ENERGI STYRELSEN

GRUNDNOTAT

9. december 2009
J.nr. 2505/1232-0004
Ref. LHO/svf

Forslag til forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjer inden for Fællesskabets integrerede tilgang til nedbringelse af CO2-emissioner fra lette erhvervskøretøjer

KOM(2009) 593 endelig
Nyt notat

1. Resumé

Kommissionens forslag fastsætter et gennemsnitligt emissionsloft for nye varebiler på 175 g CO2/km fra 2014 og et langsigtet reduktionsmål på 135 g CO2/km fra 2020.

Loftet på de 175 g CO2/km skal indfases over 3 år således at 75 % af bilfabrikantens nye varebiler skal imødekomme kravet i 2014, 80% i 2015 og samtlige nye varebiler fra 2016. Såfremt emissionsloftet overskrides bliver bilfabrikanten pålagt en bøde.

Bilfabrikanterne kan gøre brug af forskellige fleksibilitetsmekanismer for at leve op til kravene, herunder dannelse af pools, hvor flere producenter kombinerer deres reduktionsmål.

Regeringen er overordnet positivt indstillet overfor forslaget og vil i de videre forhandlinger lægge en ambitiøs og realistisk linje, ligesom det var tilfældet i forordningen om CO2 for biler idet en endelig fastlæggelse af positionen afventer en nærmere afklaring af forslagets økonomiske konsekvenser.

2. Baggrund

Kommissionen har den 28. oktober 2009 fremlagt ovenstående forslag. Forslaget er modtaget i Rådet den 3. november 2009 og en dansk sprogversion er oversendt til Rådet den 12. november 2009.

3. Hjemmelsgrundlag

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEF artikel 175 og skal behandles efter proceduren for fælles beslutningstagen i TEF artikel 251.

4. Nærhedsprincippet

EU-Kommissionen vurderer, at forslagets formål ikke sikres tilstrækkeligt gennem tiltag i medlemsstaterne idet:

Hensynet til at undgå barrierer i det indre marked, den grænseoverskridende karakter af klimaændringer og de mulige variationer i de nationale gennemsnitlige CO2 udledninger for nye lette erhvervskøretøjer, vil ikke gøre det muligt for medlemsstater at implementere nationale tiltag, der skal sikre en EU gennemsnitlig CO2 udledning for nye køretøjer på 175 g.

Danmark er enig i EU-Kommissionens vurdering.

5. Formål og indhold

Forslaget fastsætter et gennemsnitligt emissionsloft for nye varebiler på 175 g CO2/km fra 2014 og et langsigtet reduktionsmål på 135 g CO2/km fra 2020.

Loftet på de 175 g CO2/km skal indfases over 3 år således at 75% af bilfabrikantens nye varebiler skal imødekomme kravet i 2014, 80% i 2015 og samtlige nye varebiler fra 2016.

Den enkelte varebils emissionsloft fastsættes på baggrund af dens vægt, således at tunge varebiler må udlede mere end 175 g CO2/km, mens lette varebiler må udlede mindre. Sammenholdes emissionerne fra samtlige en bilfabrikants biler må emissionerne gennemsnitlig udgøre 175 g CO2/km.

Såfremt emissionsloftet overskrides bliver bilfabrikanten pålagt en bøde. I perioden 2014-18 vil bøden pr. produceret bil for overskridelse på 1g CO2/km være på 5 euro, 2 g CO2/km på 15 euro, 3 g CO2/km på 25 euro og herefter 120 euro per gram. Fra 2018 vil bøden være på 120 euro per gram uanset overskridelsen.

Fabrikanten kan tildeles såkaldte ”superkreditter", som indebærer, at lette erhvervskøretøjer med emissioner under 50 gram kan medregnes som 2,5 lette erhvervskøretøjer i 2014, 1,5 lette erhvervskøretøjer i 2015 og 1 let erhvervskøretøj fra 2016.

Fabrikanten kan endvidere få godskrevet op til 7 g CO2/km når der monteres øko-innovative ordninger, såfremt det kan certificeres, at de bidrager til en reel CO2 reduktion, som ikke er omfattet af de testcykler, som måler varebilernes CO2-emission.

Endvidere har bilfabrikanterne mulighed for at danne sammenslutninger (pools), hvor sammenslutningen er den juridiske enhed som pålægges kravene om CO2-emissionerne.

Forslaget indeholder en undtagelse for små serieproduktioner på under 22.000 køretøjer om året, som efter konsultation med EU-Kommssionen vil blive pålagt et individuelt CO2-emissionsloft.

Medlemsstaterne pålægges at monitorere antallet af nyregistrerede varebiler m.v. og oversende oplysninger til EU-Kommissionen, som offentliggør en liste over bl.a. samtlige fabrikanters nyproducerede varebiler mht. CO2-emissioner sammenholdt med faktiske emissionskrav for bilfabrikanten.

Forslaget indeholder ligeledes krav til revision og rapportering fra EU-Kommissionen, og i 2014 skal EU-Kommissionen gennemføre en vurdering af tilgængeligheden af data om bilernes areal (længde x akselafstand) med henblik på at vurdere muligheden for at bruge areal

frem for vægt som beregningsgrundlag for emissionsloftet. Viser dette sig muligt, skal EU-Kommissionen fremsætte et forslag til en revision af forordningen.

6. Europa-Parlamentets udtalelser
Europa-Parlamentet skal i henhold til TEF art. 175 høres. Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

7. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor
Der er i dag ikke dansk lovgivning, der sætter krav til lette erhvervskøretøjers CO_2 emissioner.

En vedtagelse af forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser for så vidt angår CO2 emissionsstandarder for varebiler. Forordningen vil ved sin vedtagelse være gældende i Danmark, og derfor ikke afstedkomme behov for egentlig lovgivning.

8. Forslagets konsekvenser for statsfinanserne, samfundsøkonomien, miljøet eller beskyttelsesniveauet

Statsfinansielle konsekvenser
I Danmark blev der i 2008 indregistreret ca. 33.000 nye varebiler, sammenholdt med ca. 150.000 nye personbiler. EU-Kommissionens anfører, at den gennemsnitlige udledning for varebiler er på ca. 200 g CO2 /km i 2007.

EU-Kommissionen vurderer, at priserne på varebiler i gennemsnit vil stige med ca. 6% såfremt deres nuværende vægt opretholdes, og at der typisk vil være en relativ beskeden priselasticitet på denne type køretøjer, hvorfor prisstigningen ikke forventes at ville slå fuldt igennem på salget af nye varebiler.

Såfremt priserne på varebiler stiger, vil det give et ekstra registreringsafgiftsprovenu pr. varebil der sælges, hvilket dog delvist vil modvirkes af, at der i gennemsnit betales et mindre tillæg til registreringsafgiften grundet varebilernes bedre energieffektivitet. En bedre energieffektivitet tilsiger ligeledes et mindre provenu fra ejerafgifter og brændstofafgifter.

De statsfinansielle konsekvenser vil blive nærmere belyst nærmere i det videre arbejde.

Forslaget forventes at medføre en øget byrde for myndigheder i forbindelse med kravene om overvågning og indberetning ligesom det var tilfældet med forordningen om CO2 for biler.

Forslaget har i sin nuværende form ingen konsekvenser for regioner og kommuner.

Samfundsøkonomiske konsekvenser
I henhold til EU-kommissionens vurdering vil bilpriserne stige med 6 pct. Bilfabrikanten forventes, i et vist omfang at overvælte prisstigningen på forbrugeren. Imidlertid vil forbrugeren samtidig opleve en besparelse i brændstofudgiften, der medfører, at fortrængningsomkostningerne ifølge EU-kommissionen samlet set vil være på -13,5 € pr. ton CO_2 på EU niveau. Kommissionen vurderer derfor, at forslaget er samfundsøkonomisk omkostningseffektivt på EU-niveau. Der er endnu ikke gennemført en samfundsøkonomisk analyse for Danmark.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet
Forslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Beskyttelsesniveauet
Kommissionen anfører, at gennemførelsen af forslaget på EU-niveau vil give en akkumuleret CO_2 reduktion frem til 2020 på omkring 60 Mt CO_2. Ved et langsigtet reduktionskrav på 125-160 g CO_2/km vil der for perioden 2010-2030.være tale om en akkumuleret CO_2 reduktion på 247-342 Mt CO_2. Der er således tale om en forbedring af beskyttelsesniveauet.

9. Høring
Forslaget er sendt i høring til 143 interessenter med høringsfrist den 12. november 2009.

Der er modtaget fire høringssvar fra henholdsvis det Økologiske Råd, Greenpeace, Dansk Erhverv og Dansk Fjernvarme, hvor de to sidstnævnte ikke havde bemærkninger til forslaget.

Det Økologiske Råd anfører, at:
- Hensynet til at efterkomme bilfabrikanternes ønske ikke bør ske på bekostning af EU's CO2 reduktionsmål
- Forordningen bør indeholde klare og bindende CO2 reduktionsmål for 2012 og 2020
- Konsekvenserne ved at forslaget ikke omfatter minibusser bør belyses
- Hastighedsgrænser bør introduceres som et virkemiddel til at reducere CO2-udledningen fra lette erhvervskøretøjer.

Greenpeace anfører, at:
- En udskydelse fra 2012 il 2016 ikke vil imødegå udfordringen med at løse CO2 udfordringen
- Der er behov for et bindende langsigtet reduktionsmål for 2020.

Samlenotatet er sendt i høring i Klima- og Energipolitisk specialudvalg med svarfrist den 24. november 2009.

Der er modtaget høringssvar fra Det Økologiske Råd, der generelt erklærer sig enig i regeringens linje. Dog påpeges det, at regeringens holdning bør omfatte krav til et emissionsloft for varebiler i 2020, og at det skal sikres, at reduktionskravene i 2012, 2016 og 2020 bliver bindende.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning
Regeringen hilser EU-Kommissionens initiativ velkommen, idet en reduktion af CO2-emissioner fra transportsektoren er blandt de store klima- og energipolitiske udfordringer. Forslaget adresserer såvel CO2 emissionerne som grønne tiltag – herunder gennem øget brug af grønne teknologier, som er centrale for Danmark. Nedenfor fremgår den foreløbige danske holdning til forordningen. En endelig fastlæggelse af positionen afventer en nærmere afklaring af forslagets økonomiske konsekvenser.

EU-landene skal samlet set som led i klima- og energipakken, der blev vedtaget i december 2008, sikre, at emissionerne uden for den kvotebelagte sektor – herunder transport - skal re-

duceres med 10% i 2020 i forhold til 2005 og samtidig skal 10 % af transportsektorens energiforbrug i 2020 udgøres af vedvarende energi.

Regeringen ønsker undersøgt muligheden for at fremrykke indfasningen på linje med EU-Kommissionens meddelelse af 7. februar 2007 om en revision af Fællesskabets strategi til reduktion af CO2 emissioner fra person- og varebiler, der tog afsæt i et emissionsloft på 175 g CO2/km fra 2012 og 160 g CO2/km fra 2016. En del af de grønne teknologier inden for bilsektoren, der udvikles som følge af vedtagelsen af en forordning om CO2 for personbiler i december 2008, vil formentlig kunne anvendes ligeså hurtigt i varebiler.

I den forbindelse arbejder regeringen for fastsættelse af ambitiøse og realistiske mål på både kort og lang sigt.

Regeringen ønsker det desuden belyst, hvorvidt forordningen med fordel kan dække flere typer køretøjer, som f.eks. minibusser.

Forslagets mulighed for at undtage bilfabrikanter, der producerer under 22.000 køretøjer med henblik på at EU-Kommissionen fastsætter specifikke krav for den enkelte fabrikant bør ikke medføre at denne type køretøjer stilles lempeligere end de øvrige.

Endelig er det væsentligt at forordningen ikke giver fabrikanterne et incitament til at øge varebilens vægt, idet varebilens lasteevne således reduceres.

11. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget er blevet gennemgået på et enkelt møde i miljøarbejdsgruppen under Rådet, og der tegner sig to primære grupperinger som er genkendelige fra 2008 kompromiset om præstationsnormer for nye personbiler. Der er en gruppe af skeptiske og primært bilproducerende medlemslande, som mener, at fremlæggelsen af forordningsforslaget er præmatur pga. finanskrises effekt på industrien. De rejser desuden tvivl om det langsigtede mål, og de ønsker en længere indfasning samt lavere bødestørrelser. Heroverfor står en gruppe af lande som ønsker et ambitiøst reduktionsbidrag fra producenterne og sikring af tilstrækkelige incitamenter hertil.

12. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.