



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Utskottet för transport och turism

2009/0173(COD)

1.7.2010

YTTRANDE

från utskottet för transport och turism

till utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

Föredragande: Oldřich Vlasák

PA_Legam

KORTFATTAD MOTIVERING

1. Kommissionens förslag till förordning bygger på premissen att en minskad bränsleförbrukning hos lätta nyttofordon kommer att leda till en generell minskning av koldioxidutsläppen från transporter och därmed mildra ”klimatförändringarna”.
2. Förslaget innehåller gränsvärden för koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon i EU. Tillverkare eller importörer som inte uppfyller dessa krav inom den fastställda tidsramen kommer att åläggas en avgift.
3. Kommissionen vill med sitt förslag se till att tillverkarna introducerar nya, koldioxidsnålare fordon på marknaden. Detta kommer att göra det möjligt för användarna att uppgradera sina fordonsparker och minska sitt bidrag till transporternas koldioxidavtryck.
4. Det är dock tveksamt om förslaget kommer att kunna uppnå detta mål med tanke på följande:
 - i) Förhållandet mellan vad som beskrivs som ”klimatförändringar” och mänsklig aktivitet (inklusive transport) är allmänt accepterat men har ännu inte definitivt bevisats.
 - ii) Mängden koldioxidutsläpp beror i hög grad på fordonets bränsleförbrukning, och utsläppen beror därför inte enbart på motorteknologin utan även på andra variabler (t.ex. däck och bränslekvalitet) och på hur fordonet körs (infrastrukturkvalitet, hastighet, trängsel, lastvikt m.m.).
 - iii) För att uppnå de önskade resultaten räcker det därför inte med att fokusera på teknik.
 - iv) I förslaget, som utarbetats utifrån förordningen om utsläppsnormer för personbilar (förordning (EG) nr 443/2009), har inte tillräcklig hänsyn tagits till de grundläggande skillnader som finns mellan personbilar och lätta nyttofordon. Förslaget är till och med ambitiösare än själva förordningen; tidsfristerna är kortare och straffavgifterna högre (120 euro jämfört med 95 euro).
 - v) De föreslagna åtgärderna fokuserar på utbudssidan i den ekonomiska kedjan, men ökar inte efterfrågan på förbättrade lätta nyttofordon (incitament för operatörer/köpare) och tar heller inte itu med andra viktiga bränsleförbrukningsaspekter.
 - vi) För att målen på 175 g CO₂/km (2016) och 135 g CO₂/km (2020) ska kunna uppnås måste fordonsindustrin satsa mer på utvecklingen av ny teknik.
 - vii) Dessa satsningar kommer att påverka fordonspriserna (som kommer att öka med upp till 10 procent) och göra fordonen orimligt dyra, vilket kommer att avskräcka operatörerna från att köpa dessa fordon. Detta kommer i sin tur att

tvunga operatörerna till att använda sina befintliga fordonsparker, vilka förbrukar mer bränsle och har större koldioxidutsläpp, och i vissa länder riskerar dessutom importen av begagnade bilar att öka.

- viii) Fordonsindustrin befinner sig dessutom i en svår situation eftersom efterfrågan på nya bilar snabbt har minskat till följd av den ekonomiska krisen. Det är därför svårt att få till stånd ett krav på obligatoriska investeringar i ny teknik, och detta skulle dessutom inverka negativt på industrins lönsamhet (särskilt i fråga om målet på 135 g CO₂/km från och med 2020).
 - ix) Vidare är fordonsindustrin redan tvungen att ägna en stor del av anslagen till forskning och utveckling åt att uppnå normerna Euro 5 och Euro 6.
5. Det finns stora farhågor om huruvida åtgärderna kommer att leda till att det ursprungliga målet om att förhindra ”klimatförändringarna” kommer att uppnås och om huruvida de föreslagna målen och tidsfristerna är realistiska och genomförbara.
6. Föredraganden har i sitt förslag beaktat
- i) Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, förordning (EG) nr 715/2007 och förordning (EG) nr 443/2009,
 - ii) sektorns relativt låga andel av de totala koldioxidutsläppen,
 - iii) behovet av att förbättra bränsleeffektiviteten för att minska transportsektorns utsläpp av koldioxid, i syfte att förbättra luftkvaliteten,
 - iv) branschens frivilliga åtaganden (t.ex. Internationella vägtransportunionens resolution om ett frivilligt åtagande att minska koldioxidutsläppen med 30 procent till 2030),
 - v) ett allt större fokus på ökad bränsleeffektivitet, som ett resultat av krav från operatörer inom denna mycket konkurrensutsatta bransch,
 - vi) det pågående arbetet med att förbättra bränsleförbrukningen hos lätta nyttofordon och de därmed minskade möjligheterna till ytterligare förbättringar,
 - vii) den specifika produktionscykeln för lätta nyttofordon (cirka tio år), som är längre än den för personbilar,
 - viii) risken för att vissa klasser av lätta nyttofordon som inte kan uppnå de fastställda målen kan komma att försvinna eftersom användarna hellre köper flera fordon med lägre utsläppsnivåer än en större fordonstyp som har dragits in eftersom den inte kan uppnå de fastställda målen,
 - ix) det faktum att den särskilda typ av lätta nyttofordon som används av bland annat polisen och räddningstjänsten samt för andra tjänster av allmänt intresse kanske inte kan uppnå de fastställda målen,

- x) den ekonomiska nedgången och dess allvarliga konsekvenser för fordonstillverkarna och användarna,
- xi) behovet av att stödja branschen (tillverkarna), snarare än att missgynna den genom betungande åtgärder (eller till och med avgifter),
- xii) behovet av att stödja branschen (användarna), snarare än att ålägga de ytterligare kostnader genom tveksamma politiska åtgärder,
- xiii) behovet av ytterligare incitament för att främja efterfrågan på och användningen av bränsleeffektiva fordon,
- xiv) faran med att öka arbetsbördan för industrin och närliggande sektorer genom innovativa men opraktiska strategier, och
- xv) den roll som utskottet för transport och turism har när det gäller att främja rörlighet i EU.

Föredragandens förslag syftar därför främst till att

- senarelägga förordningens ikraftträdande (med tre år för målet på 175 g CO₂/km),
- minska målet för 2020 från 135 till 162 g CO₂/km,
- använda intäkterna från systemet med avgifter för extra utsläpp till att finansiera projekt för att minska transporterens inverkan på miljön, och
- förbättra superkreditåtgärderna och harmonisera straffavgifterna för lätta nyttofordon och personbilar, tillsammans med andra ändringar.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för transport och turism uppmanar utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning Skäl 15

Kommissionens förslag

(15) I och med gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon fastställdes en samordnad strategi i syfte att uppnå gemenskapsmålet på 120 g CO₂/km till 2012, samtidigt som det också lades fram en mer långsiktig vision av ytterligare utsläppsminskningar. I förordning (EG) nr 443/2009 bekräftas denna vision på längre sikt genom att det föreskrivs ett mål för de genomsnittliga utsläppen på 95 g CO₂/km från nya bilar. För att säkra överensstämmelse med den strategin och ge industrin större planeringssäkerhet bör det fastställas ett långsiktigt mål för specifika koldioxidutsläpp från lätta nyttofordon **år 2020**.

Ändringsförslag

(15) I och med gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon fastställdes en samordnad strategi i syfte att uppnå gemenskapsmålet på 120 g CO₂/km till 2012, samtidigt som det också lades fram en mer långsiktig vision av ytterligare utsläppsminskningar. I förordning (EG) nr 443/2009 bekräftas denna vision på längre sikt genom att det föreskrivs ett mål för de genomsnittliga utsläppen på 95 g CO₂/km från nya bilar. För att säkra överensstämmelse med den strategin och ge industrin större planeringssäkerhet bör det **också** fastställas ett långsiktigt mål för specifika koldioxidutsläpp från lätta nyttofordon **år 2022**. **Målet för de genomsnittliga utsläppen på 135 g CO₂/km måste nås före 2022.**

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 20

Kommissionens förslag

(20) Hur väl tillverkarna uppfyller målen i den här förordningen bör bedömas på gemenskapsnivå. Tillverkare vars genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dem som godkänns i denna förordning bör betala en **avgift** för extra utsläpp för varje kalenderår från och med

Ändringsförslag

(20) Hur väl tillverkarna uppfyller målen i den här förordningen bör bedömas på gemenskapsnivå. Tillverkare vars genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider dem som godkänns i denna förordning bör betala en **straffavgift** för extra utsläpp för varje kalenderår från och

den 1 januari 2014. **Avgiften** bör anpassas som en funktion av i vilken utsträckning tillverkarna underlåter att uppnå målet. För att säkra överensstämmelse bör **avgiftsmekanismen** likna den som fastställs i förordning (EG) nr 443/2009. **Avgiftsbeloppen** bör anses vara intäkter i Europeiska unionens budget.

med den 1 januari 2014. **Straffavgiften** bör anpassas som en funktion av i vilken utsträckning tillverkarna underlåter att uppnå målet. För att säkra överensstämmelse bör **straffavgiftsmekanismen** likna den som fastställs i förordning (EG) nr 443/2009. **Straffavgiftsbeloppen** bör anses vara intäkter i Europeiska unionens budget.

Motivering

Detta ändringsförslag syftar till att byta ut ordet avgift mot straffavgift. Denna ändring gäller hela texten (skäl 23 och 26 samt artiklarna 6, 8, 10 och 12).

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 21a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(21a) För att garantera att värdena för koldioxidutsläpp och bränsleeffektivitet för etappvis färdigbyggda fordon är representativa bör kommissionen, i tillämpliga fall, se över lagstiftningen för typgodkännande.

Motivering

För att ta hänsyn till de särskilda villkor som gäller för etappvis färdigbyggda fordon, dvs. fordon som tillverkas i mer än en etapp och av minst två olika tillverkare, har kommissionen lagt fram rekommenderade ändringar till det ursprungliga förslaget. Denna ändring återspeglar dessa rekommendationer.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 23a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(23a) De hastighetsbegränsande anordningarnas gynnsamma verkningar för miljön och energiförbrukningen, för motor- och däckslitaget samt för

trafiksäkerheten kommer att bidra till att målen i denna förordning uppnås.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 24

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Motivering

Till skillnad från tunga nyttofordon är lätta nyttofordon i dagsläget inte utrustade med hastighetsbegränsande anordningar. Hastighetsbegränsande anordningar bidrar på ett mycket kostnadseffektivt sätt till att minska bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen samt till att förbättra trafiksäkerheten. Räckvidden för direktiv 92/6/EEG, ändrat genom direktiv 2002/85/EG, måste utökas till att även omfatta lätta fordon.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Från och med **år 2020** föreskrivs i denna förordning ett mål för de genomsnittliga

Ändringsförslag

2. Från och med **år 2022** föreskrivs i denna förordning ett mål för de genomsnittliga

utsläppen på 135 g CO₂/km från nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen.

utsläppen på 135 g CO₂/km från nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet från alla nya lätta nyttofordon från den tillverkaren,

Ändringsförslag

(a) genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp: i förhållande till en tillverkare, det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet från alla nya lätta nyttofordon, **enligt artikel 2**, från den tillverkaren,

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning Artikel 3 – punkt 1 – led f

Kommissionens förslag

(f) specifika koldioxidutsläpp: utsläpp från lätta nyttofordon uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och angivna som koldioxidviktutsläpp (blandad körning) i intyget om överensstämmelse,

Ändringsförslag

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

Motivering

För att ta hänsyn till de särskilda villkor som gäller för etappvis färdigbyggda fordon har kommissionen lagt fram rekommenderade ändringar till det ursprungliga förslaget. Denna ändring återspeglar dessa rekommendationer.

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 1 – led ga (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ga) färdigbyggt fordon: ett fordon som inte måste byggas färdigt för att uppfylla de relevanta tekniska kraven i direktiv 2007/46/EG,

Motivering

Färdigbyggda fordon omfattas av detta lagstiftningsförslag.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 1 – led gb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(gb) markyta: spårvidden multiplicerad med hjulbasen, enligt uppgift i intyget om överensstämmelse och definitionen i avsnitten 2.1 och 2.3 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG.

Motivering

För att säkra överensstämmelse med del B stycke 5 i bilaga II.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning Artikel 4 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Om det saknas uppgifter om det etappvis färdigbyggda fordonets specifika utsläpp ska tillverkaren av grundfordonet använda grundfordonets specifika utsläpp för att fastställa det etappvis färdigbyggda fordonets genomsnittliga specifika

koldioxidutsläpp.

Motivering

För att ta hänsyn till de särskilda villkor som gäller för etappvis färdigbyggda fordon har kommissionen lagt fram rekommenderade ändringar till det ursprungliga förslaget. Denna ändring återspeglar dessa rekommendationer.

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning

Artikel 4 – stycke 2 – strecksatserna 1, 2 och 3

Kommissionens förslag

- 75 % år 2014.
- 80 % år 2015.
- 100 % från och med 2016.

Ändringsförslag

- **50 %** år 2014.
- 75 % år 2015.
- 100 % från och med 2016.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning

Artikel 5 – rubriken

Kommissionens förslag

Superkrediter

Ändringsförslag

Superkrediter **och ekonomiska incitament**

Motivering

Direktivets räckvidd måste utökas för att främja en förnyelse av flottan av lätta nyttofordon.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning

Artikel 5 – punkt -1 (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-1. Medlemsstaterna får besluta om ekonomiska incitament för serietillverkade fordon som uppfyller kraven i denna förordning och i dess genomförandebestämmelser.

Incitamenten ska gälla för alla nya fordon som saluförs i en medlemsstat och som åtminstone uppfyller de specifika utsläppsmålen i bilaga I före de datum som fastställs i bilaga I, och de ska upphöra på de datum som fastställs i denna bilaga.

Motivering

För att vi ska kunna uppnå dessa mål måste vi främja en förnyelse av flottan.

Ändringsförslag 15

**Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt -1a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-1a. Medlemsstaterna får bevilja ekonomiska incitament till ombyggnad av fordon i bruk och till skrotning av fordon som inte uppfyller kraven i denna förordning.

Motivering

För att vi ska kunna uppnå dessa mål måste vi främja en förnyelse av flottan.

Ändringsförslag 16

**Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt -1b (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-1b. De ekonomiska incitament som avses i styckena -1 och -1a ska för varje fordonstyp vara lägre än de merkostnader som uppstår för de tekniska anordningar som krävs för att säkerställa överensstämmelse med de specifika utsläppsmålen i bilaga I, inklusive kostnaderna för installationen i fordonet.

Motivering

De ekonomiska incitamenten måste vara knutna till de merkostnader som uppstår för de tekniska anordningar som krävs för att säkerställa överensstämmelse med utsläppsnormerna.

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning Artikel 5 – punkt -1c (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-1c. Kommissionen ska i god tid underrättas om planer på att införa eller ändra de ekonomiska incitament som avses i styckena -1 och -1a.

Motivering

Kommissionen ska ha en samordnande roll.

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning Artikel 5 – inledningen – strecksatserna 1, 2 och 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– 2,5 lätta nyttofordon 2014,

– 2,5 lätta nyttofordon 2014,

– 1,5 lätta nyttofordon **2015**,

– 1,5 lätta nyttofordon **2016**,

– 1 lätt nyttofordon från och med **2016**.

– 1 lätt nyttofordon från och med **2018**.

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning Artikel 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

***Artikel 5a
Hastighetsbegränsningar***

Från och med 2018 ska tillverkare av lätta nyttofordon säkerställa att alla nya lätta nyttofordon som omfattas av denna förordning enligt definitionen i artikel 2 är utrustade med hastighetsbegränsande anordningar som är inställda för en högsta hastighet på 120 km/h.

Motivering

Till skillnad från tunga nyttofordon är lätta nyttofordon i dagsläget inte utrustade med hastighetsbegränsande anordningar. Hastighetsbegränsande anordningar bidrar på ett mycket kostnadseffektivt sätt till att minska bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen samt till att förbättra trafiksäkerheten.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För perioden 1 januari 2014 och varje kalenderår därefter ska kommissionen utfärda avgifter för extra utsläpp för **tillverkaren** eller i förekommande fall **den poolansvarige** om en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider de specifika utsläppsmålen.

Ändringsförslag

1. För perioden 1 januari 2014 och varje kalenderår därefter ska kommissionen **strikt** utfärda avgifter för extra utsläpp för **alla tillverkare** eller, i förekommande fall, **poolansvariga** om en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp överskrider de specifika utsläppsmålen.

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 2 – stycke 1 – led a – led i

Kommissionens förslag

(a) Fr.o.m. 2014 t.o.m. 2018
i) För extra utsläpp på mer än 3 g CO₂/km:
((Extra utsläpp – 3) × **120 €** + 45 €) ×
antalet nya lätta nyttofordon.

Ändringsförslag

(a) Fr.o.m. 2014 t.o.m. 2018
i) För extra utsläpp på mer än 3 g CO₂/km:
((Extra utsläpp – 3) × **95 €** + 45 €) ×
antalet nya lätta nyttofordon.

Motivering

Avgifterna för extra utsläpp bör vara i linje med bestämmelserna i förordning (EG)

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 2 – stycke 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) Fr.o.m. 2019:

(Extra utsläpp × 120 €) × antalet nya lätta nyttfordon.

Ändringsförslag

(b) Fr.o.m. 2019:

(Extra utsläpp × 95 €) × antalet nya lätta nyttfordon.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 2 – stycke 2 – led 1

Kommissionens förslag

extra utsläpp: antalet (ett positivt tal) gram per kilometer med vilket en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp – med beaktande av eventuella koldioxidutsläppsminskningar genom innovativ teknik som godkänts i enlighet med *artikel 10* – överskrider dennes specifika utsläppsmål under det kalenderår eller den del av kalenderåret som skyldigheten enligt artikel 4 gäller, avrundat till närmaste tre decimaler, och

Ändringsförslag

extra utsläpp: antalet (ett positivt tal) gram per kilometer med vilket en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp – med beaktande av eventuella koldioxidutsläppsminskningar genom innovativ teknik som godkänts i enlighet med *artikel 11 och genom hastighetsbegränsande anordningar enligt bestämmelserna i artikel 5a* – överskrider dennes specifika utsläppsmål under det kalenderår eller den del av kalenderåret som skyldigheten enligt artikel 4 gäller, avrundat till närmaste tre decimaler, och

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 4

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

4. Avgifterna för extra utsläpp ska anses vara intäkter i Europeiska unionens allmänna budget **och ska endast användas**

allmänna budget.

*för att finansiera projekt rörande
innovativ teknik som syftar till att minska
transporternas negativa följder för miljön.*

Motivering

Intäkterna från systemet med avgifter för extra utsläpp bör öronmärkas för forskning om hur sektorns miljöprestanda kan förbättras ytterligare.

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

1. En tillverkare av färre än **25 000** av de nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen varje kalenderår, ska ha rätt att ansöka om undantag från de specifika utsläppsmål som beräknats i enlighet med bilaga I under förutsättning att denne tillverkare

Motivering

Med tanke på att små tillverkare endast står för 5 procent av den totala marknaden för lätta fordon föreslår föredraganden att gränsvärdet på 22 000 registrerade fordon (motsvarande 1 procent av EU:s totala försäljning av lätta nyttofordon) höjs till 25 000 fordon (motsvarande cirka 1,4 procent). Denna siffra (motsvarande 2 procent av den totala försäljningen) skulle, trots ökningen, vara lägre än den som antagits i förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar. Detta skulle ge större flexibilitet för tillverkarna när krisen väl är över.

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 1 – inledningen – led b

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

b) tillhör en grupp av anslutna tillverkare som totalt ansvarar för färre än **25 000** av de nya lätta nyttofordon som registreras i gemenskapen varje kalenderår, eller

Motivering

Med tanke på att små tillverkare endast står för 5 procent av den totala marknaden för lätta fordon föreslår föredraganden att gränsvärdet på 22 000 registrerade fordon (motsvarande 1 procent av EU:s totala försäljning av lätta nyttofordon) höjs till 25 000 fordon (motsvarande cirka 1,4 procent). Denna siffra (motsvarande 2 procent av den totala försäljningen) skulle, trots ökningen, vara lägre än den som antagits i förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar. Detta skulle ge större flexibilitet för tillverkarna när krisen väl är över.

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 2 – led d

Kommissionens förslag

(d) Ett specifikt utsläppsmål som överensstämmer med tillverkarens förmåga att uppnå minskningen, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till de särskilda förhållandena på marknaden för den tillverkade typen av lätta nyttofordon.

Ändringsförslag

(d) Ett specifikt utsläppsmål som överensstämmer med tillverkarens förmåga att uppnå minskningen **och branschens genomsnitt**, inbegripet den ekonomiska och tekniska potentialen att minska de specifika koldioxidutsläppen, och med hänsyn tagen till de särskilda förhållandena på marknaden för den tillverkade typen av lätta nyttofordon.

Motivering

Medan branschen i genomsnitt måste minska sina koldioxidutsläpp med 14 procent för att uppnå målet på 175 g CO₂/km, måste vissa små tillverkare minska sina utsläpp med mer än dubbelt så mycket. För att inte små tillverkare ska diskrimineras bör därför branschens genomsnitt ingå bland de kriterier som ska beaktas i samband med godkännandet av undantaget.

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. Senast den 31 december 2012 ska kommissionen anta närmare bestämmelser för ett förfarande för godkännande av sådan innovativ teknik i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 13.2. Dessa närmare bestämmelser

Ändringsförslag

2. Senast den 31 december 2012 ska kommissionen anta närmare bestämmelser för ett förfarande för godkännande av sådan innovativ teknik i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 13.2. Dessa närmare bestämmelser

ska grundas på följande kriterier för innovativ teknik:

ska *vara förenliga med bestämmelserna som fastställs i enlighet med artikel 12.2 i förordning (EG) nr 443/2009* och grundas på följande kriterier för innovativ teknik:

Motivering

I artikel 12.2 i förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för personbilar fastställs det att kommissionen senast 2010 ska anta detaljerade bestämmelser för ett förfarande för godkännande av sådan innovativ teknik.

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

1. Senast den 31 oktober 2016 och vart tredje år därefter ska åtgärder antas för att ändra bilaga I för att anpassa värdet M_0 i den till den genomsnittliga vikten för nya lätta nyttofordon under de föregående tre kalenderåren.

Ändringsförslag

1. Senast den 31 oktober 2016 och vart tredje år därefter ska åtgärder antas för att ändra bilaga I för att anpassa värdet M_0 i den till den genomsnittliga vikten för nya lätta nyttofordon *som registrerats* under de föregående tre kalenderåren.

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 4 – stycke 1 – strecksats 1

Kommissionens förslag

– tillvägagångssätten för att på ett kostnadseffektivt sätt uppnå det långsiktiga målet på 135 g CO₂/km till **2020**, under förutsättning att genomförbarheten bekräftas på grundval av resultaten från en uppdaterad konsekvensanalys, och

Ändringsförslag

– tillvägagångssätten för att på ett kostnadseffektivt sätt uppnå det långsiktiga målet på 135 g CO₂/km till **2022**, under förutsättning att genomförbarheten bekräftas på grundval av resultaten från en uppdaterad konsekvensanalys, och

Ändringsförslag 31

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Senast **2015** ska kommissionen *se över metoden för att fastställa de specifika koldioxidutsläppen från* etappvis färdigbyggda fordon *enligt del B punkt 7 i bilaga II och vid behov överlämna ett förslag till Europaparlamentet och rådet om ändring av bilaga II.*

Ändringsförslag

7. Senast **2014** ska kommissionen, *vid behov, inleda ett förfarande för att få fram representativa värden för koldioxidutsläpp och bränsleeffektivitet för* etappvis färdigbyggda fordon.

Motivering

För att ta hänsyn till de särskilda villkor som gäller för etappvis färdigbyggda fordon har kommissionen lagt fram rekommenderade ändringar till det ursprungliga förslaget. Denna ändring återspeglar dessa rekommendationer.

Ändringsförslag 32

Förslag till förordning Bilaga II – del A – punkt 3 – led d – led ii

Kommissionens förslag

ii) De specifika koldioxidutsläppen.

Ändringsförslag

ii) De specifika koldioxidutsläppen *samt andelen utsläppsminskningar som uppnåtts till följd av innovativa tekniker i enlighet med artikel 11.*

Motivering

För konsekvensens skull.

Ändringsförslag 33

Förslag till förordning Bilaga II – del B – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Specifika utsläpp från etappvis färdigbyggda fordon

Ändringsförslag

utgår

De specifika utsläppen från etappvis färdigbyggda fordon ska fastställas i enlighet med direktiv 2004/3/EG. Om värdet inte finns att tillgå ska de specifika utsläppen från ett etappvis färdigbyggt fordon vara desamma som det högsta värdet för de specifika utsläppen från alla de färdigbyggda fordon av samma fordonstyp som det icke färdigbyggda fordonet grundar sig och som har registrerats i EU under samma övervakningsår, där definitionen av fordonstyp ska vara densamma som i artikel 3 i direktiv 2007/46/EG. Om det finns fler än tre olika värden för specifika utsläpp från alla färdigbyggda fordon ska det näst högsta värdet för specifika utsläpp användas.

Motivering

För att ta hänsyn till de särskilda villkor som gäller för etappvis färdigbyggda fordon har kommissionen lagt fram rekommenderade ändringar till det ursprungliga förslaget. Denna ändring återspeglar dessa rekommendationer.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Utsläppsnormer för nya lätta lastfordon*	
Referensnummer	KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD)	
Ansvarigt utskott	ENVI	
Yttrande Tillkännagivande i kammaren	TRAN 24.11.2009	
Föredragande av yttrande Utnämning	Oldřich Vlasák 9.11.2009	
Behandling i utskott	27.4.2010	21.6.2010
Antagande	22.6.2010	
Slutomröstning: resultat	+: 32	–: 4
	0: 2	
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Ville Itälä, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada	
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Jelko Kacin, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke	
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)	Morten Løkkegaard, Traian Ungureanu	