



GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

30. august 2012
J.nr. 2513/1232-0006
Ref. LHO/

Kommissionens ændringsforslag til forordning 510/2011 for at fastsættelse betingelserne for opnåelse af 2020 reduktionsmålet for CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer

COM(2012) 394, 11. juli 2011

1. Resumé

Ændringsforslaget bekræfter, at det gennemsnitlige emissionsmål for nye lette erhvervskøretøjer på 147 g CO₂/km i 2020 er gennemførligt, og det pålægges EU-Kommissionen at vurdere mulige tiltag og reduktionsmål for perioden efter 2020.

2. Baggrund

EU-Kommissionen har den 11. juli 2012 fremlagt ændringsforslaget til forordning 510/2011. Forslaget er oversendt til Rådet den 11. juli 2012.

Forslaget forventes behandlet første gang i Rådets arbejdsgruppe (miljø) ultimo september 2012.

3. Formål og indhold

Med forordning 510/2011 blev der fastsat et bindende gennemsnitligt emissionsloft for samtlige nyregistrerede lette erhvervskøretøjer på 175 g CO₂/km fra 2017 og en målsætning om 147 g CO₂/km fra 2020.

Emissionsloftet for det enkelte køretøj fastsættes på baggrund af dets egenvægt således, at tunge køretøjer må udlede mere end 175 g CO₂/km, mens lettere køretøjer må udlede mindre. Sammenholdes emissionerne ud fra denne fordeling mellem tunge og lette køretøjer, fås en gennemsnitlig udledning på 175 g CO₂/km i 2017. Såfremt emissionsloftet overskrides af den enkelte fabrikant, skal denne betale en bøde af pønål karakter, som fra 2019 udgør 95 euro/gram gange antallet af køretøjer, der sælges i EU.

Nærværende forslag bekræfter, at målet på 147 g CO₂/km fra 2020 er opnåeligt og fastlægger de tiltag og midler der skal sikre målet. Herudover pålægges EU-Kommissionen at vurdere tiltag og nye emissionslofter for perioden efter 2020 inden udgangen af 2014.

Forslaget lægger til grund, at der fortsat tages afsæt i bilens egenvægt ved fastsættelsen af emissionsloftet, og at bøden forbliver på 95 euro/gram gange antallet af køretøjer, der sælges i EU.

Forslaget undtager samtidig fabrikanten, der producerer op til 500 køretøjer om året, for forslaget bestemmelse om emissionsloft, rapportering m.v.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Der foreligger ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant, da der er tale om et ændringsforslag til en eksisterende retsakt, som er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Området er reguleret ved tidligere EU-forordning 510/2011, som er umiddelbar gældende i dansk lovgivning.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget har ikke nogen umiddelbare lovgivningsmæssige konsekvenser, da der er tale om en retsakt, som er umiddelbart gældende.

Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

EU-Kommissionen anfører, at målet på 147 g CO₂/km i 2020 vil medføre en brændstofbesparelse på 16 pct. i forhold til målet i 2017 på 175 g CO₂/km. For et gennemsnitligt køretøj betyder det en besparelse på ca. 3.000 kr. det første år og op til 34.000 kr. i hele køretøjets levetid (13 år). Fremstillingsomkostninger ved produktion af et køretøj forventes at stige med ca. 3.400 kr.

Sammenfattende vurderer EU-Kommissionen således en akkumuleret besparelse hos forbrugeren.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Da Danmark ikke har nogen produktion af lette erhvervskøretøjer, vil der ikke være administrative konsekvenser som følge af forslaget.

Beskyttelsesniveauet

EU-Kommissionen anfører i materialet, der ledsager forslaget, at et bindende mål på 147 g CO₂/km for lette erhvervskøretøjer og 95 g CO₂/km for personbiler frem til 2030 vil give en samlet besparelse på 420 mio. tons CO₂. I opgørelsen sondres der ikke mellem personbiler og lette erhvervskøretøjer.

8. Høring

Forslaget har været i høring blandt danske interessenter og ved fristens udløb var der modtaget kommentarer fra 8 interessenter:

WWF, Det økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening og Greenpeace

Overordnet ses forslaget som et skridt i den rigtige retning, men der savnes et højere ambitionsniveau til gavn for klimaet, forsyningssikkerheden og samfundsøkonomien. Såfremt ambi-

tionsniveauet skulle svare til EU reguleringen for personbiler skulle det langsigtede mål være på 118 g CO₂/km og interessenterne vurderer at et mål på 110 g CO₂/km fra 2020 er inden for rækkevidde.

Endvidere ser interessenterne gerne, at der med forslaget sættes et emissionsmål for lette erhvervskøretøjer for 2025 og samtidig en frist for opstilling af et mål for 2030.

Dansk Transport og Logistik

Bestræbelserne og måltalene for at reducere klimabelastningen fra transportsektoren anerkendes. Der lægges vægt på at tiltagene holder fokus på omkostningseffektivitet og minimering af omkostninger for bilproducenterne.

Dansk Elbil Alliance (DEA)

DEA ser gerne, at der sættes strammere mål for CO₂-udledningen fra 2020 og, at forslaget indeholder fremtidige langsigtede mål. Endvidere så gerne at bøden ved overskridelse af emissionsloftet øges fra de nuværende 95 EURO pr. g/CO₂ og endelig at der stilles krav til bilfabrikanter om at producere nul-emissions køretøjer.

Københavns Kommune

Kommunen efterlyser reduktionskrav, der svarer til reduktionskravene for personbiler. Endvidere foreslås, at reguleringen indeholder andre reduktionstiltag som fx et pointsystem, der belønner yderligere CO₂-reduktioner og, at der stilles CO₂ krav til brugte biler.

3F

Målet på 147 g CO₂/km støttes.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det må forventes, at lande med betydelige interesser i produktionen af lette erhvervskøretøjer vil anse EU-Kommissionens forslag for at være ambitiøst.

10. Regeringens foreløbige holdning

Regeringen anser transportsektoren som en af de store udfordringer for at nå klima- og energimålene. Samtidig konstaterer regeringen, at fabrikanterne med vedtagelsen af EU-emissionsnormer for køretøjer – særligt personbiler – har formået at reducere udledningen betragteligt. Dette viser, at systemet, hvor bilfabrikanterne skal betale bøder, hvis bilerne udleder for meget CO₂, virker efter hensigten. Bilfabrikanterne har udviklet biler, der overholder EU's CO₂-målsætninger, i stedet for at betale bøder.

Med vedtagelsen af forslaget vil Europa samtidig have de skrappeste krav til CO₂-udledningen fra lette erhvervskøretøjer og herigennem understøtte forskning og udvikling inden for grønne teknologier, hvilket anses som en investering i en grøn økonomi.

Regeringen noterer sig, at EU-Kommissionen parallelt med nærværende forslag har fremsat et forslag om et emissionsloft for personbiler i 2020, svarende til en reduktion på 27 pct. i forhold i 2015. For lette erhvervskøretøjer sættes et mål, der svarer til en reduktion på 16 pct. i forhold til 2017. Regeringen ser gerne, at man øger ambitionerne for reduktionsniveauet med afsæt i ambitionsniveauet for personbiler. Således kunne reduktionsmålet fra 2020 sættes til

eksempelvis højst 135 g CO₂/km svarende til EU-Kommissionens oprindelige forslag til den oprindelige forordning.

Ambitiøse målsætninger for de langsigtede CO₂ emissioner skal også bidrage til at fastholde den positive udvikling. Fra dansk side ser man således gerne, at EU-Kommissionens vurdering af fremtidige tiltag og emissionslofter fremrykkes fra den nuværende frist den 31. december 2014.

Forslaget om et emissionsloft for personbiler, som er fremlagt parallelt med dette forslag, indeholder en såkaldt superkreditmekanisme, der i en treårig periode tilgodeser køretøjer, der udleder op til 35 g CO₂/km, ved, at de må indregnes med større vægt i opgørelsen af bilfabrikantens gennemsnitlige CO₂-udledning.

Den større vægtning i bilfabrikanterens gennemsnitlige CO₂-udledning betyder, at disse superkreditter på den ene side anses for indirekte at begunstige køretøjer med en højere udledning end gennemsnittet, mens de på den anden side giver et incitament til at producere køretøjer med lave emissioner.

Det er regeringens vurdering, at et gennembrud i udbredelsen af lavemissionskøretøjer, som elbiler, plug-in hybridbiler, brintbiler m.fl., forudsætter storskala drift. Med personbilsforslaget gives der et incitament til storskala, såfremt superkreditterne udnyttes. Herigennem bidrages til en grøn omstilling af transportsektoren.

Danmark vil i de kommende forhandlinger af forslaget for lette erhvervskøretøjer være positiv over for tiltag som superkreditter, der kan fremme grønne køretøjers markedsandele, såfremt disse indgår som element i fastlæggelsen af et øget reduktionsmål i 2020.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget til forordningen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.