



Bryssel den 30 juni 2022
(OR. fr, en)

10777/22

Interinstitutionellt ärende:
2021/0197(COD)

CLIMA 334
ENV 689
TRANS 457
MI 522
CODEC 1042

LÄGESRAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Delegationerna
Föreg. dok. nr:	10686/22
Komm. dok. nr:	10906/21 + ADD 1-5 - COM(2021) 556 final
Ärende:	55 %-paketet: Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner – Allmän riktlinje

För delegationerna bifogas för kännedom den text avseende ovannämnda förslag som rådet (miljö) nådde en allmän riktlinje om vid sitt 3 887:e möte, den 28–29 juni 2022.

De ändringar i förhållande till föregående version av texten (dok. ST 10686/22) som har gjorts till följd av diskussionerna i rådet markeras med **understruken fetstil**. Tidigare ändringar i förhållande till kommissionens text markeras med understrykning. Strykningar markeras med [...].

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

- (1) Parisavtalet, som antogs i december 2015 inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) trädde i kraft i november 2016 (*Parisavtalet*). Dess parter har enats om att hålla ökningen av den globala genomsnittstemperaturen långt under 2 °C jämfört med förindustriella nivåer och att fortsätta att anstränga sig för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C jämfört med förindustriella nivåer.
- (2) Att ta itu med klimat- och miljörelaterade utmaningar och uppnå målen i Parisavtalet står i centrum för meddelandet *Den europeiska gröna given*, som antogs av kommissionen den 11 december 2019³. Behovet och värdet av den europeiska gröna given har bara ökat mot bakgrund av covid-19-pandemins mycket allvarliga effekter på unionsmedborgarnas hälsa och ekonomiska välbefinnande.
- (3) I den europeiska gröna given kombineras en omfattande uppsättning ömsesidigt förstärkande åtgärder och initiativ som syftar till att uppnå klimatneutralitet i EU senast 2050 och fastställs en ny tillväxtstrategi som syftar till att omvandla unionen till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi, där den ekonomiska tillväxten är frikopplad från resursanvändningen. Den ska också skydda, bevara och förbättra EU:s naturkapital och skydda allmänhetens hälsa och välbefinnande från miljörelaterade risker och effekter. Samtidigt påverkar denna övergång kvinnor och män på olika sätt och har en särskild inverkan på vissa missgynnade grupper, såsom äldre, personer med funktionsnedsättning och personer med bakgrund i rasminoritet eller från etnisk minoritet. Det måste därför säkerställas att omställningen är rättvis och inkluderande och att ingen lämnas utanför.
- (4) Unionen åtog sig att till 2030 minska sina nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer i det uppdaterade nationellt fastställda bidrag som överlämnades till UNFCCC:s sekretariat den 17 december 2020.

³ Meddelande från kommissionen: *Den europeiska gröna given*, COM (2019) 640 final av den 11 december 2019.

- (5) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [--]⁴ har unionen i lagstiftningen fastställt målet om klimatneutralitet i hela ekonomin senast 2050. I den förordningen fastställs också ett bindande nationellt unionsåtagande för minskning av nettoutsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) till minst 55 % under 1990 års nivåer senast 2030.
- (6) Alla ekonomiska sektorer, även vägtransportsektorn, förväntas bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar.
- (7) De åtgärder som fastställs i denna förordning är nödvändiga som inslag i en sammanhängande och konsekvent ram som är nödvändig för att uppnå unionens övergripande mål att minska nettoutsläppen av växthusgaser.
- (8) För att uppnå en minskning av nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % senast 2030 jämfört med 1990 års nivåer är det nödvändigt att skärpa de minskningskrav som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631⁵ både för personbilar och lätta nyttofordon. En tydlig väg måste också fastställas för ytterligare minskningar efter 2030 för att bidra till att senast 2050 uppnå klimatneutralitetsmålet. Utan ambitiösa åtgärder för minskade växthusgasutsläpp från vägtransporter skulle större utsläppsminskningar behövas inom andra sektorer, även sektorer där utfasningen av fossila bränslen är svårare.

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [.../...] av den [...] 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordning (EU) 2018/1999 (Europeisk klimatlag), [EUT L, .../...].

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).

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

(9a) Efter samråd med de berörda parterna kommer kommissionen att lägga fram ett förslag om registrering efter 2035 av fordon som uteslutande drivs med koldioxidneutrala bränslen i enlighet med EU-lagstiftningen, utanför tillämpningsområdet för standarderna för fordonsparken, och i överensstämmelse med unionens klimatneutralitetsmål.

- (10) Mot denna bakgrund bör nya skärpta mål för minskade koldioxidutsläpp fastställas för både nya personbilar och nya lätta nyttofordon för perioden från och med 2030. Dessa mål bör fastställas på en nivå som ger en stark signal om att införandet av utsläppsfria fordon på unionsmarknaden bör påskyndas och innovation inom utsläppsfri teknik på ett kostnadseffektivt sätt stimuleras.
- (11) Målen i de reviderade utsläppsnormerna för koldioxid bör åtföljas av en europeisk strategi för att hantera de problem som uppstår i samband med ökad tillverkning av utsläppsfria fordon och tillhörande teknik, samt behovet av kompetenshöjning och omskolning av arbetstagare inom sektorn samt ekonomisk diversifiering och omställning av verksamheter. När så är lämpligt bör ekonomiskt stöd övervägas på EU-nivå och medlemsstatsnivå för att attrahera privata investeringar, bland annat genom Europeiska socialfonden+, Fonden för en rättvis omställning, innovationsfonden, faciliteten för återhämtning och resiliens och andra instrument i den fleråriga budgetramen och Next Generation EU, i enlighet med reglerna för statligt stöd. Tack vare de reviderade reglerna för statligt stöd på miljö- och energiområdet

kommer medlemsstaterna att kunna hjälpa företag att fasa ut fossila bränslen i sina produktionsprocesser och införa miljövänligare teknik inom ramen för den nya industristrategin.

- (12) I den uppdaterade nya industristrategin⁶ planeras gemensamt skapande av gröna och digitala omställningsvägar i partnerskap med näringslivet, myndigheter, arbetsmarknadens parter och andra berörda parter. I detta sammanhang bör det utvecklas en omställningsväg för ekosystemet för mobilitet som ska åtfölja omställningen inom fordonsindustrins värdekedja. Man bör ta särskild hänsyn till små och medelstora företag i fordonsindustrins leveranskedja, samråda med arbetsmarknadens parter, även från medlemsstaternas sida, och också bygga vidare på den europeiska kompetensagendan med initiativ som kompetenspakten för att mobilisera den privata sektorn och andra berörda parter att höja kompetensen och omskola arbetskraften i EU inför den gröna och digitala omställningen. Lämpliga åtgärder och incitament på europeisk och nationell nivå för att främja överkomliga priser på utsläppsfria fordon bör också tas upp när det gäller omställningen. De framsteg som görs med denna övergripande omställningsväg för ekosystemet för mobilitet bör övervakas vartannat år som en del av en lägesrapport som ska läggas fram av kommissionen, där man bland annat undersöker framstegen när det gäller införandet av utsläppsfria fordon, deras prisutveckling, utvecklingen av alternativa bränslen och utbyggnaden av infrastruktur i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen, potentialen hos innovativ teknik att uppnå klimatneutral mobilitet, internationell konkurrenskraft, investeringar i fordonsindustrins värdekedja, kompetenshöjning och omskolning av arbetstagare samt omställning av verksamheter. Lägesrapporten kommer också att bygga på de lägesrapporter som medlemsstaterna lämnar in vartannat år inom ramen för förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen. Kommissionen bör samråda med arbetsmarknadens parter vid utarbetandet av lägesrapporten, inbegripet resultaten av dialogen mellan arbetsmarknadens parter. Innovationer i fordonsindustrins leveranskedja fortsätter. Innovativ teknik, såsom produktion av elektrobränslen med luftavskiljning, skulle, om den vidareutvecklas, kunna erbjuda möjligheter till klimatneutral mobilitet till ett överkomligt pris. Kommissionen bör därför följa framstegen när det gäller innovation inom sektorn som en del av sin lägesrapport.

⁶ Kommissionens meddelande *Uppdatering av industristrategin 2020: en starkare inre marknad för EU:s återhämtning*, COM (2021) 350 final av den 5 maj 2021.

- (13) Dessa mål för EU:s hela fordonspark ska kompletteras med den nödvändiga utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastruktur i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU⁷.
- (14) Tillverkarna bör ges tillräcklig flexibilitet när det gäller att anpassa sina fordonsparker över tid för att kunna hantera övergången till utsläppsfria fordon på ett kostnadseffektivt sätt, och det är därför lämpligt att behålla strategin med sjunkande målnivåer i femårssteg.
- (15) De strängare målen för EU:s hela fordonspark som gäller från och med 2030 innebär att tillverkarna kommer att behöva införa betydligt fler utsläppsfria fordon på unionsmarknaden. I detta sammanhang skulle incitamentsmekanismen för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon (incitamentsmekanismen för ZLEV) inte längre tjäna sitt ursprungliga syfte och riskera att göra förordning (EU) 2019/631 mindre effektiv. Incitamentsmekanismen för ZLEV bör därför avskaffas från och med 2030. Dessförinnan, alltså under hela 2020-talet, kommer incitamentsmekanismen för ZLEV att fortsätta att stödja införandet av fordon med utsläpp från noll upp till 50 g CO₂/km, inklusive batterielfordon, bränslecellsdrivna elfordon som använder vätgas och välpresterande laddhybrider. Efter denna period ska laddhybridfordon fortsätta att räknas mot de mål för hela fordonsparken som fordonstillverkarna måste uppfylla.
- (16) Tillämpningen av utsläppsnormer för koldioxid är starkt kopplad till typgodkännandelagstiftningen. Till följd av upphävandet och ersättandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG⁸ den 1 september 2020 genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858⁹ är det lämpligt att ytterligare anpassa definitionerna och uppdatera hänvisningarna i förordning (EU) 2019/631 till

⁷ 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).

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknads kontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

ramlagstiftningen för typgodkännande för att säkerställa fortsatt överensstämmelse mellan de bägge rättsakterna.

- (17) De åtgärder som krävs för att uppnå utsläppsminskningarna för EU:s hela fordonspark fördelas mellan tillverkarna genom användning av en gränsvärdeskurva som baseras på den genomsnittliga vikten för nya fordon i EU:s fordonspark och för tillverkarnas nya fordonspark. Även om det är lämpligt att behålla denna mekanism är det nödvändigt att förhindra att det specifika utsläppsmålet för en tillverkare blir negativt på grund av de strängare målen för EU:s hela fordonspark. Därför är det nödvändigt att klargöra att om så blir fallet, bör det specifika utsläppsmålet fastställas till 0 g CO₂/km.

[...]

- (19) De värden som används för att beräkna en tillverkares specifika utsläppsmål och genomsnittliga specifika utsläpp baseras på uppgifter som registrerats i typgodkännandedokumentationen och i intygen om överensstämmelse för de berörda fordonen. För att säkerställa att utsläppsnormerna för koldioxid är effektiva är det viktigt att de uppgifter som används för dessa ändamål är korrekta. Om fel ändå upptäcks i uppgifterna, är det kanske inte möjligt att på grundval av typgodkännandelagstiftningen korrigera den typgodkännandedokumentation eller redan utfärdade intyg om överensstämmelse, om uppgifterna avser typgodkännanden som upphört att gälla. I sådana situationer bör kommissionen ha befogenhet att begära att de relevanta typgodkännandemyndigheterna, eller i tillämpliga fall tillverkarna, utfärdar ett korrigeringsmeddelande som kan ligga till grund för att de värden som används för att fastställa tillverkarnas resultat i fråga om att uppnå sina mål kan korrigeras.

- (20) Rapporteringskravet för fordon i kategorierna M2 (bussar) och N2 (mellanstora lastbilar) omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956¹⁰ och det är därför lämpligt att ta bort det kravet från förordning (EU) 2019/631.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (EUT L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (21) Med tanke på de ökade övergripande minskningsmålen för växthusgasutsläpp och för att undvika potentiella marknadssnedvridande effekter bör minskningskraven för alla tillverkare på unionsmarknaden anpassas, utom för dem som ansvarar för färre än 1 000 nyregistrerade under ett kalenderår. Följaktligen bör möjligheten att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmålen strykas från och med [...] **2036** för tillverkare som ansvarar för mellan 1 000 och 10 000 personbilar eller mellan 1 000 och 22 000 lätta nyttofordon som nyregistrerats under ett kalenderår.
- (22) För att säkerställa rättslig klarhet och konsekvens med nuvarande praxis är det lämpligt att klargöra att justeringarna av värdena M0 och TM0 bör göras genom ändringar av bilaga I till förordning (EU) 2019/631 i stället för att föreskriva en rättsakt som kompletterar den förordningen.
- (23) De framsteg som gjorts inom ramen för förordning (EU) 2019/631 för att uppnå de minskningsmål som fastställts för 2030 och framåt bör ses över 2026. Vid denna översyn bör alla aspekter som beaktas i den rapportering som ska ske vart annat år beaktas.

(23a) Eftersom flera medlemsstater har nationella mål för att fasa ut lätta fordon som drivs med fossila bränslen före 2035 bör kommissionen överväga behovet av ytterligare åtgärder för att underlätta denna övergång.

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

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

(26) Förordning (EU) 2019/631 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. Artikel 1 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 5 ska ändras på följande sätt:

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

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

b) Följande punkt ska införas som punkt 5a:

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

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

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

- c) I punkt 6 ska orden ”Från och med den 1 januari 2025” ersättas med ”Från och med den 1 januari 2025 till och med den 31 december 2029”.
- d) Punkt 7 ska utgå.

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

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

b) Led b ska ersättas med följande:

”b) Kategori N₁ enligt definitionen i artikel 4.1 b i i förordning (EU) 2018/858 och som omfattas av förordning (EG) nr 715/2007 (*lätta nyttofordon*), som registreras i unionen för första gången och som inte tidigare har registrerats utanför unionen (*nya lätta nyttofordon*). Utsläppsfria fordon i kategori N med en referensvikt på över 2 610 kg eller 2 840 kg, beroende på vad som är aktuellt, ska från och med den 1 januari 2025 vid tillämpningen av denna förordning, utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) 2018/858 och förordning (EG) nr 715/2007, räknas som lätta nyttofordon som omfattas av denna förordning om den extra referensvikten endast beror på energilagringssystemets vikt.”.

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

3. Artikel 3.1 ska ändras på följande sätt:

a) Inledningsfrasen ska ersättas med följande:

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

b) Leden b–g samt i och n ska utgå.

4. I artikel 4.1 ska följande stycke läggas till:

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

5. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas som punkt 6a:

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

b) Punkt 11 ska utgå.

6. I artikel 10.2 ska första meningen ersättas med följande:

”Ett undantag som söks enligt punkt 1 får beviljas från de specifika utsläppsmål som är tillämpliga till och med kalenderåret [...] **2035**.”.

7. I artikel 13.3 ska följande mening läggas till:

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

8. I artikel 14.2 ska orden ”komplettera denna förordning genom att fastställa de åtgärder som avses i” ersättas med ”ändra bilaga I i enlighet med”.

9. Följande artikel ska införas som artikel 14a:

”Artikel 14a

Framstegsrapport

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

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

- Införande av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, särskilt inom segmentet lätta nyttofordon, förbättring av fordonens energieffektivitet, framsteg när det gäller att uppnå målen för utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastruktur i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen och analys av andrahandsmarknaden i medlemsstaterna.
- Innovationsteknikens och hållbara alternativa drivmedels potentiella bidrag till klimatneutral mobilitet, påverkan på konsumenterna, inbegripet vad gäller elpriserna, särskilt på låg- och medelinkomsthushåll, framsteg i dialogen mellan arbetsmarknadens parter, effektiviteten i åtgärderna för att stödja omskolning och kompetenshöjning av arbetskraften inom bilindustrin samt aspekter för att ytterligare underlätta en ekonomiskt livskraftig och socialt rättvis övergång till utsläppsfri vägtrafik.
- Denna ändringsförordnings inverkan på uppnåendet av medlemsstaternas mål enligt förordning EU/xxxx/xxxx [ändrad förordning om ansvarsfördelning] och luftkvalitetsnormerna enligt direktiv 2008/50/EG.
- Behovet av ytterligare åtgärder, inbegripet åtgärder på EU-nivå, som kan underlätta medlemsstaternas övergång till utsläppsfria lätta fordon.”.

10. Artikel 15 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Under **2026** ska kommissionen göra en översyn av denna förordnings ändamålsenlighet och påverkan, som bygger på rapporteringen vartannat år, samt överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med resultatet av översynen. **Kommissionen ska särskilt bedöma de framsteg som gjorts inom ramen för den här förordningen vad gäller uppnåendet av minskningsmålen i enlighet med artikel 1.5a, med beaktande av den tekniska utvecklingen, inbegripet inom laddhybridteknik, och av vikten av en ekonomiskt livskraftig och socialt rättvis övergång till nollutsläpp. På grundval av denna bedömning ska kommissionen bedöma behovet av att se över de mål som anges i artikel 1.5a.** Översynen ska vid behov åtföljas av ett förslag till ändring av denna förordning.”.

b) Punkterna 2–5 ska utgå.

c) Följande punkt ska läggas till som punkt 9:

”9. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att ändra de formler som anges i del B i bilaga I, om sådana ändringar är nödvändiga för att ta hänsyn till förfarandet för etappvis färdigbyggda fordon i kategori N1 som anges i del A i bilaga III.”.

11. Artikel 17 ska ändras på följande sätt:

- a) I punkt 2 ska ”15.8” ersättas med ”15.8 och 15.9”.
- b) I punkt 3 ska ”15.8” ersättas med ”15.8 och 15.9”.
- c) I punkt 6 ska ”15.8” ersättas med ”15.8 och 15.9”.

12. Bilaga I ska ändras i enlighet med bilagan till denna förordning.

Artikel 2

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

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

Bilaga I ska ändras på följande sätt:

1. Del A ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 6.1 ska rubriken ersättas med följande:

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

b) I punkt 6.1.2 ska rubriken ersättas med följande:

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

c) Följande punkt ska läggas till som punkt 6.1.3:

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

mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₅ = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₁ · (1–
reduktionsfaktor₂₀₃₅)

där

mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₁ har ett värde enligt vad som anges i punkt 6.0,

reduktionsfaktor₂₀₃₅ har ett värde enligt vad som anges i artikel 1.5a a.”

d) I punkt 6.2 ska rubriken ersättas med följande:

”Specifika referensutsläppsmål”

e) Punkt 6.2.2 ska utgå.

f) Punkt 6.3 ska ersättas med följande:

”6.3 Specifika utsläppsmål från och med 2025”

6.3.1 Specifika referensutsläppsmål för 2025–2029:

Specifika utsläppsmål = specifika referensutsläppsmål · ZLEV-faktor (Zero/Low Emission
Vehicle - utsläppsfria och utsläppsnåla fordon)

där

specifikt referensutsläppsmål

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

ZLEV-faktor

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

där

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

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

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

$$ZLEV_{\text{specific}} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

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

x är 15 % för åren 2025–2029.

6.3.2 Specifika referensutsläppsmål för 2030–2034:

Specifika utsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

där

mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₀ är målet för EU:s hela fordonspark fastställt i enlighet med punkt 6.1.2,

$$a_{2030} \text{ är } \frac{a_{2021} \cdot EUfleet-widtarget_{2030}}{averageemissions_{2021}}$$

där

a_{2021} är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

genomsnittliga utsläpp₂₀₂₁ är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM₀ är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

6.3.3 Specifika utsläppsmål från och med 2035

Specifika utsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₅ + $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

där

mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₅ är målet för EU:s hela fordonspark fastställt i enlighet med punkt 6.1.3,

$$a_{2035} \text{ är } \frac{a_{2021} \cdot EUfleet-widtarget_{2035}}{averageemissions_{2021}}$$

där

a_{2021} är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

genomsnittliga utsläpp₂₀₂₁ är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM₀ är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

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

2. Del B ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 6.1 ska rubriken ersättas med följande:

”Målen för EU:s hela fordonspark från och med 2025”

b) I punkt 6.1.2 ska rubriken ersättas med följande:

”Målen för EU:s hela fordonspark för 2030–2034”

c) Följande punkt ska läggas till som punkt 6.1.3:

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

mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₅ = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₁ · (1–
reduktionsfaktor₂₀₃₅)

där

mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₁ har ett värde enligt vad som anges i punkt 6.0,

reduktionsfaktor₂₀₃₅ har ett värde enligt vad som anges i artikel 1.5a b.”

d) Punkt 6.2.2 ska ersättas med följande:

punkt 2 d i bilagan (del B)

d) punkt 6.2.2 ska ersättas med följande:

”6.2.2 Specifika referensutsläppsmål för 2030–2034:

Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₀ + α · (TM–TM₀)

där

mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₀ är målet för EU:s hela fordonspark fastställt i enlighet med
punkt 6.1.2,

α är [...] a_{2030} där den genomsnittliga provningsvikten hos en
tillverkares nya lätta nyttofordon är lika med eller lägre än TM₀,
och [...] a_{2021} där den genomsnittliga provningsvikten hos en
tillverkares nya lätta nyttofordon är högre än TM₀;

där

[...] a_{2030} är $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

[...] a_{2021} är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

genomsnittliga utsläpp₂₀₂₁ är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM₀ är enligt definitionen i punkt 6.2.1”

e) Följande punkt ska läggas till som punkt 6.2.3:

”6.2.3 Specifika referensutsläppsmål från och med 2035”

Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

där

mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₅ är målet för EU:s hela fordonspark fastställt i enlighet med punkt 6.1.3,

α är $a_{2035,L}$ där den genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya lätta nyttofordon är lika med eller lägre än TM₀, och $a_{2035,H}$ där den genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya lätta nyttofordon är högre än TM₀;

där

$a_{2035,L}$ är $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2035}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ är $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2035}}{EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}$

genomsnittliga utsläpp₂₀₂₁ är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

TM₀ är enligt definitionen i punkt 6.2.1,

f) Punkt 6.3.2 ska ersättas med följande:

”6.3.2 Specifika referensutsläppsmål för 2030–2034:

Specifikt utsläppsmål = (specifikt referensutsläppsmål – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₀))

där

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

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

mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₀ är enligt definitionen i punkt 6.1.2.

g) Följande punkt ska läggas till som punkt 6.3.3:

”6.3.3 Specifika utsläppsmål från och med 2035”

Specifikt utsläppsmål = (specifikt referensutsläppsmål – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₅))

där

specifikt referensutsläppsmål

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

$\emptyset_{\text{targets}}$

är genomsnittet, viktat på grundval av antalet nya lätta nyttofordon för varje enskild tillverkare, av alla specifika referensutsläppsmål som fastställs i enlighet med punkt 6.2.3,

mål för EU:s hela fordonspark₂₀₃₅

är enligt definitionen i punkt 6.1.3”
