

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) nr 253/2014**av den 26 februari 2014****om ändring av förordning (EU) nr 510/2011 för att fastställa tillvägagångssätten för att till 2020 uppnå målet att minska koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till rättsakt till de nationella par-
lamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 13.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 ⁽³⁾ ska kommissionen, under förutsättning att det bekräftas att det är möjligt, genomföra en översyn av tillvägagångssätten för att uppnå målet på 147 g CO₂/km till 2020, inklusive de formler som fastställs i bilaga I till den förordningen och de undantag som anges i artikel 11 i denna. Det är lämpligt att den här förordningen är så neutral som möjligt ur konkurrenshänseende och med tanke på social rättvisa och hållbarhet.
- (2) Med tanke på kopplingen mellan koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning kan ett fastställande av tillvägagångssätten för att minska koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon också bidra till att på ett kostnadseffektivt sätt minska bränsleförbrukningen och därmed sammanhängande kostnader för ägare av sådana fordon.

- (3) Det är lämpligt att klargöra att utsläppen, för att kontrollera efterlevnaden av målet på 147 g CO₂/km, även fortsättningsvis bör mätas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 ⁽⁴⁾ och dess tillämpningsbestämmelser och med användning av innovativa tekniker.
- (4) Enligt den tekniska analys som genomfördes för konsekvensbedömningen finns den teknik som är nödvändig för att uppnå målet på 147 g CO₂/km att tillgå, och minskningarna kan uppnås till lägre kostnad än vad som förutspåddes i de tekniska analyser som genomfördes innan förordning (EU) nr 510/2011 trädde i kraft. Dessutom har avståndet mellan målet på 147 g CO₂/km och dagens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon minskat. Därmed har det bekräftats att det är möjligt att uppnå det målet till 2020.
- (5) För att ta hänsyn till den oproportionellt stora påfrestningen på de minsta tillverkarna om de skulle uppfylla specifika utsläppsmål definierade efter fordonets nytta, den betungande administrationen i fråga om undantagsförfarandet och de marginella vinsterna därav i form av minskade koldioxidutsläpp från fordon sålda av de tillverkarna, bör tillverkare som ansvarar för färre än 1 000 registreringar av nya lätta nyttofordon i unionen per år undantas från tillämpningsområdet för de specifika utsläppsmålen och från avgifterna för extra utsläpp.
- (6) Förfarandet för att bevilja undantag för tillverkare av små volymer bör förenklas så att det blir flexiblere i fråga om när en ansökan om undantag ska lämnas in av dessa tillverkare och när kommissionens ska bevilja ett sådant undantag.
- (7) För att fordonsindustrin ska kunna satsa på långsiktiga investeringar och innovation bör man ange prognoser för hur förordning (EU) nr 510/2011 bör ändras efter 2020. Dessa prognoser bör baseras på en bedömning av hur snabbt utsläppsminskningarna måste ske för att unionens långsiktiga klimatmål ska uppfyllas och konsekvenserna för utvecklingen av kostnadseffektiva tekniker för att minska koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon. Kommissionen bör senast 2015 se över dessa aspekter och lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om resultaten av översynen. Den rapporten bör, när det är lämpligt, inbegripa förslag till ändring av förordning (EU) nr 510/2011 i syfte att fastställa koldioxidutsläppsmål för nya lätta nyttofordon efter 2020, inklusive ett

⁽¹⁾ EUT C 44, 15.2.2013, s. 109.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 14 januari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 11 februari 2014.

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 145, 31.5.2011, s. 1).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).

eventuellt fastställande av ett realistiskt och uppnåbart mål för 2025, på grundval av en övergripande konsekvensbedömning med beaktande av den fortsatta konkurrenskraften för industrin och industrier som är beroende av denna, samtidigt som man bevarar en tydlig inriktning för utsläppsminskningarna i enlighet med unionens långsiktiga klimatmål. När kommissionen utarbetar sådana förslag bör den se till att de är så neutrala som möjligt från konkurrenssynpunkt, samt socialt rättvisa och hållbara.

- (8) Växthusgasutsläppen till följd av energiproduktion, fordonstillverkning och hantering av uttjänta fordon står i dagsläget för en betydande del av vägtransporternas totala koldioxidutsläpp och kommer troligen att öka betydligt i framtiden. Politiska åtgärder bör därför vidtas för att vägleda tillverkarna mot optimala lösningar där man särskilt beaktar de växthusgasutsläpp som sker till följd av produktion av energi för fordon, såsom elektricitet och alternativa bränslen, och där man även ser till att dessa utsläpp som sker i tidigare led inte urholkar fördelarna med den förbättrade operativa energianvändning som förordning (EU) nr 510/2011 syftar till.
- (9) Enligt artikel 13.3 i förordning (EU) nr 510/2011 är kommissionen skyldig att offentliggöra en rapport om tillgången till uppgifter om markyta och nyttolast och deras användning som nyttoparametrar för att bestämma specifika koldioxidutsläppsmål uttryckta genom de formler som fastställs i bilaga I till förordning (EU) nr 510/2011. Även om dessa uppgifter är tillgängliga och deras potentiella användning har bedömts i konsekvensbedömningen, har det fastställts att det är mer kostnadseffektivt att behålla vikt i körklart skick som nyttoparameter för 2020 års mål för lätta nyttofordon.
- (10) Det är lämpligt att behålla tillvägagångssättet att ange målet baserat på ett linjärt förhållande mellan det lätta nyttofordonets nytta och dess mål för utsläppen av koldioxid som det uttrycks i formlerna som fastställs i bilaga I till förordning (EU) nr 510/2011, eftersom det innebär att man kan behålla mångfalden på marknaden för lätta nyttofordon och bibehålla tillverkarnas förmåga att tillgodose konsumenternas behov, och därigenom undvika omotiverad snedvridning av konkurrensen. Det är dock

lämpligt att uppdatera det tillvägagångssättet mot bakgrund av senast tillgängliga uppgifter om registreringar av nya lätta nyttofordon.

- (11) I sin konsekvensbedömning har kommissionen bedömt tillgängligheten till uppgifter om markyta och användningen av markyta som nyttoparameter i de formler som fastställs i bilaga I till förordning (EU) nr 510/2011. Med den bedömningen som underlag har kommissionen dragit slutsatsen att nyttoparametern som ska användas i formeln för 2020 bör vara vikt.
- (12) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009⁽¹⁾ ska kommissionen genomföra en konsekvensbedömning för att se över provningsförfarandena så att de på ett adekvat sätt återspeglar bilars verkliga koldioxidutsläpp. Förordning (EU) nr 510/2011 utvidgar översynen av provningsförfarandena till att inkludera lätta nyttofordon. Det finns ett behov av att ändra den nu använda "nya europeiska körcykeln" (NEDC-körcykeln) för att säkerställa överensstämmelse med faktiska körförhållanden och undvika att faktiska koldioxidutsläpp och faktisk bränslekonsumtion underskattas. Så snart det är genomförbart bör man enas om ett nytt, mer realistiskt och tillförlitligt provningsförfarande. Arbetet i denna riktning fortskrider genom utvecklingen av ett världsomfattande harmoniserat provningsförfarande för lätta fordon (WLTP) inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa, men det har ännu inte färdigställts. För att säkerställa att specifika koldioxidutsläpp som anges för nya personbilar och nya lätta nyttofordon stämmer bättre överens med de utsläpp som faktiskt genereras under normala användningsförhållanden bör WLTP tillämpas snarast möjligt. Mot den bakgrunden fastställs i bilaga I till förordning (EU) nr 510/2011 utsläppsgränser för 2020 uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och bilaga XII till kommissionens förordning (EG) nr 692/2008⁽²⁾. När provningsförfarandena ändras, bör gränserna i bilaga I till förordning (EU) nr 510/2011 ändras så att man får jämförbara nivåer för tillverkare och fordonsklasser. Följaktligen bör kommissionen genomföra en grundlig korrelationsundersökning mellan NEDC-körcykeln och de nya WLTP-provningscyklarna för att säkerställa överensstämmelse med faktiska körförhållanden.

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

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 199, 28.7.2008, s. 1).

- (13) I syfte att säkerställa att de faktiska utsläppen återges på ett korrekt sätt och att uppmätta koldioxidvärden är fullt jämförbara bör kommissionen se till att de delar av provningsförfarandena som har en väsentlig inverkan på de uppmätta koldioxidutsläppen är strikt definierade, så att man kan förhindra att tillverkarna använder sig av flexibilitetsmöjligheterna under provningscykeln. Avvikelsena mellan koldioxidutsläppsvärdena för typgodkännande och utsläppen för fordon som saluförs bör åtgärdas, bland annat genom att man överväger ett förfarande för kontroll av överensstämmelse hos fordon i drift som ska garantera oberoende provning av ett representativt urval av fordon som saluförs samt metoder för att ta itu med fall där det påvisats en avsevärd skillnad mellan koldioxidutsläppen enligt undersökningen och koldioxidutsläppen enligt det ursprungliga typgodkännandet.
- (14) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att fastställa tillvägagångssätten för att till 2020 uppnå målet att minska koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (15) Förordning (EU) nr 510/2011 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EU) nr 510/2011 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 1 ska punkt 2 ersättas med följande:

”2. Från och med år 2020 föreskrivs i denna förordning ett mål för de genomsnittliga koldioxidutsläppen på 147 g CO₂/km från nya lätta nyttofordon som registreras i unionen, uppmätt i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och dess tillämpningsbestämmelser och med användning av innovativ teknik.”

2. I artikel 2 ska följande punkt läggas till:

”4. Artiklarna 4, 8.4 b, 8.4 c, 9, 10.1 a och 10.1 c ska inte gälla tillverkare som, tillsammans med alla sina anslutna företag, är ansvarig för färre än 1 000 registreringar av nya lätta nyttofordon i unionen under föregående kalenderår.”

3. I artikel 11.3 ska sista meningen utgå.

4. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

- a) Punkt 1 ska 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*).

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

- b) I punkt 2 ska inledningen ersättas med följande:

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

5. Artikel 13 ska ändras på följande sätt:

- a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

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

- b) Punkt 6 ska ändras på följande sätt:

i) Andra stycket ska utgå.

ii) Fjärde stycket ska ersättas med följande två stycken:

"Kommissionen ska, genom genomförandeakter, fastställa de nödvändiga korrelationsparametrarna för att återspegla eventuella ändringar av det föreskrivna provningsförfarandet för mätning av specifika koldioxidutsläpp som avses i förordning (EG) nr 715/2007 och kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (*). Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2 i denna förordning.

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

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

6. I artikel 14 ska följande punkt läggas till:

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

Utfärdad i Strasbourg den 26 februari 2014.

På Europaparlamentets vägnar
M. SCHULZ
Ordförande

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

7. I punkt 1 i bilaga I ska följande led läggas till:

"c) Fr.o.m. 2020:

Vägledande specifika koldioxidutsläpp
$$\text{CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

där

M = fordonets vikt i kilogram (kg)

M_0 = det värde som antas i enlighet med artikel 13.5

$a = 0,096$."

Artikel 2

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

På rådets vägnar
D. KOURKOULAS
Ordförande