⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar (EGT L 145, 31.5.2001, s. 43).

- b) Den innovativa tekniken ska bidra till en bekräftad minskning av koldioxidutsläpp.
- c) Den innovativa tekniken ~~ska varken~~får inte omfattas av den standardiserade testcykeln för koldioxidmätningar.
- d) ~~eller~~ ☒ Den innovativa tekniken får inte omfattas ☒ av obligatoriska bestämmelser som följd av kompletterande åtgärder för att uppnå den minskning på 10 g CO₂/km som avses i artikel 1 eller vara obligatorisk enligt andra bestämmelser i ~~gemenskapens~~ ☒ unionens ☒ lagstiftning. ⇨ Med verkan från och med den 1 januari 2025 ska detta kriterium inte längre gälla för effektivitetsförbättringar av luftkonditioneringssystem. ⇐

↓ 333/2014 artikel 1.9 c

3. En leverantör eller tillverkare som ansöker om att en åtgärd ska godkännas som en innovativ teknik eller ett innovativt teknikpaket ska förelägga kommissionen en rapport med en kontrollrapport från ett oberoende och certifierat organ. Eventuell samverkan mellan åtgärden i fråga och en annan, redan godkänd innovativ teknik eller ett annat, redan godkänt innovativt teknikpaket ska omnämnas i rapporten, och kontrollrapporten ska innehålla en bedömning av i vilken omfattning denna samverkan påverkar den minskning som uppnås genom varje enskild åtgärd.

↓ 443/2009

4. Kommissionen ska godkänna den uppnådda minskningen utifrån de kriterier som fastställs i punkt 2.

↓ 510/2011 (anpassad)

~~Artikel 12~~

Miljöinnovationer

↓ 253/2014 artikel 1.4 a
(anpassad)

~~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 (nedan kallade innovativa teknikpaket).~~

~~Det sammanlagda bidraget från sådan teknik till minskningen av en tillverkares specifika utsläppsmål får vara högst 7 g CO₂/km.~~

↓ 253/2014 artikel 1.4 b (anpassad)
--

~~2. Kommissionen ska senast den 31 december 2012 genom genomförandeakter anta närmare bestämmelser för ett förfarande för godkännande av den innovativa teknik eller de innovativa teknikpaket som avses i punkt 1. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2 i denna förordning. Dessa närmare bestämmelser ska vara förenliga med bestämmelserna fastställda enligt artikel 12.2 i förordning (EG) nr 443/2009 och grundas på följande kriterier för innovativ teknik:~~

↓ 510/2011 (anpassad)

~~a) De koldioxidminskningar som uppnås med hjälp av den innovativa tekniken ska kunna tillskrivas leverantören eller tillverkaren.~~

~~b) Den innovativa tekniken ska bidra till en bekräftad minskning av koldioxidutsläppen.~~

~~c) Den innovativa tekniken ska varken omfattas av den standardiserade testcykeln för koldioxidmätningar eller av obligatoriska bestämmelser som följd av kompletterande åtgärder för att uppnå den minskning på 10 g CO₂/km som avses i artikel 1 i förordning (EG) nr 443/2009 eller vara obligatorisk enligt andra bestämmelser i unionslagstiftningen.~~

~~3. En leverantör eller tillverkare som ansöker om att en åtgärd ska godkännas som en innovativ teknik ska förelägga kommissionen en rapport med en kontrollrapport från ett oberoende och certifierat organ. Eventuell samverkan mellan åtgärden i fråga och en annan, redan godkänd innovativ teknik ska omnämnas i rapporten, och kontrollrapporten ska innehålla en bedömning av i vilken omfattning denna samverkan påverkar den minskning som uppnås genom varje enskild åtgärd.~~

~~4. Kommissionen ska godkänna den uppnådda minskningen utifrån de kriterier som fastställs i punkt 2.~~

↓ ny

Artikel 12

Koldioxidutsläpp och energiförbrukning vid verklig körning

1. Kommissionen ska övervaka och bedöma hur väl de värden för koldioxidutsläpp och energiförbrukning som har bestämts i enlighet med förordning (EU) 2017/1151 återspeglar värdena vid verklig körning. Den ska säkerställa att allmänheten informeras om hur detta förhållande utvecklas över tiden.
2. Kommissionen ska i detta syfte säkerställa att tillverkarna eller de nationella myndigheterna, beroende på vilket som är aktuellt, tillhandahåller robusta och icke-personliga uppgifter om koldioxidutsläpp och energiförbrukning vid verklig körning för personbilar och lätta nyttofordon.

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

↓ 443/2009 (anpassad)

Artikel 13

~~Översyn och rapport~~ ☒ Anpassning av M_0 och TM_0 ☒

- ~~1. Kommissionen ska 2010 överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om framstegen när det gäller att genomföra gemenskapens samordnade tillvägagångssätt för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.~~

↓ ny

1. Sifferuppgifterna för M_0 och TM_0 som avses i delarna A och B i bilaga I ska anpassas enligt följande:

↓ 443/2009 (anpassad)
⇒ ny

- ~~2. a) Senast den 31 oktober 2014 ☒ 2020 ☒ och vart tredje år därefter ska åtgärder antas för att ändra bilaga I för att anpassa sifferuppgiften ska sifferuppgiften för M_0 som anges där ☒ i del A punkterna 1–5 i bilaga I anpassas ☒ till den genomsnittliga vikten ⇒ i körklart skick ⇐ för nya personbilar under de föregående tre kalenderåren ⇒ , 2017, 2018, och 2019. Detta nya värde för M_0 ska gälla från och med den 1 januari 2022 till och med den 31 december 2024. ⇐~~

↓ ny

b) Senast den 31 oktober 2022 ska sifferuppgiften för M_0 i del B punkterna 1–5 i bilaga I anpassas till den genomsnittliga vikten i körklart skick för nya lätta nyttofordon under de föregående tre kalenderåren, 2019, 2020 och 2021. Det nya M_0 -värdet ska gälla under 2024.

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

d) Senast den 31 oktober 2024 och vart annat år därefter ska sifferuppgifterna för TM_0 i delarna A och B i bilaga I anpassas till den genomsnittliga provningsvikten för nya personbilar respektive för nya lätta nyttofordon under de föregående två kalenderåren med början från 2022 och 2023. De respektive nya TM_0 -värdena ska gälla från och med 1 januari det kalenderår som följer efter dagen för anpassningen.

↓ 443/2009

~~Dessa åtgärder ska träda i kraft för första gången den 1 januari 2016 och därefter vart tredje år.~~

↓ 333/2014 artikel 1.10 a
(anpassad)

2. Kommissionen ska anta ~~de dessa~~ åtgärder ☒ som avses i punkt 1 ☒ genom delegerade akter i enlighet med artikel ~~16~~ 14a.

↓ 510/2011

Artikel ~~13~~ 14

Översyn och rapport

↓ ny

1. Under 2024 ska kommissionen överlämna en rapport om denna förordnings ändamålsenlighet till Europaparlamentet och rådet, vid behov åtföljd av ett förslag om ändring av förordningen. Rapporten ska bland annat redogöra för hur väl de värden för koldioxidutsläpp och energiförbrukning som har bestämts i enlighet med förordning (EU) 2017/1151 återspeglar värdena vid verklig körning, samt för införandet av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon på marknaden i unionen och utbyggnaden av infrastruktur för laddning och tankning, som rapporteras enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU⁴⁶.

↓ 253/2014 artikel 1.5 a
(anpassad)

~~1. Senast den 31 december 2015 ska kommissionen se över de specifika utsläppsmålen och de tillvägagångssätt som fastställs däri, samt övriga aspekter av denna förordning i syfte att fastställa målen för koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon för perioden efter 2020. I detta hänseende ska bedömningen av den nödvändiga utsläppsminskningstakten stämma överens med unionens långsiktiga klimatmål och konsekvenserna för utvecklingen av kostnadseffektiv teknik för att minska koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon. Kommissionen ska lägga fram en rapport med resultaten av översynen för Europaparlamentet och rådet. Den rapporten ska inbegripa eventuella lämpliga förslag om ändring av denna förordning, inklusive ett eventuellt fastställande av ett realistiskt och uppnåbart mål, som bygger på en övergripande konsekvensbedömning där man beaktar den fortsatta konkurrenskraften för industrin för lätta nyttofordon och industrier som är beroende av den.~~

⁴⁶ 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).

När kommissionen utarbetar sådana förslag ska den se till att de är så neutrala som möjligt ur konkurrenssynpunkt, samt är socialt rättvisa och hållbara.

↓ 510/2011 (anpassad)

~~2. Kommissionen ska senast 2014 vid behov lägga fram ett förslag till Europaparlamentet och rådet om att denna förordning i syfte att uppnå det långsiktiga målet från och med 2020 ska omfatta fordon i kategorierna N2 och M2 enligt definitionerna i bilaga II till direktiv 2007/46/EG med en referensvikt på högst 2610 kg och fordon för vilka typgodkännandet utvidgats enligt artikel 2.2 i förordning (EG) nr 715/2007.~~

~~3. Kommissionen ska senast 2014, efter en konsekvensbedömning, offentliggöra en rapport om tillgängligheten till uppgifter om markyta och nyttolast och deras användning som nyttoparametrar för att bestämma specifika utsläppsmål och vid behov överlämna ett förslag till Europaparlamentet och rådet om ändring av bilaga I i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet.~~

~~5. Senast den 31 oktober 2016 och vart tredje år därefter ska kommissionen genom delegerade akter i enlighet med artikel 15, och med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 16 och 17, ändra bilaga I för att anpassa värdet M_0 i denna till den genomsnittliga vikten för nya lätta nyttofordon under de föregående tre kalenderåren.~~

~~Dessa anpassningar ska bli gällande för första gången den 1 januari 2018 och därefter vart tredje år.~~

~~4. Senast den 31 december 2011 ska kommissionen inleda ett förfarande för att få fram representativa värden för etappvis färdigbyggda fordons koldioxidutsläpp, bränsleeffektivitet och vikt samtidigt som den ska se till att tillverkaren av grundfordonet i god tid har tillgång till uppgifter om det etappvis färdigbyggda fordonets vikt och specifika koldioxidutsläpp.~~

~~6. Kommissionen ska inkludera lätta nyttofordon i den översyn av förfarandena för att mäta koldioxidutsläpp som avses i artikel 13.3 i förordning (EG) nr 443/2009.~~

~~Kommissionen ska inkludera lätta nyttofordon i den översyn av direktiv 2007/46/EG som avses i artikel 13.4 i förordning (EG) nr 443/2009.~~

↓ 443/2009 (anpassad)

⇒ ny

~~32. Från och med 2012 ska k~~Kommissionen ~~ska beakta de bedömningar som gjorts i enlighet med artikel 12 och får, om lämpligt, ska genomföra en konsekvensbedömning i syfte att senast 2014, i enlighet med artikel 14.3 i förordning (EG) nr 715/2007, se över de förfaranden för att mäta koldioxidutsläpp som anges i den förordningen~~ ⇒ ska beakta de bedömningar som gjorts i enlighet med artikel 12 och får, om lämpligt, genomföra en konsekvensbedömning i syfte att senast 2014, i enlighet med artikel 14.3 i förordning (EG) nr 715/2007, se över de förfaranden för att mäta koldioxidutsläpp som anges i förordning (EG) nr 715/2007 ~~]. Kommissionen ska särskilt lägga fram lämpliga förslag om hur dessa förfaranden kan ändras så att de på ett adekvat sätt återspeglar bilars~~ och lätta nyttofordons ~~verkliga koldioxidutsläpp~~ ⇒ vid verklig körning ~~samt, i synnerhet, förslag om att ta med godkända innovativa tekniker enligt definitionen i artikel 12 som skulle kunna återspeglas i testcykeln. Kommissionen ska därefter se till att dessa förfaranden ses över regelbundet.~~

↓ 443/2009 (anpassad)

~~4. Senast 2010 ska kommissionen se över direktiv 2007/46/EG så att varje typ/variant/version motsvarar en unik uppsättning av innovativa tekniker.~~

↓ 333/2014 artikel 1.10 c
(anpassad)

~~5. Senast den 31 december 2015 ska kommissionen göra en översyn av de specifika utsläppsmålen, de tillvägagångssätt som framgår därav och andra aspekter av denna förordning, inklusive huruvida det fortfarande behövs en nyttoparameter och huruvida vikt eller avtryck är den mest hållbara nyttoparametern, i syfte att fastställa målen för koldioxidutsläpp från nya personbilar för perioden efter 2020. Bedömningen av hur snabbt utsläppsminskningarna måste ske ska därför stämma överens med unionens långsiktiga klimatmål och konsekvenserna för utvecklingen av kostnadseffektiv teknik för att minska koldioxidutsläppen från bilar. Kommissionen ska lägga fram en rapport med resultaten av översynen för Europaparlamentet och rådet. Den rapporten ska inbegripa eventuella lämpliga förslag om ändring av denna förordning, inklusive ett eventuellt fastställande av ett realistiskt och uppnåbart mål, som bygger på en övergripande konsekvensbedömning där man beaktar den fortsatta konkurrenskraften för bilindustrin och industrier som är beroende av den. När kommissionen utarbetar sådana förslag ska den se till att de är så neutrala som möjligt ur konkurrenssynpunkt, samt är socialt rättvisa och hållbara.~~

↓ 443/2009 (anpassad)

~~6. Kommissionen ska senast 2014, efter en konsekvensbedömning, offentliggöra en rapport om tillgängligheten till uppgifter om avtryck och dess användning som en nyttoparameter för att bestämma specifika utsläppsmål och, vid behov, överlämna ett förslag till Europaparlamentet och rådet om ändring av bilaga I.~~

↓ 333/2014 artikel 1.10 d
(anpassad)
⇒ ny

73. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla eventuella ändringar av det föreskrivna provningsförfarandet för mätning av specifika koldioxidutsläpp som avses i förordning (EG) nr 715/2007 och förordning (EG) nr 692/2008 ⇒ och, om tillämpligt, förordning (EU) 2017/1151 ⇐. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel ~~14~~15.2 i den här förordningen.

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel ~~14a~~ 16 för att anpassa de formler som framgår av bilaga I, med tillämpning av den metod som antagits enligt första stycket, samtidigt som man ser till att nya och gamla provningsförfaranden innehåller minskningskrav med jämförbar skärpa för tillverkare och fordon av olika nyttograd.

↓ 253/2014 artikel 1.5 b

~~Kommissionen ska, genom genomförandeakter, fastställa de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla eventuella ändringar av det föreskrivna provningsförfarandet för mätning av specifika koldioxidutsläpp som avses i förordning (EG) nr 715/2007 och kommissionens förordning (EG) nr 692/2008⁴⁷. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2 i denna förordning.~~

~~Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 15 och med förbehåll för de villkor som fastställs i artiklarna 16 och 17 för att anpassa formerna som fastställs i bilaga I, med tillämpning av den metod som antagits enligt första stycket, samtidigt som man ser till att nya och gamla provningsförfaranden innehåller minskningskrav med jämförbar skärpa för tillverkare och fordon av olika nyttograd.~~

↓ 333/2014 artikel 1.11
(anpassad)
⇒ new

Artikel ~~15~~⁴⁴

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för ~~klimatförändringar~~
☒ energiunionen ☒ som inrättats genom [artikel ~~93~~⁷] i Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG⁴⁸ ☒ [förordning (EU) [...]] ☒⁴⁹ ☒. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁵⁰.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

⁴⁷ ~~Kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 199, 28.7.2008, s. 1).~~

⁴⁸ ~~Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG av den 11 februari 2004 om en mekanism för övervakning av utsläpp av växthusgaser inom gemenskapen och för genomförande av Kyotoprotokollet (EUT L 49, 19.2.2004, s. 1).~~

⁴⁹ ~~Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [.../...] om styrningen av energiunionen (EUT L).~~

⁵⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

↓ 510/2011 (anpassad)

~~Artikel 14~~

Kommittéförfarande

~~1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för klimatförändringar, som inrättats genom artikel 9 i Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG av den 11 februari 2004 om en mekanism för övervakning av utsläpp av växthusgaser inom gemenskapen och för genomförande av Kyotoprotokollet⁵¹. Den kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.~~

~~2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.~~

↓ 253/2014 artikel 1.6 (anpassad)

~~2a. Om den kommitté som avses i punkt 1 inte avger något yttrande ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.~~

↓ 333/2014 artikel 1.12
(anpassad)
⇒ ny

~~Artikel 14a~~ 16

Utövande av delegeringen

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

~~21. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna ~~7.78-9~~ andra stycket, ~~10.811~~, ⇒ 11.1 fjärde stycket, ⇐ ~~13.2 tredje stycket~~ och ~~14.313-7~~ andra stycket ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 8 april 2014 ⇒ till vidare från och med [den dag då denna förordning träder i kraft] ⇐. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, om inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.~~

~~32. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna ~~7.78-9~~ andra stycket, ~~10.811~~, ⇒ 11.1 fjärde stycket, ⇐ ~~13.2 tredje stycket~~ och ~~14.313-7~~ andra stycket får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*,~~

⁵¹ EUT L 49, 19.2.2004, s. 1.

eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

43. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
54. En delegerad akt som antagits enligt artiklarna 7.78.9 andra stycket, 10.844, ⇒ 11.1 fjärde stycket, ⇐ 13.2-tredje stycket och 14.313.7 andra stycket ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

↓ 510/2011 (anpassad)

- ~~1. — Befogenhet att anta de delegerade akter som avses i artiklarna 8.9 andra stycket, 11.7, 13.5 och 13.6 fjärde stycket ska ges till kommissionen för en period på fem år från den 3 juni 2011. Kommissionen ska utarbeta en rapport om de delegerade befogenheterna senast sex månader innan perioden på fem år löpt ut. Delegeringen av befogenhet ska automatiskt förlängas med perioder av samma längd, om den inte återkallas av Europaparlamentet eller rådet i enlighet med artikel 16.~~
- ~~2. — Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.~~
- ~~3. — Befogenheterna att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 16 och 17.~~

Artikel 16

Återkallande av delegering

- ~~1. — Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 8.9 andra stycket, 11.7, 13.5 och 13.6 fjärde stycket får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet.~~
- ~~2. — Den institution som har inlett ett internt förfarande för att besluta huruvida en delegering av befogenheter ska återkallas ska sträva efter att underrätta den andra institutionen och kommissionen i rimlig tid innan det slutliga beslutet fattas och ska då ange vilka delegerade befogenheter som kan komma att återkallas samt de eventuella skälen för ett återkallande.~~
- ~~3. — Beslutet om återkallande innebär att delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet upphör att gälla. Det får verkan omedelbart, eller vid ett senare, i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan trätt i kraft. Det ska offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning.~~

Artikel 17

Invändning mot delegerade akter

- ~~1. — Europaparlamentet eller rådet får invända mot en delegerad akt inom två månader från delgivningsdagen.~~
- ~~På Europaparlamentets eller rådets initiativ ska fristen förlängas med två månader.~~

~~2. Om varken Europaparlamentet eller rådet vid utgången av den period som avses i punkt 1 har invänt mot den delegerade akten ska den offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning och träda i kraft den dag som anges i den.~~

~~Den delegerade akten får offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning och träda i kraft före utgången av denna period om både Europaparlamentet och rådet har underrättat kommissionen om att de har beslutat att inte invända.~~

~~3. Om Europaparlamentet eller rådet invänder mot den delegerade akten inom den period som anges i punkt 1 ska den inte träda i kraft. Den institution som invänder mot den delegerade akten ska ange skälen för detta.~~

↓ ny

Artikel 17

Ändring av förordning (EG) nr 715/2007

Följande artikel ska införas i förordning (EG) nr 715/2007 som artikel 11a:

”Artikel 11a

Överensstämmelse hos fordon i drift avseende koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning

1. Förutsatt att förfaranden enligt punkt 2 har antagits och trätt i kraft ska typgodkännandemyndigheterna på grundval av lämpliga och representativa stickprov kontrollera att fordon som har tagits i drift och för vilka de har utfärdat ett typgodkännande har värden för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som överensstämmer med de värden som anges i intygen om överensstämmelse.
2. Kommissionen ska anta genomförandeakter i enlighet med artikel 15 i syfte att fastställa förfarandena för att kontrollera överensstämmelsen hos lätta fordon i drift avseende värdena för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning i intygen om överensstämmelse.”

↓ 443/2009 (anpassad)

Artikel ~~15~~18

Upphävande

~~Beslut nr 1753/2000/EG upphör att gälla från och med den 1 januari 2010.~~

~~Artiklarna 4, 9 och 10 i det beslutet ska fortsätta att gälla till dess att kommissionen har överlämnat en rapport med övervakningsuppgifter för kalenderåret 2009 till Europaparlamentet.~~

↓ ny

Förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 ska upphöra att gälla med verkan

den 1 januari 2020.

Hänvisningar till de upphävda förordningarna ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga V.

↓ 443/2009 (anpassad)
⇒ ny

Artikel ~~16~~19

Ikraftträdande

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

⇒ Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2020. ⇐

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 FÖR FÖRSLAG SOM ENDAST PÅVERKAR BUDGETENS INKOMSTSIDA

1. FÖRSLAGETS BENÄMNING

Rådets och Europaparlamentets förordning om fastställande av utsläppsnormer för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (omarbetning)

2. BERÖRDA BUDGETRUBRIKER

Kapitel och artikel: Budgetkapitel 71 – Böter och andra påföljder, budgetpost 7 1 9 1 – Övriga böter och viten som inte avsatts för särskilda ändamål

Budgeterat belopp för det berörda året: p. m. (se rubrik 5)

3. BUDGETKONSEKVENSER

- ☐ Förslaget påverkar inte budgeten
- ☒ Förslaget påverkar inte utgifterna, men däremot inkomsterna på följande sätt:

(miljoner euro, avrundat till en decimal)

Budetrubrik	Inkomster ⁵²
Budgetkapitel 71 – Böter och andra påföljder, budgetpost 7 1 9 1 – Övriga böter och viten som inte avsatts för särskilda ändamål	p.m. (se rubrik 5)

4. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

Utöver tillämpning av budgetförordningen för att förhindra bedrägerier och oriktigheter som en del av det årliga övervaknings- och rapporteringsförfarandet kommer de inlämnade uppgifterna att verifieras och kvalitetskontrolleras.

5. ANDRA ANMÄRKNINGAR

I enlighet med artikel 8 i förslaget ska kommissionen utfärda avgifter för extra utsläpp för tillverkaren, eller då det rör sig om en pool, för den poolansvarige om en tillverkares

⁵² När det gäller traditionella egna medel (jordbrukstullar, sockeravgifter och tullar) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.

genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dess specifika utsläppsmål. Detta förfarande överensstämmer med artikel 9.1 i förordning (EG) nr 443/2009⁵³ och artikel 9.1 i förordning (EU) nr 510/2011⁵⁴ som gäller för närvarande och som slås samman och ersätts av den nya rättsakten. Metoderna för att samla in avgifter för extra utsläpp fastställs i kommissionens beslut 2012/100/EU⁵⁵ och kommissionens beslut 2012/99/EU⁵⁶.

Inkomster uppstår bara om en tillverkare överskrider det specifika utsläppsmålet. Det är därför inte möjligt att förutse om några inkomster kommer att uppstå och vilket belopp som i så fall blir aktuellt.

53 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/sv/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127>

54 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/sv/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514>

55 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/sv/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100>

56 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/sv/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099>