



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 11.7.2012  
COM(2012) 394 final

2012/0191 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om ændring af forordning (EU) nr. 510/2011 for at fastlægge betingelserne for at nå  
2020-målet om at reducere nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner**

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

**DA**

**DA**

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **General baggrund**

EU har et erklæret mål om at begrænse den globale opvarmning til en temperaturstigning på 2 °C over det førindustrielle niveau. For at nå dette mål skal de globale emissioner toppe inden 2020 og i forhold til 1990 nedbringes med mindst 50 % på verdensplan frem til 2050. Det Europæiske Råd genbekræftede EU's mål om en reduktion på 80-95 % frem til 2050 i forhold til 1990 i forbindelse med de nødvendige reduktioner i de udviklede lande som helhed.

Nuværende politikker vil kun give en reduktion af drivhusgasserne på ca. 40 % frem til 2050. Kommissionens "*Køreplan for omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi i 2050*"<sup>1</sup> beskriver, hvordan 2050-målet om at reducere EU's udledninger med 80 % nås på den mest omkostningseffektive måde. Køreplanen viser, at alle økonomiske sektorer må yde et bidrag, og - afhængigt af scenariet - skal transportemissionerne sammenlignet med 1990 ligge på mellem +20% og -9 % i 2030 og falde med 54-67 % frem til 2050<sup>2</sup>.

Emissioner fra andre sektorer er generelt faldende, men vejtransportsektoren er en af de få sektorer, hvor emissionerne er steget hurtigt: mellem 1990 og 2008 steg emissionerne fra vejtransport med 26 %. I 2008 udgjorde CO<sub>2</sub>-emissionerne fra vejtransport ca. 70 % af transportsektorens samlede emissioner<sup>3</sup>. Dermed er de den næststørste kilde til drivhusgasemissioner i EU, og de udgør omkring en femtedel af EU's samlede CO<sub>2</sub>-emissioner.

I marts 2011 vedtog Kommissionen "*En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem*". Det opstiller en transportstrategi inden for en ramme, som går ud på at opnå en 60 % reduktion i drivhusgasemissioner frem til 2050.

- **Forordningen**

Forordning (EU) nr. 510/2011 opstiller rammerne for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra flåden af lette erhvervskøretøjer frem til 2020. Forordningen gennemføres i to faser. I den første periode frem til 2017 fastsættes betingelserne for, at målene kan nås. I den anden fase frem til 2020 kan målet ikke nås, hvis betingelserne, som skal fastlægges i en revision, ikke overholdes. Kommissionen anmodes om at bekræfte, at 2020-målet for lette erhvervskøretøjer er gennemførligt. Dette mål blev fastsat i den fælles beslutningsprocedure, og bortset fra bekræftelsen tages det ikke op til revision.

Hvis betingelserne ikke fastlægges eller ikke overholdes, vil det have en skadelig virkning på bilproducenter og reservedelsleverandører, der har behov for klarhed med hensyn til teknologier og køretøjer, der vil være nødvendige for at nå målet.

---

<sup>1</sup> KOM(2011) 0112 endelig.

<sup>2</sup> Undtagen internationale maritime emissioner.

<sup>3</sup> EU transport in figures 2011, Europa-Kommissionen.

Ved betingelser forstås aspekter af gennemførelsen, der har indvirkning på, hvordan emissionsmålene nås. De centrale nærmere betingelser i den nuværende forordning omfatter grænseværdikurven, der defineres af nytteparameteren og den funktion, som beskriver forholdet mellem nytteparameteren og CO<sub>2</sub>-emissionerne (som giver kurvens form og hældning). Andre nærmere betingelser omfatter ordningen for emissionsoverskridelse, miljøinnovationer, undtagelser, pooling, indfasning af målene og tildeling af superkreditter for en begrænset periode.

## 2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

Høringer af interesserede parter

- *Eksterne eksperter*

En ekstern undersøgelse<sup>4</sup> "*Support for the revision of Regulation (EU) 510/2011 on CO<sub>2</sub> emissions from light commercial vehicles*" har leveret de vigtigste analyser, der ligger til grund for dette forslag<sup>5</sup>. Det omfatter en vurdering af forskellige nærmere betingelser og vurderer deres omkostninger. PRIMES-TREMOVE-modellen er anvendt til at vurdere de samlede virkninger af 2020-målet.

- *Høring af interesserede parter*

Interesseparterne er formelt blevet konsulteret ved hjælp af et online spørgeskema og ved et interessepartsmøde. Input fra interesseparterne er taget i betragtning ved vurderingen af de forskellige muligheder for at regulere CO<sub>2</sub>-emissionerne fra lette køretøjer.

- Offentlig høring

En offentlig onlinehøring blev gennemført i efteråret 2011. Samlet set fremgår det af svarene, at det er vigtigt at regulere lette erhvervskøretøjers emissioner, at det bør ske i overensstemmelse med langsigtede mål for drivhusgasser, at det bør baseres på nye køretøjers gennemsnitlige emissioner og være teknologisk neutral. Der var vidt forskellige meninger om, hvorvidt den nuværende lovgivning fungerer godt. Hovedårsagen synes at være, at mange mener, at den nuværende lovgivning er ikke tilstrækkelig robust. Der er stærk opbakning til fastsættelse af mål, som går ud over 2020, uafhængigt af andre foranstaltninger, der eventuelt gennemføres. Resultaterne af den offentlige høring er sammenfattet og offentliggjort<sup>6</sup>.

- Interessepartsmøde

Der blev afholdt et interessepartsmøde den 6. december 2011. De foreløbige konklusioner af undersøgelsen blev fremlagt og indlæg fra mødet sammen med et resumé af drøftelserne er offentliggjort<sup>7</sup>. Deltagerne gav ikke udtryk for større uenighed med den fremlagte analyse; ngo'erne mente, at da omkostningerne er lavere end tidligere antaget, og emissionerne er væsentligt lavere end forventet, så bør målene strammes.

---

<sup>4</sup> Under rammekontrakt ENV.C.3/fra/2009/0043 om køretøjsemmissioner.

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/studies\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/studies_en.htm).

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm)

<sup>7</sup> [http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm)

## Konsekvensanalyse

Der er udarbejdet en fælles konsekvensanalyse til støtte for det foreliggende forslag og et tilsvarende forslag om ændring af forordning (EF) nr. 443/2009. Der er anvendt en bred tilgang for at finde løsningsmodeller, som dækker spørgsmål, der er rejst i lovgivningen, spørgsmål i forbindelse med gennemførelsen og spørgsmål, som vurderes i undersøgelserne af eventuelle måder, hvorpå lovgivningens effektivitet kan forbedres. Følgende muligheder blev analyseret:

- a) Ingen foranstaltninger
- b) Bekræftelse af gennemførligheden af 2020-målet for lette erhvervskøretøjer
- c) Betingelserne for at opfylde målene for lette erhvervskøretøjer
- d) Forenkling og reduktion af den administrative byrde
- e) Tilpasning til den nye testcyklus
- f) Form og stringens af lovgivning, som går ud over 2020.

Baseret på en analyse af de økonomiske, miljømæssige og sociale virkninger for de forskellige nærmere betingelser er resultatet af konsekvensanalysen:

- 2020-målet på 147 g/km for lette erhvervskøretøjet bekræftes at være gennemførligt til en lavere pris end forventet.
- Nytteparameteren bør fortsat være masse; grænseværdikurven bør fortsat være lineær og kurvens hældning bør fastsættes til 100 %.
- Afgiften for emissionsoverskridelse bør fastholdes på 95 EUR pr. g/km pr. køretøj.
- Undtagelsesproceduren bør forenkles ved indførelse af en "de-minimis"-undtagelse, så de mindste producenter ikke skal opfylde CO<sub>2</sub>-målene. Desuden bør der indføres mere fleksibilitet, når det gælder datoen for udstedelse af undtagelser for små mængder.

### 3. FORSLAGETS JURIDISKE ASPEKTER

EU har allerede reageret på dette område med vedtagelsen af forordning (EF) 510/2011 baseret på traktatens miljøkapitel. Det indre marked begrundes også handling på EU-plan snarere end på medlemsstatsplan for at sikre fælles krav i hele EU og dermed mindske fabrikanternes omkostninger.

Vedtagelsen af forslaget vil ikke indebære ophævelse af eksisterende lovgivning.

#### Resumé af forslaget

Forslaget bekræfter, at det gennemsnitlige emissionsmål på 147 g CO<sub>2</sub>/km for nye lette erhvervskøretøjer, der skal nås frem til 2020, er gennemførligt. Det foreslås at fastlægge betingelserne for at nå målet som følger:

- Nytteparameteren er fortsat køretøjets masse i køreklar stand.
- Grænseværdikurven er fortsat lineær med en hældning på 100 % sammenlignet med køretøjsflåden i udgangssituationen.
- Fabrikanter, der er ansvarlige for mindre end 500 registreringer af nye lette erhvervskøretøjer årligt, er ikke omfattet af forpligtelsen til at opfylde det specifikke emissionsmål.
- Mere fleksibilitet er tilladt i timingen af afgørelser vedrørende udstedelse af undtagelser for små mængder.
- Miljøinnovationer inkluderes, når en revideret prøvningsprocedure indføres.
- Afgiften for emissionsoverskridelse fastholdes på 95 EUR pr. g/km pr. køretøj.

Da det er gavnligt for sektoren at få oplysninger om, hvilke regler der gælder efter 2020, omfatter forslaget en yderligere revision, der bør finde sted senest den 31. december 2014.

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Forslaget kræver ikke yderligere finansielle midler.

#### **5. FAKULTATIVE ELEMENTER**

- Fornyet gennemgang/revision/udløbsklausul

Forslaget omfatter en klausul om fornyet gennemgang.

- Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

Den foreslåede retsakt er EØS-relevant og bør derfor omfatte hele EØS-området.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om ændring af forordning (EU) nr. 510/2011 for at fastlægge betingelserne for at nå 2020-målet om at reducere nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>8</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>9</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Artikel 13, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjer som led i EU's integrerede tilgang til at nedbringe CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer<sup>10</sup> pålægger - med forbehold af en bekræftelse af gennemførligheden - Kommissionen at revidere betingelserne for at nå målet på de 147 g/km frem til 2020, herunder også formlerne i bilag I og undtagelsesbestemmelserne i artikel 11. Forslaget om ændring af forordningen skal ud fra et konkurrencesynspunkt være så upartisk som muligt, socialt retfærdigt og bæredygtigt.
- (2) Det er hensigtsmæssigt at præcisere, at med henblik på at kontrollere opfyldelsen af målet for 147 g CO<sub>2</sub>/km bør CO<sub>2</sub>-emissioner fortsat måles i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og

---

<sup>8</sup> EUT C af ..., s. .

<sup>9</sup> EUT C af ..., s. .

<sup>10</sup> EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1

vedligeholdelsesinformationer om køretøjer<sup>11</sup> og gennemførelsesforanstaltninger hertil samt ved hjælp af innovative teknologier.

- (3) Ifølge den tekniske analyse, der er gennemført i forbindelse med konsekvensanalysen, findes teknologierne til at nå målet på 147 g CO<sub>2</sub>/km, og de krævede reduktioner kan nås til en lavere pris end anslået i den foregående analyse, der er foretaget før vedtagelsen af forordning (EU) nr. 510/2011. Herudover er afstanden mellem de nuværende gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer og målet også blevet mindre. Det kan derfor bekræftes, at det er muligt at nå målet 147 g CO<sub>2</sub>/km frem til 2020.
- (4) I erkendelse af de uforholdsmæssige konsekvenser for de mindste producenter, hvis de skal opfylde de specifikke emissionsmål, der fastlægges på grundlag af nytten af køretøjet, og en stor administrativ byrde i forbindelse med undtagelsesproceduren og kun marginale fordele i form af lavere CO<sub>2</sub>-emissioner fra de køretøjer, som sælges af disse fabrikker, bør producenter, som står for mindre end 500 nye lette erhvervskøretøjer årligt, undtages fra anvendelsesområdet for de specifikke emissionsmål og fra afgifterne for emissionsoverskridelser.
- (5) Proceduren for at indrømme undtagelser til fabrikker af små mængder bør forenkles for at skabe mere fleksibilitet med hensyn til tidspunktet for fabrikkers ansøgning om en undtagelse og Kommissionens beslutning om at indrømme undtagelsen.
- (6) For at bilindustrien kan gennemføre investeringer og innovation på langt sigt er det ønskværdigt, at det angives, hvordan denne forordning bør ændres for perioden efter 2020. Denne angivelse bør baseres på en vurdering af den nødvendige reduktionstakt i overensstemmelse med EU's langsigtede klimamål og virkningerne for udviklingen af omkostningseffektiv CO<sub>2</sub>-reducerende teknologi til biler. Det er derfor ønskeligt, at disse aspekter tages op til fornyet overvejelse, at Kommissionen udarbejder en rapport herom og i givet fald fremsætter forslag om mål, også for perioden efter 2020.
- (7) Ifølge artikel 13, stk. 3, skal Kommissionen offentliggøre en rapport om tilgængeligheden af data om fodaftryk og nyttelast og deres anvendelse som nytteparametre i formlerne i bilag I. Dataene foreligger, og deres potentielle anvendelighed er vurderet i konsekvensanalysen, dog er konklusionen, at det er mere omkostningseffektivt at fastholde masse i køreklar tilstand som nytteparameteren i forbindelse med 2020-målene for lette erhvervskøretøjer.
- (8) Det er hensigtsmæssigt at fastholde en tilgang til fastsættelse af mål, der bygger på et lineært forhold mellem nytten af det lette erhvervskøretøj og dets mål for CO<sub>2</sub>-emissioner som udtrykt ved formlerne i bilag I, da det gør det muligt at bevare diversiteten på markedet for lette erhvervskøretøjer og fabrikkerne mulighed for at imødekomme forskellige forbrugerbehov, og at undgå enhver form for uberettiget konkurrenceforvridning. Det er dog hensigtsmæssigt at ajourføre denne tilgang, så den tager højde for de seneste foreliggende data om registreringer af nye lette erhvervskøretøjer.
- (9) Kommissionen har vurderet de disponible data om fodaftryk og deres anvendelse som nytteparameteren i formlerne i bilag I. De foreliggende data og deres potentielle

---

<sup>11</sup> EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

anvendelse er vurderet som led i konsekvensanalysen, og det konkluderes på grundlag af denne vurdering, at masse bør anvendes som nytteparameter i formlen for 2020.

- (10) Ifølge forordningen skal Kommissionen foretage en konsekvensanalyse for at revidere prøvningsprocedurerne, så de på passende vis afspejler bilernes faktiske CO<sub>2</sub>-emissionsmønstre. Dette arbejde er under udførelse via udvikling af en verdensomspændende prøvningsprocedure for lette erhvervskøretøjer (World Light Duty Test) inden for rammerne af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa, men arbejdet er endnu ikke afsluttet. På denne baggrund fastsætter bilag I til forordning (EF) nr. 443/2009 emissionsgrænser for 2020 målt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 og bilag XII til forordning (EF) nr. 692/2008. Når prøvningsprocedurerne ændres, vil de grænser, der er fastsat i bilag I skulle tilpasses for at sikre lige strenge krav for fabrikanter og køretøjsklasser.
- (11) Forordning (EU) nr. 510/2011 bør ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

### *Artikel 1*

Forordning (EU) nr. 510/2011 ændres som følger:

- 1) Artikel 1, stk. 2, affattes således:

"2. Fra 2020 fastsættes der i denne forordning et mål på 147 g CO<sub>2</sub>/km for de gennemsnitlige emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, der registreres i Unionen, målt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007 og gennemførelsesforanstaltningerne hertil samt ved hjælp af innovative teknologier."

- 2) I artikel 2 indsættes følgende som stk. 4:

"4. Artikel 4, artikel 8, stk. 4, litra b) og c), artikel 9 og artikel 10, stk. 1, litra a) og c), finder ikke anvendelse på en fabrikant, som med alle sine forbundne virksomheder er ansvarlig for mindre end 500 nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i EU i det foregående kalenderår. "

- 3) Artikel 11, stk. 3, sidste punktum, udgår.

- 4) I Artikel 13 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 1, affattes således:

"Senest den 31. december 2014 reviderer Kommissionen de specifikke emissionsmål, betingelser og andre aspekter i forbindelse med denne forordning for at fastlægge mål for CO<sub>2</sub>-emissionerne fra nye lette erhvervskøretøjer for perioden efter 2020."

- b) Andet afsnit udgår

- c) Tredje afsnit affattes således:



"Med henblik på at afspejle enhver ændring i den forskriftsmæssige afprøvningsprocedure for måling af specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner tilpasser Kommissionen formlerne i bilag I ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 15 og med forbehold af betingelserne i artikel 16 og 17, samtidig med at det sikres, at der fastsættes reduktionskrav af tilsvarende strengthed for fabrikanter og køretøjer af forskellig nytte under de gamle og de nye afprøvningsprocedurer."

5) I punkt 1 i bilag I indsættes som litra c):

"c) Fra 2020:

Vejledende specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner =  $147 + a \times (M - M_0)$

hvor

M = køretøjets masse i kilogram (kg)

M<sub>0</sub> = værdien fastlagt i henhold til artikel 13, stk. 2

a = 0,096."

## *Artikel 2*

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*