



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 11.7.2012
COM(2012) 394 final

2012/0191 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

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)

{SWD(2012) 213 final}
{SWD(2012) 214 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

- **Allmän bakgrund**

EU har som uttalat mål att begränsa den globala klimatförändringen till en temperaturökning på 2° C över de förindustriella nivåerna. Om målet ska uppnås, måste de globala utsläppen nå sin höjdpunkt 2020 och minskas med minst 50 % världen över till 2050 jämfört med 1990. Europeiska rådet bekräftade EU-målet att minska utsläppen med 80–95 % till 2050 jämfört med 1990 i fråga om nödvändiga minskningar från de utvecklade länderna som grupp.

Om dagens politik och strategier fortsätter minskas utsläppen av växthusgaser med bara cirka 40 % till 2050. I kommissionens ”Färdplan för ett konkurrenskraftigt utsläppssnålt samhälle 2050”¹ anges hur man på kostnadseffektivaste sätt till 2050 kan uppnå målet att minska de inhemska utsläppen med 80 %. Färdplanen visar att alla delar av ekonomin måste delta och, beroende på vilket scenario som används, att jämfört med 1990 kan utsläppen från transportsektorn fluktuera mellan +20 och -9 % år 2030 och måste minska med 54–67 % till 2050².

Medan utsläppen från andra sektorer generellt sett minskar, är transportsektorn en av få sektorer som uppvisar snabbt stigande utsläpp. Mellan 1990 och 2008 ökade utsläppen från transportsektorn med 26 %. 2008 stod vägtransporter för cirka 70 % av koldioxidutsläppen från transportsektorn³. Det gör den till den andra största källan av växthusgasutsläpp i EU och till att den bidrar till cirka en femtedel av EU:s totala utsläpp av växthusgaser.

I mars 2011 antog kommissionen ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem”. Den innehåller en transportstrategi med målet att utsläppen av växthusgaser från transportsektorn ska minska med 60 % till 2050.

- **Förordningen**

I förordning (EU) 510/2011 anges ramverket för hur koldioxidutsläppen från nya lätta lastbilar ska minska till 2020, vilket ska ske under två perioder. Under den första perioden till 2017 har de närmare tillvägagångssätten för att uppfylla målen fastställts. I fråga om den andra perioden till 2020, uppnås inte målet om man inte tillämpar nödvändiga tillvägagångssätt, som ska fastställas efter en översyn. Kommissionen uppmanas bekräfta att det är möjligt att uppnå målet för lätta lastbilar till 2020. Målet fastställdes genom medbeslutande och tas inte upp i översynen förutom i fråga om dess bekräftande.

Att inte fastställa eller tillämpa tillvägagångssätten skulle påverka fordonstillverkare och bildelsleverantörer negativt, eftersom de behöver veta vilken teknik och vilka fordon som krävs för att uppfylla målen.

Tillvägagångssätt är olika aspekter av genomförandet som påverkar hur utsläppsmålen uppnås. De viktigaste parametrarna i dagens förordning är gränsvärdeskurvan som fastställs

¹ KOM/2011/0112 slutlig.

² Exklusive utsläpp från internationell sjöfart.

³ EU transport in figures 2011”, Europeiska kommissionen.

genom nyttoparametern och den funktion som beskriver förhållandet mellan nyttoparametern och koldioxidutsläppen (och som anger formen och lutningen). Övriga tillvägagångssätt utgörs av systemet med avgifter för extra utsläpp, miljöinnovationer, undantag, poolning, infasning av målen och beviljande av superkrediter under en begränsad period.

2. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNING

Samråd med berörda parter

- *Externa experter*

En extern undersökning,⁴ ”Support for the revision of Regulation (EU) 510/2011 on CO₂ emissions from light commercial vehicles”⁵ innehåller den huvudsakliga analys som ligger till grund för det här förslaget. I undersökningen ingår en bedömning av olika tillvägagångssätt och kostnaderna för dem. Modellen PRIMES-TREMOVE har använts för att bedöma de sammanlagda effekterna av målen för 2020.

- *Samråd med berörda parter*

Samråd med berörda parter har skett via ett frågeformulär på nätet och genom ett möte. Deras synpunkter har beaktats vid bedömningen av alternativen för att reglera koldioxidutsläppen från lätta fordon.

- Offentligt samråd

Hösten 2011 genomfördes ett offentligt samråd på nätet. Sammantaget pekar svaren på att det är viktigt att reglera utsläpp från lätta fordon, att det arbetet bör ske i enlighet med de långsiktiga målen för växthusgaser, baseras på genomsnittliga utsläpp från nya fordon och vara teknikneutralt. Meningarna gick kraftigt i sär om huruvida dagens lagstiftning fungerade bra. Den viktigaste invändningen var att många anser att dagens lagstiftning inte är tillräckligt robust. Samtidigt finns starkt stöd för att ange mål efter 2020, oavsett andra åtgärder som kan komma att genomföras. Resultaten från det offentliga samrådet har sammanfattats och offentliggjorts⁶.

- Möte med berörda parter

Ett möte med berörda parter ägde rum den 6 december 2011. De preliminära slutsatserna av undersökningen presenterades och presentationer från mötet samt en sammanfattning av diskussionen har offentliggjorts⁷. Deltagarna hade inga större invändningar mot resultaten av undersökningen. Icke-statliga organisationer ansåg att eftersom kostnaderna var lägre än vad man tidigare trott, och utsläppen är väsentligt lägre än väntat, så borde målen skärpas.

Konsekvensbedömningen

En gemensam konsekvensbedömning som stöder det aktuella förslaget och ett liknande förslag att ändra förordning (EG) nr 443/2009 har utarbetats. Ett brett tillvägagångssätt har

⁴ Inom ramkontrakt ENV.C.3/FRA/2009/0043 om fordonsutsläpp.

⁵ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/studies_en.htm

⁶ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

⁷ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

använts för att hitta de politiska alternativ som täcker de frågor som lagstiftningen omfattar, dem som uppkommer vid tillämpningen och dem som bedöms i undersökningarna om olika metoder för att göra lagstiftningen effektivare. Följande aspekter analyserades:

- a) ”Status quo”.
- b) Bekräftelse av möjligheten att uppnå 2020 års mål för lätta lastbilar.
- c) Tillvägagångssätt för att klara målen för lätta lastbilar.
- d) Förenkling och minskning av administrativa bördor.
- e) Anpassning till nya testcykeln.
- f) Lagstiftningens utformning och stringens efter 2020.

Efter analysen av konsekvenserna för ekonomin, miljön och samhället av olika tillvägagångssätt drogs följande slutsatser i konsekvensbedömningen:

- Målet 147 g/km till 2020 för lätta lastbilar bedöms som möjligt att uppnå till lägre kostnad.
- Nyttoparametern bör fortsätta vara vikt. Gränsvärdeskurvan bör fortsätta vara linjär och kurvans lutning bör sättas till 100 %.
- Avgifterna för extra utsläpp bör behållas på 95 euro per g/km per fordon.
- Undantagsförfarandet bör underlättas genom att man inför ett minimiundantag för de minsta tillverkarna från kravet på ett koldioxidmål. Dessutom bör man tillåta mer flexibilitet i fråga om datum för beviljande av undantag för små tillverkare.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

EU har redan vidtagit åtgärder på det här området i och med antagandet av förordning (EU) 510/2011 baserat på fördragets miljökapitel. Den inre marknaden ger också skäl för att agera på EU-nivå i stället för på medlemsstatsnivå så att man får gemensamma krav inom EU, vilket minimerar kostnaderna för tillverkarna.

Att förslaget antas innebär inte att någon befintlig lagstiftning upphävs.

Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

I förslaget bekräftas att det är möjligt att till 2020 uppnå genomsnittliga utsläpp på 147 g CO₂/km för nya lätta nyttofordon. Det innehåller förslag på följande tillvägagångssätt för att uppnå målet:

- Nyttoparametern ska fortsätta vara fordonets vikt i körklart skick.
- Gränsvärdeskurvan ska fortsätta vara linjär med en lutning på 100 % jämfört med utgångsfordonsparken.

- Tillverkare som ansvarar för färre än 500 registrerade nya lätta nyttofordon per år behöver inte ha något specifikt utsläppsmål.
- Ökad flexibilitet i fråga om tidpunkten för beslut om att bevilja undantag för små tillverkare.
- Miljöinnovationer bibehålls i nya provningsförfaranden.
- Avgifterna för extra utsläpp behålls på 95 euro per g/km per fordon.

Eftersom branschen gynnas av att veta vilka regler som gäller efter 2020, innehåller förslaget en ytterligare översyn som ska ske senast den 31 december 2014.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget medför inga krav på ytterligare finansiella resurser.

5. ÖVRIGT

- Översyn/ändring/tidsbegränsning

Förslaget innehåller en bestämmelse om översyn.

- Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Den föreslagna rättsakten berör Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och bör därför även gälla EES.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

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 funktionssätt, särskilt artikel 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till rättsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁸,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁹,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 13.1 i 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 fordon¹⁰ 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 formlerna i bilaga I och undantagen i artikel 11. Förslaget om ändring av förordningen bör vara så neutralt som möjligt, ur konkurrenshänseende och med tanke på social rättvisa och hållbarhet.
- (2) Det är lämpligt att klargöra att för att kontrollera efterlevnaden av målet på 147 g CO₂/km, bör utsläppen även fortsättningsvis mätas i enlighet med 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

⁸ EUT C , , s. .

⁹ EUT C , , s. .

¹⁰ EUT L 145, 31.5.2011, s. 1.

fordon¹¹ och dess tillämpningsbestämmelser och med användning av innovativa tekniker.

- (3) Enligt den tekniska analys som gjordes för konsekvensbedömningen finns den teknik som är nödvändig för att uppnå målet på 147 g CO₂/km, och minskningarna kan uppnås till lägre kostnad än vad som förutspåddes i analyser som genomfördes innan förordning (EU) nr 510/2011 trädde i kraft. Dessutom har avståndet mellan målet och dagens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon minskat. Följaktligen kan man bekräfta att det är möjligt att uppnå målet på 147 g CO₂/km till 2020.
- (4) För att ta hänsyn till den oproportionerligt 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 fördelarna om koldioxidutsläppen skulle minska från fordon sålda av de minsta tillverkarna, undantas tillverkare som ansvarar för färre än 500 registreringar av nya lätta nyttofordon per år från de specifika utsläppsmålen och från avgifterna för extra utsläpp.
- (5) Förfarandet för att bevilja undantag för små tillverkare ska förenklas så att det blir flexiblere i fråga om tidpunkten för tillverkarens ansökan om undantag och kommissionens beslut om att bevilja undantag.
- (6) För att fordonsindustrin ska kunna genomföra långsiktiga investeringar och innovationer bör man ange prognoser för hur denna förordning bör ändras efter 2020. Prognoserna bör baseras på en bedömning av hur snabbt utsläppsminskningarna bör ske för att uppfylla unionens långsiktiga klimatmål och på vilka resultaten blir av utvecklingen av kostnadseffektiva tekniker för att minska koldioxidutsläppen från bilar. Det är därför önskvärt att dessa aspekter ses över, att kommissionen sammanställer en rapport och, om det är lämpligt, att förslag utarbetas för perioden efter 2020.
- (7) Enligt artikel 13.3 ska kommissionen offentliggöra en rapport om tillgängligheten till uppgifter om markyta och nyttolast och deras användning som nyttoparametrar i formulären i bilaga I. Även om dessa uppgifter är tillgängliga och deras potentiella användning har bedömts i konsekvensbedömningen, har det fastställts att det är kostnadseffektivare att behålla vikt i körklart skick som nyttoparameter för 2020 års mål för lätta nyttofordon.
- (8) Det är lämpligt att behålla tillvägagångssättet att ange målet baserat på ett linjärt förhållande mellan detta lätta nyttofordonets nytta och dess mål för utsläppen av koldioxid som det uttrycks i formlerna i bilaga I, eftersom det innebär att man kan behålla mångfalden på marknaden för lätta nyttofordon och tillverkarnas förmåga att tillgodose konsumenternas behov, och därigenom se till att konkurrensen inte snedvrids på ett omotiverat sätt. Det är dock lämpligt att uppdatera detta tillvägagångssätt mot bakgrund av senaste uppgifter om registreringar av nya lätta nyttofordon.

¹¹ EUT L 171, 29.6.2007, s. 1.

- (9) Kommissionen har bedömt tillgängligheten till uppgifter om markyta och möjligheten att använda dem som nyttoparameter i formlerna i bilaga I. Dessa uppgifter är tillgängliga och eventuell användning av dem har utvärderats i konsekvensbedömningen, och med den som underlag dras slutsatsen att nyttoparametern som ska användas i formeln för 2020 bör vara vikt.
- (10) Förordningen innehåller krav på att kommissionen ska genomföra en konsekvensbedömning för att se över provningsförfarandena så att de på ett adekvat sätt återspeglar bilars verkliga koldioxidutsläpp. Det arbetet fortskrider genom utvecklingen av ett världsomfattande provningsförfarande för lätta nyttofordon inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa, men är ännu inte klart. Mot bakgrund av ovanstående fastställs i bilaga I till förordning (EG) nr 443/2009 utsläppsgränser för 2020 uppmätta i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 och bilaga XII till förordning (EG) nr 692/2008. När provningsförfarandena ändras, bör gränserna i bilaga I ändras så att man får jämförbara nivåer för tillverkare och fordonsklasser.
- (11) 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. Genom denna förordning fastställs från och med 2020 målet för genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon som registreras i unionen till 147 g CO₂/km, uppmätt enligt förordning (EG) nr 715/2007 och dess tillämpningsbestämmelser och med användning av innovativ teknik.”
- (2) I artikel 2 ska följande punkt läggas till som punkt 4:
- ”4. Artiklarna 4, 8.4 b–c, 9, 10.1 a och 10.1 a och 10.1 c ska inte gälla tillverkare som tillsammans med alla sina anslutna företag ansvarade för färre än 500 registreringar av nya lätta nyttofordon i EU under föregående kalenderår.”
- (3) I artikel 11 punkt 3 ska sista meningen utgå.
- (4) Artikel 13 ska ändras på följande sätt:
- (a) Punkt 1 ska ersättas med följande:
- ”Senast den 31 december 2014 ska kommissionen ha gjort en översyn av de specifika utsläppsmålen, tillvägagångssätten och andra aspekter av denna förordning i syfte att fastställa målen för koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon för perioden efter 2020.”
- (b) Punkt 6 ska ändras på följande sätt:

- Andra stycket ska utgå.
- Tredje stycket ska ersättas med följande:

”För att återspegla eventuella ändringar i det föreskrivna provningsförfarandet för mätning av specifika koldioxidutsläpp ska kommissionen anpassa formlerna i bilaga I genom delegerade akter i enlighet med artikel 15, och med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 16 och 17, samtidigt som man ser till att nya och gamla provningsförfaranden innehåller minskningskrav med samma skärpa för tillverkare och fordon av olika nyttograd.”

(5) I punkt 1 i bilaga I ska följande led c läggas till:

”c) Från och med 2020:

Vägledande specifika koldioxidutsläpp = $147 + a \times (M - M_0)$

där

M = fordonets vikt i kilogram (kg)

M₀ = det värde som antas i enlighet med artikel 13.2

a = 0,096.”

Artikel 2

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

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande