**Onsdagen, 8 juni 2022**

P9_TA(2022)0234

# Normer för koldioxidutsläpp från bilar och lätta nyttofordon ***I

**Europaparlamentets ändringar antagna den 8 juni 2022 av förslaget 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 (COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)) ([1])**

**(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)**

(2022/C 493/25)

**Ändring 1**

**Förslag till förordning**

**Skäl 1**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| (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. | (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. ***Med antagandet av klimatpakten från Glasgow i november 2021 har dess parter konstaterat att genom att begränsa ökningen av den globala genomsnittstemperaturen till 1,5 °C över förindustriell nivå skulle de risker och konsekvenser som klimatförändringarna medför minska avsevärt, och åtagit sig att före utgången av 2022 stärka sina mål för 2030 för att påskynda klimatåtgärderna under detta kritiska årtionde och minska ambitionsgapet till 1,5 °C-gradersmålet.*** |

([1]) Ärendet återförvisades för interinstitutionella förhandlingar till det ansvariga utskottet, i enlighet med artikel 59.4 fjärde stycket i arbetsordningen (A9-0150/2022).

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 2**

**Förslag till förordning**

**Skäl 2**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| (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 2019 ([23]). 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 välstånd. | (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 2019 ([23]). ***I sin resolution av den 15 januari 2020 om den europeiska gröna given efterlyste Europaparlamentet den nödvändiga omställningen till ett klimatneutralt samhälle senast 2050 och utlyste ett klimat- och miljönödläge i sin resolution av den 28 november 2019 om klimat- och miljönödläget.*** 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 välstånd. |
| ([23]) Meddelande från kommissionen: Den europeiska gröna given, COM(2019)0640 av den 11 december 2019. | ([23]) Meddelande från kommissionen: Den europeiska gröna given, COM(2019)0640 av den 11 december 2019. |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 3**

**Förslag till förordning**

**Skäl 3**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| (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. | (3) ***EU strävar efter*** att senast 2050 ***fastställa*** en ny tillväxtstrategi ***vars fokus ska vara*** att omvandla unionen till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi ***med livskraftiga industrier som förblir världsledande inom sina respektive segment och globala drivkrafter för innovation***, ***samtidigt som högavlönade arbetstillfällen av hög kvalitet säkerställs i unionen***. Den ska också skydda, bevara och förbättra EU:s naturkapital och skydda allmänhetens hälsa och välbefinnande från miljörelaterade risker och effekter. ***I denna anda fastställer det åttonde miljöhandlingsprogrammet som pågår fram till 2030 målet att påskynda den gröna omställningen till en klimatneutral, hållbar, giftfri, resurseffektiv, motståndskraftig och konkurrenskraftig cirkulär ekonomi baserad på förnybar energi, på ett rättvist, jämlikt och inkluderande sätt, och att skydda, återställa och förbättra miljöns tillstånd, ge stöd till och bygga vidare på den uppsättning åtgärder och initiativ som aviserats i den europeiska gröna given.*** Samtidigt påverkar denna övergång kvinnor och män på olika sätt och har en särskild inverkan på vissa missgynnade ***och utsatta*** grupper, såsom äldre, personer med funktionsnedsättning och personer med bakgrund i rasminoritet eller från etnisk minoritet***, och enskilda personer och hushåll i låginkomst- eller lägre medelinkomstskiktet. Dessutom kommer omställningen att påverka regioner i unionen på olika sätt, särskilt strukturellt missgynnade områden, randområden och yttersta randområden.*** Det måste därför säkerställas att omställningen är rättvis och inkluderande och att ingen lämnas utanför. |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 4**

**Förslag till förordning**

**Skäl 5**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| (5) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) ***[–]*** ([24]) har unionen ***i lagstiftningen*** fastställt målet om ***klimatneutralitet i hela ekonomin*** senast 2050. I den förordningen fastställs också ett bindande ***nationellt unionsåtagande*** för ***minskning av nettoutsläppen*** av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) ***till minst 55 %*** under 1990 års nivåer senast 2030. | (5) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) ***2021/1119*** ([24]) har unionen fastställt målet om ***att minska utsläppen till nettonollutsläpp*** senast 2050 ***och målet att uppnå negativa utsläpp därefter i lagstiftningen***. I den förordningen fastställs också ett bindande ***inhemskt mellanliggande klimatmål*** för ***unionen på minst 55 % nettoutsläpp*** av växthusgaser (***dvs.*** utsläpp efter avdrag för upptag) under 1990 års nivåer senast 2030. |
| ([24]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) […/…] av den […] 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av ***förordning*** (EU) 2018/1999 (Europeisk klimatlag)***, [EUT*** L …/… .]. | ([24]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) ***2021/1119*** av den ***30 juni*** 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av ***förordningarna (EG) nr 401/2009 och*** (EU) 2018/1999 (Europeisk klimatlag) ***(EUT*** L ***243, 9.7.2021, s. 1)***. |

**Ändring 5**

**Förslag till förordning**

**Skäl 6**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| (6) Alla ekonomiska sektorer, även vägtransportsektorn, förväntas bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar. | (6) Alla ekonomiska sektorer, även vägtransportsektorn, förväntas bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar. ***Transportsektorn är den enda sektor där utsläppen har ökat sedan 1990. Detta omfattar vägtransporter med lätta och tunga fordon, som tillsammans står för över 70 % av de totala utsläppen från transporter.*** |

**Ändring 6**

**Förslag till förordning**

**Skäl 6a (nytt)**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(6a) Det är absolut avgörande att individuell mobilitet förblir tillgänglig och ekonomiskt överkomlig för alla, särskilt för pendlare utan tillgång till kollektivtrafik av god kvalitet eller andra mobilitetslösningar.*** |

**Ändring 7**

**Förslag till förordning**

**Skäl 6b (nytt)**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(6b) Vid FN:s klimatkonferens 2021 i Glasgow, Storbritannien, känd som COP26, antogs ett åtagande om att påskynda den globala omställningen till utsläppsfria fordon. De åtog sig även att göra omställningen rättvis och hållbar så att ingen region och inget samhälle lämnas utanför och betonade vikten av att säkerställa en rättvis omställning för arbetskraften och skapande av anständigt arbete och arbetstillfällen av god kvalitet.*** |

**Ändring 8**

**Förslag till förordning**

**Skäl 7**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| (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. | (7) De åtgärder som fastställs i denna förordning är nödvändiga som inslag i en sammanhängande och konsekvent ram som är nödvändig ***dels*** för att uppnå unionens övergripande mål att minska nettoutsläppen av växthusgaser***, dels för att minska unionens beroende av importerade fossila bränslen, däribland oljeimport till ett värde av 227,5 miljarder euro endast under 2018, som fortsätter att vara det bränsle som de flesta personbilar och lätta lastbilar använder (94 %). Samtidigt som oljeförbrukningen fasas ut är det viktigt att inte övergå från ett beroende till ett annat. För att säkerställa den europeiska tillverkningsindustrins fortbestånd och stärka unionens strategiska oberoende måste kommissionen arbeta tillsammans med medlemsstaterna och industrins aktörer för att säkra leveranskedjan för strategiska material och sällsynta jordartsmetaller som behövs för ny utsläppsfri och utsläppssnål teknik.*** |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 9**

**Förslag till förordning**

**Skäl 7a (nytt)**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(7a) Översynen av denna förordning ingår som ett led i ansträngningarna för att uppnå miljömålen att minska koldioxidutsläppen från vägtransporter, men den bör även ta hänsyn till de betydande konsekvenserna för industrin och de sociala konsekvenserna, så att alla garanteras sysselsättning och tillgänglig mobilitet.*** |

**Ändring 10**

**Förslag till förordning**

**Skäl 8**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| (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) 2019/631 ([25]) 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. | (8) För att uppnå en minskning av nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % senast 2030 jämfört med 1990 års nivåer ***och för att tillhandahålla en tydlig väg mot detta mål och bidra till de utsläppsminskningar som behövs före 2030*** är det nödvändigt att skärpa de minskningskrav som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 ([25]) 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. ***Om detta mål ska uppnås kommer det enligt det mest kostnadseffektiva scenariot att bli nödvändigt att minska utsläppen i transportsektorn med omkring 90 %. Transportsektorn är för närvarande den enda sektor där växthusgasutsläppen ökar. Samtidigt är det av yttersta vikt att kompletterande unionsrättsakter, såsom direktivet om förnybar energi (EU) 2018/2001 ([25a]), säkerställer en snabb utbyggnad av förnybar energi så att unionens fordonspark i större utsträckning kan drivas av förnybar el.*** Utan ambitiösa åtgärder för minskade växthusgasutsläpp från vägtransporter skulle större utsläppsminskningar behövas inom andra sektorer, även sektorer där utfasningen av fossila bränslen är svårare. ***Den digitala och gröna omställningen bör också beakta den sociala dimensionens betydelse för att säkerställa en mobilitet som är tillgänglig för alla, inbegripet energibeskattningens påverkan på överkomligheten, de direkta och indirekta effekterna av högre energipriser för transporten i unionens olika regioner, samt konsekvenserna för industrin, för att säkerställa sysselsättning och industrins konkurrenskraft.*** |

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

***([25a]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).***

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 11**

**Förslag till förordning**

**Skäl 8a (nytt)**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(8a) Nyligen genomförda studier tyder på att batteridrivna elfordon redan kan konkurrera med konventionella bilar i flera bilsegment när man beaktar den totala ägandekostnaden. Höjda koldioxidsnormer för personbilar och lätta nyttofordon kommer att påskynda minskningen av den totala ägandekostnaden för batteridrivna elfordon och göra dem mer attraktiva än fordon som är utrustade med förbränningsmotorer för alla konsumentgrupper i hela unionen. Mer ambitiösa koldioxidsnormer för personbilar och lätta nyttofordon för perioden 2025–2030 kommer också att påskynda utfasningen av fossila bränslen på andrahandsmarknaden i alla bilsegment, och innebära större fördelar för låg- och medelinkomstkonsumenter.*** |

**Ändring 12**

**Förslag till förordning**

**Skäl 9**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| (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. | (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***, förstärkt energitrygghet*** och ***energieffektivitet, och relaterade*** 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***, förutsatt att exakta och fullständiga uppgifter om utsläppsprestanda för denna typ av fordon garanteras***. |

**Ändring 14**

**Förslag till förordning**

**Skäl 10a (nytt)**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(10a) Teknisk innovation är en förutsättning för att minska koldioxidutsläppen från mobiliteten i unionen och bör därför stödjas. Mot bakgrund av den ökade internationella konkurrensen bör unionen och medlemsstaterna fortsätta sina ansträngningar för att utforska och utveckla initiativ som främjar synergier inom sektorn, såsom den europeiska batterialliansen, och stödja offentliga och privata investeringar i europeisk fordonsforskning och innovation. Detta bör syfta till att behålla det europeiska tekniska ledarskapet inom sektorn, utveckla den industriella spetskompetensen inom framtidens teknik i unionen och säkerställa den industriella basens långsiktiga hållbarhet och konkurrenskraft.*** |

**Ändring 15**

**Förslag till förordning**

**Skäl 10b (nytt)**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(10b) Vissa medlemsstater har meddelat att de planerar att påskynda införandet av utsläppsfria fordon genom att fastställa ett utfasningsdatum för nya personbilar och lätta nyttofordon som släpper ut koldioxid och som släpps ut på marknaden på deras territorier före det datum som fastställts på unionsnivå. Kommissionen bör identifiera alternativ för att underlätta medlemsstaternas övergång till utsläppsfria lätta nyttofordon i linje med sådana planer.*** |

**Ändring 16**

**Förslag till förordning**

**Skäl 10c (nytt)**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(10c) Tydliga regleringssignaler bör göra det möjligt för tillverkarna att förverkliga sina investeringsbeslut. En avsaknad av sådana signaler gör att fordonsindustrin i unionen riskerar att förlora konkurrenskraft och tekniskt ledarskap på grund av att inga snabba investeringar görs såväl som marknadsandelar på de globala och inhemska marknaderna.*** |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 17**

**Förslag till förordning**

**Skäl 10d (nytt)**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(10d) En förstärkt social dialog i fordonsindustrin är nödvändig när de territoriella planerna för en rättvis omställning och de nationella sociala klimatplanerna förhandlas fram och antas på tillverkarnivå, regional nivå och sektorsnivå. Arbetskraftens omställning i ett visst geografiskt område måste säkerställas på ett sätt som speglar regionens möjligheter.*** |

**Ändring 18**

**Förslag till förordning**

**Skäl 11**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| (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. | (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 och tillhörande teknik ***samtidigt som varje medlemsstats särdrag beaktas***, samt behovet av kompetenshöjning och omskolning av arbetstagare inom sektorn samt ekonomisk diversifiering och omställning av verksamheter***, samtidigt som sysselsättningsnivåerna inom fordonsindustrin i unionen upprätthålls. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt de effekter som denna omställning kommer att ha på mikroföretag och små och medelstora företag i leveranskedjan.*** När så är lämpligt bör ekonomiskt stöd ***tilldelas*** på EU-nivå och medlemsstatsnivå för att attrahera privata investeringar, bland annat genom Europeiska socialfonden+, Fonden för en rättvis omställning, innovationsfonden, ***Europeiska regionala utvecklingsfonden, Sammanhållningsfonden,*** faciliteten för återhämtning och resiliens och andra instrument i den fleråriga budgetramen och Next Generation EU, i enlighet med reglerna för statligt stöd***. Dessutom skulle det också behövas ett särskilt finansieringsflöde på unionsnivå för omställningen i fordonsindustrin för att framför allt hantera negativa effekter på sysselsättningen.*** 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. |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 19**

**Förslag till förordning**

**Skäl 12**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| (12) I den uppdaterade nya industristrategin ***(26)*** 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. | (12) I den uppdaterade nya industristrategin ***(26)*** 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 – ***detta bör ske i full transparens och i samråd med alla berörda parter – bland annat genom att överväga ett inrättande av ett särskilt forum för social dialog i fordonsindustrin***. Man bör ta särskild hänsyn till små och medelstora företag***, inklusive mikroföretag,*** i fordonsindustrins leveranskedja, samråda med arbetsmarknadens parter, även från medlemsstaternas sida, och också bygga vidare på ***rådets rekommendation om säkerställande av en rättvis omställning till klimatneutralitet och 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 ***och hållbarhet för*** utsläppsfria fordon bör också tas upp när det gäller omställningen. ***Den roll som offentlig upphandling kan spela under omställningen bör också tas upp, och i detta avseende bör kommissionen överväga en översyn av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 (26a) för att säkerställa dess anpassning till målen i förordning (EU) 2019/631.*** De framsteg som görs med denna övergripande omställningsväg för ekosystemet för mobilitet bör övervakas ***varje*** 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 ***och deras energiförbrukning, inverkan på konsumenterna***, utvecklingen av alternativa bränslen och utbyggnaden av infrastruktur i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen, ***utvecklingen av andelen förnybar energi i enlighet med kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 (26b),*** potentialen hos innovativ teknik att uppnå klimatneutral mobilitet, internationell konkurrenskraft, investeringar i fordonsindustrins värdekedja, kompetenshöjning |

***(26)*** Kommissionens meddelande Uppdatering av industristrategin 2020: en starkare inre marknad för EU:s återhämtning, COM(2021)0350 av den 5 maj 2021

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | och omskolning av arbetstagare samt omställning av verksamheter***, särskilt i regioner där en stor andel av jobben är kopplade till fordonsindustrins värdekedja, och utsläpp kopplade till åldern på lätta nyttofordon samtidigt som åtgärder i riktning mot en synkron, socialt rättvis och miljövänlig utfasning av äldre fordon övervägs***. Lägesrapporten kommer också att bygga på de lägesrapporter som medlemsstaterna lämnar in 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. ***Kommissionen bör också samråda med många olika oberoende experter, intressenter och nationella och regionala förvaltningar för att säkerställa en omfattande kunskapsbas.*** Innovationer i fordonsindustrins leveranskedja fortsätter. Innovativ teknik, såsom produktion av elektrobränslen med luftavskiljning ***och vätgasdrivna fordon med teknik för fordonsbaserad vätgaslagring***, skulle, om den vidareutvecklas, kunna erbjuda möjligheter till klimatneutral mobilitet till ett överkomligt pris. Kommissionen bör därför följa framstegen när det gäller innovation inom sektorn som en del av sin lägesrapport. |

(26) Kommissionens meddelande Uppdatering av industristrategin 2020: en starkare inre marknad för EU:s återhämtning, COM(2021)0350 av den 5 maj 2021

***(26a) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 av den 20 juni 2019 om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (EUT L 188, 12.7.2019, s. 116).***

***(26b) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).***

**Ändring 20**

**Förslag till förordning**

**Skäl 12a (nytt)**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(12a) Denna förordning gäller visserligen endast nya personbilar och nya lätta nyttofordon, men det är viktigt att låta den ingå i en mer omfattande unionsövergripande handlingsplan för att göra dagens fordonspark fossilbränslefri, i syfte att skydda miljön och människors hälsa i alla medlemsstater. Den nuvarande fordonsparken kommer under lång tid framöver att motverka vårt miljöarbete, eftersom den förnyas så långsamt. På grund av den andrahandsmarknad för förorenande fordon som finns i Central- och Östeuropa riskerar dessutom föroreningarna att flyttas till mindre ekonomiskt utvecklade delar av unionen. Uppnåendet av de ambitiösa klimatmålen 2050 bör gå hand i hand med alla EU-medborgares rätt till renare luft. För att det ska gå fortare att minska utsläppen från dagens fordonspark är det av yttersta vikt att kommissionen utan dröjsmål föreslår lagstiftningsåtgärder för att inrätta en ram som gynnar eftermontering och för att främja användning av den teknik för minskade koldioxidutsläpp som finns att tillgå i dag, exempelvis koldioxidsnåla bränslen eller lyktor som förbrukar mindre energi, för att påskynda trafikomställningen inom både gods- och persontrafiken, för att uppmuntra miljövänligare transportvanor (samåkning, mjuk mobilitet och kollektivtrafik i städer), och för att åtgärda den eventuella risken för koldioxidläckage från fordon inom unionen.*** |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 21**

**Förslag till förordning**

**Skäl 12b (nytt)**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(12b) För att säkerställa en anpassning till unionens nya klimatmål för 2030 samt till de skärpta koldioxidnormerna bör det läggas fram ett förslag till uppdatering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG ([26a]), där det också ingår en möjlighet att utvidga direktivets räckvidd till fordon som ägs eller leasas av privata företag med en fordonspark över en viss storlek, för att främja ökad efterfrågan på utsläppsfria fordon. Eftersom fordon från företags fordonsparker snabbare kommer in på den privata marknaden skulle det kunna gå snabbare att skapa en andrahandsmarknad för utsläppsfria fordon, något som kommer att vara särskilt viktigt för regioner där omställningen visar sig svårare, och kunna bidra till prisparitet med konventionella fordon inom hela unionen.*** |

***([26a]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena vägtransportfordon till stöd för utsläppssnål mobilitet (EUT L 120, 15.5.2009, s. 5).***

**Ändring 22**

**Förslag till förordning**

**Skäl 13**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| (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/EU ([27]). | (13) Dessa mål för EU:s hela fordonspark ***bör*** kompletteras med den nödvändiga utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastruktur***, vilket är en förutsättning för att nå de skärpta målen. Eftersom det gått trögt och svagt*** med ***genomförandet av*** Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU ([27]) ***bör de skärpta minskningsmålen för koldioxidutsläpp därför åtföljas av en ambitiös förordning om infrastruktur för alternativa bränslen, med ambitiösa obligatoriska mål för en utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen i samtliga 27 medlemsstater. Dessa mål bör kompletteras med ambitiösa mål för utbyggnaden av privata laddningsstationer i byggnader enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU. ([27a]) I det sammanhanget är fortsatta och utökade investeringar i utbyggnaden av nödvändig infrastruktur mycket viktiga.*** |
| ([27]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1). | ([27]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).<br>***([27a]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU av den 19 maj 2010 om byggnaders energiprestanda (EUT L 153, 18.6.2010, s. 13).*** |

**Ändring 23**

**Förslag till förordning**

**Skäl 13a (nytt)**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(13a) Det finns över en miljard fordon som drivs med fossila bränslen runt om i världen och de svarar för över 30 % av de globala koldioxidutsläppen, och att bygga om fordon med förbränningsmotor till elfordon är en lösning som kompletterar de traditionella tillverkarnas utbud och gör det möjligt att påskynda den ekologiska omställningen samtidigt som man utgår från den cirkulära ekonomin.*** |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 24**

**Förslag till förordning**

**Skäl 14**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| (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***. | (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, ***som främjar deras konkurrenskraft*** och ***lägger grunden för nya innovationer, samtidigt som behovet av en tydlig utvecklingsbana för användningen av dessa fordon beaktas så*** att ***vägtransportsektorn bidrag till unionens klimatmål för 2030 säkerställs***. |

**Ändring 25**

**Förslag till förordning**

**Skäl 15**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| (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. | (15) De strängare målen för EU:s hela fordonspark 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. Laddhybridfordon ska fortsätta att räknas mot de mål för hela fordonsparken som fordonstillverkarna måste uppfylla. |

**Ändring 26**

**Förslag till förordning**

**Skäl 15a (nytt)**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(15a) Enligt förordning (EU) 2019/631 redovisas för närvarande de utsläppsminskningar som uppnås genom innovationer som inte ingår i typgodkännandeprovningen genom miljöinnovationskrediter, som kan räknas mot tillverkarens minskningsmål. Taket för den utsläppsminskning som kan anföras är för närvarande 7 g/km per tillverkare. Detta tak bör justeras nedåt i överensstämmelse med de strängare målen, för att säkerställa att detta system förblir begränsat till verkliga innovationer och inte skapar incitament för att sänka ambitionsnivån när det gäller försäljningen av utsläppsfria fordon.*** |

**Ändring 27**

**Förslag till förordning**

**Skäl 15b (nytt)**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(15b) Stöd till både teknisk och social innovation är viktigt för att uppmuntra till en snabbare omställning till utsläppsfri mobilitet. Det finns redan betydande finansieringsmöjligheter för innovation inom ekosystemet för mobilitet genom unionens olika finansieringsinstrument, i synnerhet Horisont Europa, InvestEU, den regionala utvecklingsfonden, Sammanhållningsfonden, innovationsfonden samt faciliteten för återhämtning och resiliens. De ambitiösa årliga målen för minskning av koldioxidutsläppen förväntas sporra till innovation inom fordonsindustrins leveranskedja, medan denna förordning har som primärt mål att åstadkomma verkliga, effektiva och verifierbara minskningar av koldioxidutsläppen.*** |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 28**

**Förslag till förordning**

**Skäl 16a (nytt)**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(16a) De mål som fastställs i förordning (EU) 2019/631 uppnås delvis genom försäljning av externt laddbara hybridelfordon. Utsläppen från dessa fordon redovisas för närvarande med hjälp av en användningsfaktor som fastställs i kommissionens förordning (EU) 2017/1151 ([1a]) som motsvarar andelen tillryggalagd sträcka med batteriet jämfört med den sträcka som tillryggalagts med förbränningsmotorn. Denna användningsfaktor baseras dock inte på representativa uppgifter från verklig körning, utan på en uppskattning. Kommissionen har sedan den 1 januari 2021 samlat in uppgifter om personbilars bränsleförbrukning vid verklig körning genom ombordmätare för bränsleförbrukning, i enlighet med artikel 12.2 i förordning (EU) 2019/631. Användningsfaktorn för externt laddbara hybridelfordon bör utan dröjsmål ses över med hjälp av dessa uppgifter för att säkerställa att den återspeglar utsläpp vid verklig körning. Den uppdaterade användningsfaktorn bör tillämpas senast från och med 2025 och bör övervakas för att säkerställa att den förblir representativ för utsläpp vid verklig körning.*** |
| | ***([1a]) 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).*** |

**Ändring 30**

**Förslag till förordning**

**Skäl 18**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| ***(18) För att säkerställa en rättvis fördelning av insatserna för att minska utsläppen bör de två gränsvärdeskurvorna för lättare och tyngre nyttofordon anpassas så att de återspeglar de skärpta minskningsmålen för koldioxid.*** | ***utgår*** |

**Ändring 121**

**Förslag till förordning**

**Skäl 21**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| (21) Med tanke på de ökade övergripande minskningsmålen för växthusgasutsläpp och för att undvika potentiella marknadssnedvridande effekter bör minskningskraven för alla tillverkare på unionsmarknaden anpassas, utom för dem som ansvarar för färre än 1 000 nyregistrerade under ett kalenderår. Följaktligen bör möjligheten att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmålen strykas från och med ***2030*** för tillverkare som ansvarar för mellan 1 000 och 10 000 personbilar eller mellan 1 000 och 22 000 lätta nyttofordon som nyregistrerats under ett kalenderår. | (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. |

**Ändring 31**

**Förslag till förordning**

**Skäl 23**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| (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. | (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 ***2027***. Vid denna översyn bör alla aspekter som beaktas i den ***årliga rapporteringen*** beaktas. |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 32**

**Förslag till förordning**

**Skäl 23a (nytt)**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(23a) Det är viktigt att på unionsnivå bedöma lätta fordons utsläpp under hela livscykeln. Därför bör kommissionen senast den 31 december 2023 utvärdera möjligheten att utveckla en gemensam unionsmetod för bedömning och konsekvent uppgiftsrapportering om lätta nyttofordons koldioxidutsläpp under hela livscykeln, vilka släpps ut på unionsmarknaden, för att få en allmän bild av deras miljöpåverkan. Kommissionen bör anta uppföljningsåtgärder, inbegripet, när så är lämpligt, lagstiftningsförslag för att stödja unionens framsteg när det gäller att leva upp till sina klimatambitioner. Det är dessutom viktigt att utveckla en metod för att bedöma fordonens övergripande miljöprestanda, inte bara beräknad på grundval av koldioxidutsläpp utan även med beaktande av de totala miljöavtrycken.*** |

**Ändring 33**

**Förslag till förordning**

**Skäl 24**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| (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.*** | (24) Intäkterna från avgifterna för extra utsläpp ***bör avsättas till stöd för en rättvis omställning*** till ***en klimatneutral ekonomi, och i synnerhet för att begränsa omställningens eventuella negativa konsekvenser för*** fordonsindustrin. ***Kommissionen bör vid behov lägga fram ett förslag om inrättande av ett sådant finansieringsinstrument. Man bör då framför allt beakta hårt drabbade regioner och samhällen som kan tänkas vara mera utsatta, antingen till följd av att de har en betydande fordonsindustri eller till följd av deras särdrag som försvårar omställningen till utsläppsfria vägtransporter, såsom är fallet i de yttersta randområdena.*** |

**Ändring 74**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 1 – led -a (nytt)**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – punkt 4 – led a

| *Nuvarande lydelse* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***-a) I punkt 4 ska led a ersättas med följande:*** |
| a) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya personbilar: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med 15 % av målen under 2021, fastställt i enlighet med del A punkt 6.1.1 i bilaga I. | ”a) För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya personbilar: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med 15 % av målen under 2021, fastställt i enlighet med del A punkt 6.1.1 i bilaga I ***enligt förordning (EU) 2019/631 för att respektera produktionscykler***.” |

**Ändring 35**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 1 – led -aa (nytt)**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – punkt 4 – led b

| *Nuvarande lydelse* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***-aa) I punkt 4 ska led b ersättas med följande:*** |
| ***b)*** För de genomsnittliga utsläppen från parken av nya lätta nyttofordon: ett mål för EU:s hela fordonspark på en minskning med 15 % av målen under 2021, fastställt i enlighet med del B 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 målen under 2021, fastställt i enlighet med del B punkt 6.1.1 i bilaga I ***enligt förordning (EU) 2019/631***.” |

**Ändring 36**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 1 – led c**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 1 – punkt 6

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| 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”***. | c) Punkt 6 ska ***utgå***. |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 37**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 3 – led aa (nytt)**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 3 – punkt 1 – led aa (nytt)

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***aa) Följande punkt ska införas:*** |
| | ***”aa) laddhybridfordon: ett fordon som drivs med en kombination av en elektrisk motor med ett laddningsbart batteri och en inre förbränningsmotor, vilka kan arbeta tillsammans eller var och en för sig.”.*** |

**Ändring 38**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 1 – led ba (nytt)**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 3 – punkt 1 – led ba (nytt)

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***ba) Följande punkt ska införas:*** |
| | ***(ba) företagsfordon: ett fordon som ägs eller leasas av ett privat företag, enligt definitionen i rådets förordning (EG) nr 2157/2001 ([1a]), och som används för affärsändamål.*** |
| | ***([1a]) Rådets förordning (EG) nr 2157/2001 av den 8 oktober 2001 om stadga för europabolag (EGT L 294, 10.11.2001, s. 1).*** |

**Ändring 41**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 5 – led aa (nytt)**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 7 – punkt 10

| *Nuvarande lydelse* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***aa) Punkt 10 ska ersättas med följande:*** |
| 10. Kommissionen ska senast 2023 ***utvärdera möjligheten att utveckla*** en gemensam unionsmetod för bedömning och konsekvent uppgiftsrapportering om koldioxidutsläppen under hela livscykeln från personbilar och lätta nyttofordon som släpps ut på unionsmarknaden. Kommissionen ska översända denna ***metod*** till Europaparlamentet och rådet, vid behov även med förslag till uppföljningsåtgärder, såsom lagstiftningsförslag.”. | ”10. Kommissionen ska senast 2023 ***offentliggöra en rapport med*** en gemensam unionsmetod för bedömning och konsekvent uppgiftsrapportering om koldioxidutsläppen under hela livscykeln från personbilar och lätta nyttofordon som släpps ut på unionsmarknaden***, inklusive en metod för bedömning av livscykelutsläppen av koldioxid från bränslen och energi som förbrukas av sådana fordon***. Kommissionen ska översända denna ***rapport*** till Europaparlamentet och rådet, vid behov även med förslag till uppföljningsåtgärder, såsom lagstiftningsförslag.”. |

**Ändring 42**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 5 – led ab (nytt)**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 7 – punkt 10a (ny)

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***ab) Följande punkt ska införas som punkt 10a:*** |
| | ***”10a. Från och med den 1 januari 2024 ska tillverkarna på frivillig bas kunna rapportera uppgifter om livscykelutsläppen av koldioxid från de personbilar och lätta nyttofordon som släpps ut på unionsmarknaden och avses i punkt 10 i denna artikel till de behöriga myndigheter som avses i punkt 6 i denna artikel och till medlemsstaterna som därefter ska rapportera dem till kommissionen i enlighet med punkt 2 i denna artikel. Från och med den 1 januari 2028 ska dessa uppgifter införlivas i den information som förtecknas i del A i bilagorna II och III.”.*** |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 43**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – stycke 1 – led 5a (nytt)**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 8 – punkt 4

| *Nuvarande lydelse* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(5a) I artikel 8 ska punkt 4 ersättas med följande:*** |
| 4. Avgifterna för extra utsläpp ska anses vara intäkter i unionens allmänna budget. | 4. Avgifterna för extra utsläpp ska anses vara intäkter i unionens allmänna budget. |
| | ***Senast den 31 december 2023 ska kommissionen lägga fram en rapport som i detalj anger behovet av riktad finansiering för att säkerställa en rättvis omställning inom fordonssektorn, i syfte att mildra negativa effekter på sysselsättningen och andra ekonomiska konsekvenser i alla berörda medlemsstater, särskilt i de regioner och samhällen som påverkas mest av omställningen. Rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag om inrättande av ett EU-finansieringsinstrument i syfte att tillgodose detta behov och i synnerhet för att samordna och finansiera förebyggande och reaktiva åtgärder för att ta itu med omstruktureringar på lokal och regional nivå och finansiera utbildning, omskolning och kompetensutveckling av arbetstagare i fordonsindustrin, inbegripet biltillverkare och deras komponentleverantörer samt tillhörande underhålls- och reparationstjänster, särskilt i små och medelstora företag.*** |
| | ***Finansieringsinstrumentet kan anta formen av ett särskilt finansieringsinstrument eller vara en del av den sociala klimatfonden eller en reviderad fond för en rättvis omställning. Eventuella intäkter från avgifter för extra utsläpp ska avsättas för detta ändamål.*** |

**Ändring 122**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 6**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 10 – punkt 2

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| ”Ett undantag som söks enligt punkt 1 får beviljas från de specifika utsläppsmål som är tillämpliga till och med kalenderåret ***2029***.” | ”Ett undantag som söks enligt punkt 1 får beviljas från de specifika utsläppsmål som är tillämpliga till och med kalenderåret ***2035***.” |

**Ändring 44**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – stycke 1 – led 6a (nytt)**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 10 – punkt 4 – stycke 1

| *Nuvarande lydelse* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(6a) Artikel 10.4 ska ersättas med följande:*** |
| 4. Ansökan om undantag från de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med del A punkterna 1–4 och 6.3 i bilaga I får göras av tillverkare som tillsammans med alla sina anslutna företag ansvarar för en registrering per kalenderår inom unionen av 10 000–300 000 nya personbilar. | ”4. Ansökan om undantag från de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med del A punkterna 1–4 och 6.3 i bilaga I får göras ***för åren fram till och med 2028*** av tillverkare som tillsammans med alla sina anslutna företag ansvarar för en registrering per kalenderår inom unionen av 10 000–300 000 nya personbilar.” |

**Ändring 45**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – stycke 1 – led 6b (new)**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 11 – punkt 1

| *Nuvarande lydelse* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(6 b) I artikel 11 ska punkt 1 ersättas med följande:*** |
| 1. På begäran av en leverantör eller en tillverkare ska hänsyn tas till minskningar av koldioxidutsläppen som gjorts med hjälp av innovativ teknik eller en kombination av innovativa tekniker (nedan kallade innovativa teknikpaket). | 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. | Hänsyn till sådan teknik ska tas endast om den metod som den bedöms med kan ge kontrollerbara, repeterbara och jämförbara resultat. |
| Det sammanlagda bidraget från sådan teknik till minskningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp får vara högst 7 g $CO_2$/km. | Det sammanlagda bidraget från sådan teknik till minskningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp får vara högst 7 g $CO_2$/km ***fram till 2024***. |
| | ***— 5 g $CO_2$/km från och med 2025.*** |
| | ***— 4 g $CO_2$/km från och med 2027.*** |
| | ***— 2 g $CO_2$/km från och med 2030 och till och med 2034.*** |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

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

**Ändring 46**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – stycke 1 – led 6c (nytt)**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 11a (ny)

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(6c) Följande artikel ska införas:*** |
| | ***”Artikel 11a*** |
| | ***Ekodesign*** |
| | ***För att säkerställa att omställningen mot utsläppsfri rörlighet fullt ut bidrar till unionens mål för energieffektivitet och den cirkulära ekonomin ska kommissionen senast den 31 december 2023 lägga fram förslag, när så är lämpligt, om fastställande av minimikrav på ekodesign för alla nya personbilar och lätta nyttofordon, däribland krav på energieffektivitet, hållbarhet och reparerbarhet för väsentliga delar som lyktor, elektroniska komponenter och batterier, minimikrav på återvinning av metall, plast och kritiska råvaror, med beaktande av de principer som tillämpas på andra energirelaterade produkter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/125/EG ([1a]).*** |
| | ***([1a]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/125/EG av den 21 oktober 2009 om upprättande av en ram för att fastställa krav på ekodesign för energirelaterade produkter (EUT L 285, 31.10.2009, s. 10).”*** |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 47**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – stycke 1 – led 6d (nytt)**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 12 – punkt 3

| *Nuvarande lydelse* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(6d) I artikel 12 ska punkt 3 ersättas med följande:*** |
| 3. För att undvika att klyftan i förhållande till utsläppen vid verklig körning ökar, ska kommissionen senast den 1 juni 2023 bedöma hur uppgifter om bränsle- och energiförbrukning kan användas för att säkerställa att de värden för fordons koldioxidutsläpp och bränsle- eller energiförbrukning som fastställts i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 förblir representativa över tid för utsläppen vid verklig körning för varje tillverkare. | 3. För att undvika att klyftan i förhållande till utsläppen vid verklig körning ökar, ska kommissionen senast den 1 juni 2023 bedöma hur uppgifter ***från verklig körning*** om bränsle- och energiförbrukning ***som samlats in i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 ([1a])*** kan användas för att säkerställa att de värden för fordons koldioxidutsläpp och bränsle- eller energiförbrukning som fastställts i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 förblir representativa över tid för utsläppen vid verklig körning för varje tillverkare. |
| Kommissionen ska övervaka och årligen rapportera om hur den klyfta som avses i första stycket utvecklas ***under perioden*** 2021–***2026*** och ska, ***för att undvika att klyftan ökar***, ***under 2027 bedöma huruvida det är möjligt med en mekanism som justerar*** tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp ***från och*** med ***2030 och vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag för att införa en sådan mekanism***. | Kommissionen ska övervaka och årligen rapportera om hur den klyfta som avses i första stycket utvecklas ***från*** 2021 ***och framåt,*** och ska ***i tillämpliga fall***, ***så snart det finns tillräckliga data och senaste den 31 december 2026***, ***lägga fram ett lagstiftningsförslag i syfte att överbrygga klyftan genom att justera*** tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp med ***hjälp av uppgifter från verklig körning som samlats in i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392***. |
| | ***Dessutom ska kommissionen särskilt bedöma användningen av de uppgifter om bränsle- och energiförbrukning som avses i punkt 1 i denna artikel för externt laddbara hybridelfordon. Med hjälp av dessa uppgifter ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att anpassa de användningsfaktorer som används för externt laddbara hybridelfordon, i syfte att säkerställa att deras utsläpp är representativa för verklig körning från 2025 och framåt.*** |

***([1a]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153 (EUT L 77, 5.3.2021, s. 8).***

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 48**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – stycke 1 – led 6e (nytt)**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 12 – punkt 4a (ny)

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(6e) I artikel 12 ska följande punkt läggas till:*** |
| | ***”4a. Senast den 31 december 2023 ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 17 för att komplettera denna förordning genom att fastställa en metod för att mäta och jämföra effektiviteten hos utsläppsfria och utsläppssnåla fordon grundat på mängden el som behövs för att köra 100 kilometer. Metoden ska särskilt beakta inverkan av den el som används på mängden resurser som krävs av fordonens interna batterier för energilagring.*** |
| | ***Senast den 31 december 2024 ska kommissionen lägga fram ett lagstiftningsförslag för Europaparlamentet och rådet för fastställandet av lägsta gränsvärden när det gäller energieffektiviteten hos nya utsläppsfria personbilar och lätta nyttofordon som släpps ut på unionsmarknaden.”*** |

**Ändring 50**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – stycke 1 – led 9**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 14a

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| Artikel 14a | Artikel 14a |
| Framstegsrapport | 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. | Senast den 31 december 2025 och därefter ***varje*** 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 ***en rättvis övergång***, bland annat genom finansiella medel. |

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| Vid rapporteringen ska kommissionen beakta alla faktorer som bidrar till en kostnadseffektiv utveckling mot klimatneutralitet senast 2050. Detta inbegriper införande av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, framsteg när det gäller att uppnå ***målen för utbyggnaden*** av laddnings- och tankningsinfrastruktur i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen, innovationsteknikens och hållbara alternativa drivmedels potentiella bidrag till ***klimatneutral mobilitet,*** påverkan på konsumenterna, framsteg i dialogen mellan arbetsmarknadens parter samt aspekter för att ytterligare underlätta en ekonomiskt livskraftig och socialt rättvis övergång till utsläppsfri vägtrafik. | Vid rapporteringen ska kommissionen beakta alla faktorer som bidrar till en kostnadseffektiv utveckling mot klimatneutralitet senast 2050. Detta inbegriper ***följande:*** |
| | ***a) Framsteg när det gäller*** införande av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ***och deras överkomlighet och energieffektivitet.*** |
| | ***b) Påverkan på konsumenterna, särskilt låg- och medelinkomsttagare, och takten i spridningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i dessa konsumentsegment, samt tillgången till och omfattningen av åtgärder på unionsnivå, medlemsstatsnivå och lokal nivå för att stödja denna spridning.*** |
| | ***c) Marknaden för begagnade fordon.*** |
| | ***d)*** Framsteg när det gäller att uppnå ***en tillräcklig utbyggnad*** av ***offentlig och privat*** laddnings- och tankningsinfrastruktur***, vilka omfattar, men inte begränsas till, framsteg när det gäller att uppnå målen*** i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen ***och Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU ([1a]).*** |
| | ***e) Framsteg när det gäller att öka mängden förnybar energi i unionen i överensstämmelse med direktiv (EU) 2018/2001.*** |
| | ***f)*** Innovationsteknikens och hållbara alternativa drivmedels***, inklusive syntetiska drivmedels,*** potentiella bidrag till ***klimatneutralitet i transportsektorn.*** |
| | ***g) Livscykelutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon som släpps ut på marknaden, med användning av den metod som antagits i enlighet med artikel 7.10.*** |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | h) Framsteg i dialogen mellan arbetsmarknadens parter samt aspekter för att ytterligare underlätta en ekonomiskt livskraftig och socialt rättvis övergång***, med beaktande av sysselsättning och konkurrenskraft,*** till utsläppsfri vägtrafik. |
| | ***i) Effekterna på sysselsättningen, som ska bedömas genom detaljerad kartläggning av utvecklingen av arbetstillfällen inom fordonsindustrin och effekten på de regioner där dessa industrier är belägna, samt åtgärder, inbegripet finansiella åtgärder, på unionsnivå, medlemsstatsnivå eller lokal nivå för att mildra de socioekonomiska effekterna i dessa regioner, inbegripet program för kompetensutveckling och omskolning.*** |
| | ***k) Ytterligare nationella åtgärders och unionsåtgärders potentiella bidrag, vars syfte är att sänka genomsnittsåldern på och därmed utsläppen från lätta nyttofordon, såsom åtgärder för att stödja utfasningen av äldre fordon på ett socialt rättvist och miljövänligt sätt.*** |
| | ***([1a]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU av den 19 maj 2010 om byggnaders energiprestanda (EUT L 153, 18.6.2010, s. 13).*** |

**Ändring 51**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – stycke 1 – led 9**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 14a – punkt 2a (ny)

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***I linje med rådets rekommendation (EU)…/… [Rådets rekommendation om säkerställande av en rättvis omställning till klimatneutralitet] uppmanas medlemsstaterna att ta fram territoriella planer för en rättvis omställning med avseende på sin fordonsindustri, i nära dialog med arbetsmarknadens parter, för att genomföra strukturella förändringar på ett socialt accepterat sätt och för att undvika störningar i samhället.*** |

**Ändring 80**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 9a (nytt)27**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 14aa (ny)

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***9a) Följande artikel ska införas:*** |
| | ***”Artikel 14aa*** |
| | ***Ytterligare åtgärder för att stödja efterfrågan på utsläppsfria personbilar och lätta nyttofordon på unionsmarknaden*** |
| | ***Senast den 28 februari 2023 ska kommissionen lägga fram ett lagstiftningsförslag för Europaparlamentet och rådet för att öka andelen utsläppsfria fordon i offentliga fordonsparker och företags fordonsparker avseende nya lätta fordon. Förslagen ska omfatta bindande utsläppsfria mandat för ägare och operatörer av företags fordonsparker och av offentliga fordonsparker, samtidigt som hänsyn tas till regionala skillnader.”*** |

**Ändring 53**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – stycke 1 – led 9a (nytt)**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 14b (ny)

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(9a) Följande artikel ska införas som artikel 14b:*** |
| | ***”Artikel 14b*** |
| | ***I enlighet med artikel 3.1 b i direktiv (EU)…/… [det omarbetade direktivet om energieffektivitet] ska medlemsstaterna beakta principen om energieffektivitet först vid beslut om politik, planering och investeringar som rör utbyggnaden av infrastruktur för laddning och tankning av alternativa bränslen, bland annat när det gäller energieffektiviteten från källa till hjul hos olika slags utsläppsfri teknik.”*** |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 54**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – stycke 1 – led 9b (nytt)**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 14ab (ny)

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(9b) Följande artikel ska införas som artikel 14ab:*** |
| | ***”Artikel 14ab*** |
| | ***Ytterligare åtgärder för att stödja övergången till utsläppsfria personbilar och lätta nyttofordon på unionsmarknaden*** |
| | ***Senast … [sex månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen anta en delegerad akt i enlighet med artikel 17 för att harmonisera bestämmelserna om typgodkännande för fordon med förbränningsmotorer som byggts om till batteri- eller bränslecellsdrift, för att möjliggöra seriegodkännanden. Kommissionen ska även bedöma införandet av en regel för beräkning av koldioxidekvivalenter för fordon med förbränningsmotorer som byggts om till batteri- eller bränslecellsdrift inom ramen för tillämpningen av denna förordning.”*** |

**Ändring 55**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 10 – led a**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 15 – punkt 1

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| 1. ***Under 2028*** ska kommissionen göra en översyn av denna förordnings ändamålsenlighet och påverkan, som bygger på rapporteringen ***vart annat år***, samt överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med resultatet av översynen. | 1. ***Senast 2027*** ska kommissionen göra en ***grundlig*** översyn av denna förordnings ändamålsenlighet och påverkan, som bygger på ***den årliga*** rapporteringen, samt överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med resultatet av översynen. |
| Rapporten ska vid behov åtföljas av ett förslag till ändring av denna förordning. | Rapporten ska vid behov åtföljas av ett förslag till ändring av denna förordning. |

**Ändring 56**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 10 – led aa (nytt)**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 15 – punkt 1a (ny)

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(aa) I artikel 15 ska följande punkt införas:*** |
| | ***”1a. I den översyn som avses i punkt 1 ska kommissionen också rapportera om koldioxidutsläppen under hela livscykeln från nya personbilar och nya lätta nyttofordon, på grundval av den metod som fastställs i artikel 7.10. Rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag som ett komplement till denna förordning för att ta itu med dessa utsläpp.”*** |

**Ändring 57**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – led 1 – led ba (nytt)**

Förordning (EU) 2019/631

Artikel 15 – punkt 6

| *Nuvarande lydelse* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***(ba) Punkt 6 ska ersättas med följande:*** |
| 6. Senast ***den 31 december 2020*** ska kommissionen se över direktiv 1999/94/EG med beaktande av behovet av att ge konsumenterna exakt, tillförlitlig och jämförbar information om bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp ***och*** luftföroreningar från nya personbilar som släpps ut på marknaden, samt utvärdera möjligheterna att införa märkning för bränsleekonomi och koldioxidutsläpp för nya lätta nyttofordon. ***Översynen ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.*** | ”6. Senast ***… [sex månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande]*** ska kommissionen se över direktiv 1999/94/EG med beaktande av behovet av att ge konsumenterna exakt, tillförlitlig och jämförbar information om bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp, luftföroreningar ***och energieffektivitet vid verklig körning*** från nya personbilar som släpps ut på marknaden, samt utvärdera möjligheterna att införa märkning för bränsleekonomi och koldioxidutsläpp för nya lätta nyttofordon.” |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 60**

**Förslag till förordning**

**Bilaga – led 1 – led f**

Förordning (EU) 2019/631

Bilaga I – del A – punkt 6.3.1 – stycke 1–2

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| Specifika utsläppsmål = specifika referensutsläppsmål ***ZLEV-faktor*** | Specifika utsläppsmål = specifika referensutsläppsmål |
| där | där |
| specifikt referensutsläppsmål är det specifika referensutsläppsmålet för koldioxid, fastställt i enlighet med punkt 6.2.1 | 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 ZLEVspecific i enlighet med följande formel, delat med det sammanlagda antalet nya personbilar som registreras det berörda kalenderåret:*** | |
| $ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0{,}7}{50}\right)$ | |
| ***För nya personbilar som registrerats i medlemsstater med en andel utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i sin fordonspark under 60 % av unionsgenomsnittet för år 2017 (1) (*) och med färre än 1 000 nya utsläppsfria och utsläppssnåla fordon som registrerats under 2017 ska ZLEVspecific till och med utgången av 2030 beräknas i enlighet med följande formel:*** | |
| $ZLEV_{specific} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0{,}7}{50}\right)\right) \cdot 1{,}85$ | |
| ***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 2030, ska den medlemsstaten inte ha rätt att tillämpa multiplikatorn på 1,85 under de följande åren.*** | |

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| ***x är 15 % för 2025–2029 och 35 % från och med 2030.*** | |

***(*) 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.***

**Ändring 78**

**Förslag till förordning**

**Bilaga I – punkt 1 – led 2 – led d**

Förordning (EU) 2019/631

Bilaga I – del B – punkt 6.2.2

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| d) Punkt 6.2.2 ska ersättas med följande: | d) Punkt 6.2.2 ska ersättas med följande: |
| ”6.2.2 Specifika referensutsläppsmål för 2030–2034: | ”6.2.2 Specifika referensutsläppsmål för 2030–2034: |
| Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark$_{2030}$ + α· (TM-TM0) | Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark$_{2030}$ + α· (TM-TM$_0$) |
| där | där |
| mål för EU:s hela fordonspark$_{2030}$ är målet för EU:s hela fordonspark fastställt i enlighet med punkt 6.1.***3***, | mål för EU:s hela fordonspark$_{2030}$ är målet för EU:s hela fordonspark fastställt i enlighet med punkt 6.1.***2***, |
| α är $\mathbf{a}_{2030,L}$ där den genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya lätta nyttofordon är lika med eller lägre än TM$_0$, och $\mathbf{a}_{2030,H}$ där den genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya lätta nyttofordon är högre än TM$_0$; | α är $\mathbf{a}_{2030}$, där den genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya lätta nyttofordon är lika med eller lägre än TM$_0$, och $\mathbf{a}_{2021}$, där den genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya lätta nyttofordon är högre än TM$_0$; |
| där | där |
| $a_{2030,L}$ är $\frac{a_{2021} \cdot \text{Mål för EU:s hela fordonspark}_{2030}}{\text{Genomsnittliga utsläpp}_{2021}}$ | $a_{2030}$ är $\frac{a_{2021} \cdot \text{Mål för EU:s hela fordonspark}_{2030}}{\text{Genomsnittliga utsläpp}_{2021}}$ |
| $a_{2030,H}$ är $\frac{a_{2021} \cdot \text{Mål för EU:s hela fordonspark}_{2030}}{\text{Mål för EU:s hela fordonspark}_{2025}}$ | ***$a_{2021}$ är enligt definitionen i punkt 6.2.1*** |
| genomsnittliga utsläpp$_{2021}$ är enligt definitionen i punkt 6.2.1, | genomsnittliga utsläpp$_{2021}$ är enligt definitionen i punkt 6.2.1, |
| TM är enligt definitionen i punkt 6.2.1, | TM är enligt definitionen i punkt 6.2.1, |
| TM$_0$ är enligt definitionen i punkt 6.2.1” | TM$_0$ är enligt definitionen i punkt 6.2.1” |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 79**

**Förslag till förordning**

**Artikel 1 – punkt 1 – led 2 – led e**

Förordning (EU) 2019/631

Bilaga I – del B – punkt 6.2.3

| *Kommissionens förslag* | *Ändring* |
|---|---|
| e) Följande punkt ska läggas till | e) Följande punkt ska läggas till |
| ”6.2.3 Specifika referensutsläppsmål från och med 2035 | ”6.2.3 Specifika referensutsläppsmål från och med 2035 |
| Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark$_{2035}$ + α· (TM-TM$_0$) | Specifikt referensutsläppsmål = mål för EU:s hela fordonspark$_{2035}$ + α· (TM-TM$_0$) |
| där | där |
| mål för EU:s hela fordonspark$_{2035}$ är målet för EU:s hela fordonspark fastställt i enlighet med punkt 6.1.3, | mål för EU:s hela fordonspark$_{2035}$ är målet för EU:s hela fordonspark fastställt i enlighet med punkt 6.1.3, |
| α är $\mathbf{a_{2035,L}}$ där den genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya lätta nyttofordon är lika med eller lägre än TM$_0$, och $\mathbf{a_{2035,H}}$ där den genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya lätta nyttofordon är högre än TM$_0$; | α är $\mathbf{a_{2035}}$ där den genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya lätta nyttofordon är lika med eller lägre än TM$_0$, och $\mathbf{a_{2021}}$, där den genomsnittliga provningsvikten hos en tillverkares nya lätta nyttofordon är högre än TM$_0$; |
| där | där |
| $a_{2035,L}$ är $\frac{a_{2021} \cdot \text{Mål för EU:s hela fordonspark}_{2035}}{\text{Genomsnittliga utsläpp}_{2021}}$ | $a_{2035}$ är $\frac{a_{2021} \cdot \text{Mål för EU:s hela fordonspark}_{2035}}{\text{Genomsnittliga utsläpp}_{2021}}$ |
| $a_{2035,H}$ är $\frac{a_{2021} \cdot \text{Mål för EU:s hela fordonspark}_{2035}}{\text{Mål för EU:s hela fordonspark}_{2025}}$ | $a_{2021}$ är enligt definitionen i punkt 6.2.1 |
| genomsnittliga utsläpp$_{2021}$ är enligt definitionen i punkt 6.2.1, | genomsnittliga utsläpp$_{2021}$ är enligt definitionen i punkt 6.2.1, |
| TM är enligt definitionen i punkt 6.2.1, | TM är enligt definitionen i punkt 6.2.1, |
| TM$_0$ är enligt definitionen i punkt 6.2.1” | TM$_0$ är enligt definitionen i punkt 6.2.1” |

**Onsdagen, 8 juni 2022**

**Ändring 69**

**Förslag till förordning**

**Bilaga – led 2 – led e a (nytt)**

Förordning (EU) 2019/631

Bilaga I – del B – punkt 6.3.1

| *Nuvarande lydelse* | *Ändring* |
|---|---|
| | ***ea) I punkt 6.3.1 ska stycke 1 och 2 ersättas med följande:*** |
| Specifikt utsläppsmål = (specifikt referensutsläppsmål – ($ø_{targets}$ – mål för EU:s hela fordonspark$_{2025}$)) ***ZLEV-faktor*** | Specifikt utsläppsmål = (specifikt referensutsläppsmål – ($ø_{targets}$ – mål för EU:s hela fordonspark$_{2025}$)) |
| där | där |
| specifikt referensutsläppsmål är det specifika referensutsläppsmålet för tillverkaren, fastställt i enlighet med punkt 6.2.1, | specifikt referensutsläppsmål är det specifika referensutsläppsmålet för tillverkaren, fastställt i enlighet med punkt 6.2.1, |
| $ø_{targets}$ är genomsnittet, viktat på grundval av antalet nya lätta nyttofordon för varje enskild tillverkare, av alla specifika referensutsläppsmål som fastställs i enlighet med punkt 6.2.1, | $ø_{targets}$ är genomsnittet, viktat på grundval av antalet nya lätta nyttofordon för varje enskild tillverkare, av alla specifika referensutsläppsmål som fastställs i enlighet med punkt 6.2.1, |
| ***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*** | |
| ***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 ZLEVspecific i enlighet med följande formel, delat med det sammanlagda antalet nya personbilar som registreras det berörda kalenderåret, [EKVATION]*** | |
| ***x är 15 %*** | |