



Ändringar i förordning om koldioxidkrav för personbilar och lätta lastbilar

Miljödepartementet

2012-08-22

Dokumentbeteckning

KOM (2012) 393

EP och rådets förordning om ändringar i förordning (EG) nr 443/2009 för att fastställa tillvägagångssätten för att till 2020 uppnå målet att minska koldioxidutsläppen från nya personbilar

KOM (2012) 394

EP 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

Sammanfattning

Transportsektorn är en av få sektorer inom EU som uppvisar snabbt stigande utsläpp. Mellan 1990 och 2008 ökade utsläppen från transportsektorn med 26 procent. Vägtrafiken står i dag för ca 70 procent av koldioxidutsläppen från transportsektorn och för ca 20 procent av EUs totala utsläpp av växthusgaser.

I förordning (EG) nr 443/2009 och i förordning (EU) 510/2011 anges hur koldioxidutsläppen från personbilar respektive lätta lastbilar ska minska till 2020, vilket ska ske under två perioder. För den första perioden har de närmare tillvägagångssätten fastställts. Den 11 juli 2012 presenterade kommissionen sitt förslag till tillvägagångssätt för att uppfylla den andra perioden till 2020.

Kommissionen föreslår att från 2020 ska målet för genomsnittliga koldioxidutsläpp sättas till 95 g CO₂/km för nya personbilar och till 147 g CO₂/km för nya lätta lastbilar.

Regeringen välkomnar kommissionens förslag. De nuvarande målen som gäller fram till 2015 respektive 2017 har haft stor betydelse för att minska utsläppen från fordonen. Dessutom ger långsiktiga mål stabila förutsättningar för bilindustrin.

1.1 Ärendets bakgrund

EU har som mål att minska utsläppen av växthusgaser med 80-95 procent till 2050 jämfört med 1990 års utsläppsnivå. Syftet med EU-målet är att begränsa den globala klimatförändringen till en temperaturökning på 2 grader Celsius över de förindustriella nivåerna.

EUs färdplan för 2050 (KOM (2011) 112, FPM2010/11:116) anger hur man på kostnadseffektivaste sätt kan uppnå målet att minska utsläppen med 80 procent. Färdplanen visar att alla ekonomiska sektorer måste delta, inklusive transportsektorn.

Transportsektorn är en av få sektorer inom EU som uppvisar snabbt stigande utsläpp. Mellan 1990 och 2008 ökade utsläppen från transportsektorn med 26 procent. Vägtrafiken står i dag för ca 70 procent av koldioxidutsläppen från transportsektorn och för ca 20 procent av EUs totala utsläpp av växthusgaser.

I förordning (EG) nr 443/2009 och i förordning (EU) 510/2011 anges hur koldioxidutsläppen från personbilar respektive lätta lastbilar ska minska till 2020, vilket ska ske under två perioder. För den första perioden har de närmare tillvägagångssätten fastställts. Den 11 juli 2012 presenterade kommissionen sitt förslag till tillvägagångssätt för att uppfylla den andra perioden till 2020.

1.2 Förslagets innehåll

1.2.1 Personbilar

Genom förslaget ändras förordning (EG) nr 443/2009 så att målet för genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya personbilar blir 95 g CO₂/km till 2020.

De viktigaste förslagen till ändringar i tillvägagångssättet är följande:

- Nyttoparametern ska fortsätta vara fordonets vikt i körklart skick.
- Gränsvärdeskurvan ska fortsätta vara linjär med en lutning på 60 procent, men anpassas efter förändringar i bilparken sedan 2006.
- Superkrediter för fordon med utsläpp under 35 g koldioxid per km införs mellan 2020 och 2023 med en multiplikationsfaktor på 1,3 och med ett kumulativt tak på 20000 fordon per tillverkare över programmets hela löptid.
- Nischundantaget ska uppdateras för 2020.
- Tillverkare som ansvarar för färre än 500 registrerade nya personbilar per år undantas helt från koldioxidmålet.
- Ökad flexibilitet i fråga om tidpunkten för beslut om att bevilja undantag för små tillverkare.
- Särskilda krediter för miljöinnovationer behålls.
- Avgifterna för extra utsläpp behålls på 95 euro per g/km per fordon.

- Bestämmelserna om kommittéförfarande uppdateras för att bli förenliga med Lissabonfördraget.

2011/12:FPM172

1.2.2 Lätta lastbilar

Genom förslaget ändras förordning (EG) nr 510/2011 så att målet för genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya lätta lastbilar blir 147 g CO₂/km till 2020.

De viktigaste förslagen till ändringar i tillvägagångssättet är följande:

- Nyttoparametern ska fortsätta vara fordonets vikt i körklart skick.
- Gränsvärdeskurvan ska fortsätta vara linjär med en lutning på 100 procent, men anpassas efter förändringar i bilparken sedan 2006.
- Tillverkare som ansvarar för färre än 500 registrerade nya personbilar per år undantas helt från koldioxidmålet.
- Ökad flexibilitet i fråga om tidpunkten för beslut om att bevilja undantag för små tillverkare.
- Särskilda krediter för miljöinnovationer behålls.
- Avgifterna för extra utsläpp behålls på 95 euro per g/km per fordon.

1.2.3 Långsiktigt mål efter 2020

För både personbilar och lätta lastbilar föreslås en ytterligare översyn som ska ske senast den 31 december 2014, med motiveringen att branschen gynnas av att veta vilka regler som gäller efter 2020.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Gällande svenska regler finns i förordning (2001:650) om vägtrafikregister. Den svenska förordningen bedöms inte behöva ändras med anledning av de av kommissionen föreslagna ändringarna i EU-förordningarna.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Förslaget bedöms inte innebära några konsekvenser för vare sig statsbudgeten eller EU:s budget.

Kommissionens konsekvensanalys visar att biltillverkare måste införa tekniska åtgärder för att uppfylla de föreslagna målen. På kort sikt kommer detta sannolikt att leda till ökade produktionskostnader som kan påverka tillverkarnas utbud av fordon. Komponentleverantörer förväntas dra nytta av en större efterfrågan på avancerad teknik. På längre sikt bedöms målen stärka den europeiska fordonsindustrins konkurrenskraft allteftersom efterfrågan på fordon med låga utsläpp av koldioxid ökar i hela världen. Köpare av fordon påverkas av eventuella ökningar i priset på fordon och lägre driftkostnader. De lägre driftkostnaderna förväntas uppväga de högre produktionskostnaderna.

De föreslagna målen minskar koldioxidutsläppen med 27 procent från personbilar och med 16 procent från lätta lastbilar, jämfört med nuvarande mål. Enligt kommissionens konsekvensanalys innebär de nya målen

sammanlagda utsläppsminskningar om ca 422 miljoner ton koldioxid fram till 2030. Dessutom väntas de nya målen minska utsläppen från raffinaderierna med mellan 0,5 och 1 procent till följd av minskad efterfråga på bensin och diesel.

2011/12:FPM172

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar förslag till tillvägagångssätt för att till 2020 uppnå målet att minska koldioxidutsläppen från nya personbilar och lätta lastbilar. De nuvarande målen som gäller fram till 2015 respektive 2017 har haft stor betydelse för att minska utsläppen från fordonen. Dessutom ger långsiktiga mål stabila förutsättningar för bilindustrin.

Emellertid verkar regeringen för ambitiösare mål när det gäller lätta lastbilar. Regeringen anser också att det är angeläget att fortsatt lägga fast långsiktiga mål för 2025 och 2030.

Vidare noterar regeringen att förslaget innebär att lutningen i gränsvärdeskurvan ändras till fördel för mindre och lättare bilar.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

För närvarande inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

För närvarande inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget har ännu inte remissbehandlats.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden är artikel 192 i fördraget om EU:s funktionssätt. I artikeln stadgas att Europaparlamentet och rådet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet och efter att ha hört Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén, ska besluta om vilka åtgärder som ska vidtas av unionen för att uppnå målen för unionens miljöpolitik.

Rådet beslutar med kvalificerad majoritet.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Enligt kommissionen överensstämmer förslaget med subsidiaritetsprincipen. EU har redan vidtagit åtgärder på det här området i och med antagandet av förordning (EG) nr 443/2009 om personbilar och av förordning (EG) nr 510/2011 om lätta lastbilar. 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 biltillverkarna. Regeringen instämmer i den bedömning som kommissionen gjort.

Vidare konstaterar kommissionen att de föreslagna ändringarna inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen och därmed är i enlighet med proportionalitetsprincipen. Regeringen instämmer i den bedömning som kommissionen gjort.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget kommer att remitteras i Sverige i augusti 2012. Förslaget behandlades för första gången i rådet (miljö) den 27 juli 2012. Miljöutskottet är ansvarigt utskott i Europaparlamentet. Rapportör är ännu inte utsedd.

4.2 Fackuttryck/termer

-