



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 11.7.2012
SWD(2012) 214 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF)
nr. 443/2009 for at fastlægge betingelserne for at nå 2020-målet om at reducere nye
personbilers CO₂-emissioner**

og

**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 CO₂-emissioner**

{COM(2012) 393 final}

{COM(2012) 394 final}

{SWD(2012) 213 final}

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 443/2009 for at fastlægge betingelserne for at nå 2020-målet om at reducere nye personbilers CO₂-emissioner

og

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 CO₂-emissioner

1. PROBLEMSTILLING

1.1. Problemets karakter

Vejtransport er en af de få sektorer, hvor emissionerne er stærkt stigende, og i perioden 1990-2008 steg sektorens emissioner med 26 %. Denne udvikling er ikke holdbar i lyset af EU's klimapolitik. Det fastslås i Kommissionens "Køreplan for omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi i 2050"¹ og i hvidbogen om transport², at vejtransportsektorens CO₂-emissioner skal reduceres væsentligt inden 2050.

Personbiler og lette erhvervskøretøjer tegner sig for en betydelig del af transportsektorens samlede emissioner og udleder omkring 13,5 % af EU's samlede CO₂-emissioner og omkring 15 %, hvis emissionerne fra levering af brændstoffet regnes med. I lyset af den forventede udvidelse af bilparken af personbiler og lette erhvervskøretøjer er det nødvendigt at fastholde en effektiv anvendelse af obligatoriske CO₂-mål for at sikre en yderligere reduktion af vejtransportsektorens CO₂-emissioner.

Som led i den tofasede strategi i forordningerne skal Kommissionen foreslå fremgangsmåder til at nå 2020-målene senest ved udgangen af 2012. Forslagene til ændring af forordningerne skal forelægges på en måde, "som ud fra et konkurrencesynspunkt er så upartisk som muligt, og som er socialt retfærdig og bæredygtig".³ Formlerne for 2020-målene i bilag I til forordningerne skal således opdateres. Det skal desuden bekræftes, at 2020-målet for lette erhvervskøretøjer kan realiseres. Ved fremgangsmåder forstås de aspekter af gennemførelsen, der indvirker på opfyldelsen af emissionsmålene. 2020-forordningernes strengthed afhænger af de målværdier, der er fastlagt i forordningerne. Målene blev fastlagt ved fælles beslutningsprocedure og tages ikke op til fornyet overvejelse i forbindelse med revisionen.

¹ KOM(2011)0112 endelig.

² "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem", KOM(2011)0144 endelig.

³ Artikel 13, stk. 5, i forordning (EF) nr. 443/2009 og artikel 13, stk. 1, i forordning (EU) nr. 510/2011.

De to forordninger skaber usikkerhed med hensyn til tiden efter 2020. Som følge af bilindustriens planlægningscykler har industrien imidlertid behov for at kende de generelle rammer for udviklingen af personbiler og lette erhvervskøretøjer ca. 10 år i forvejen, og i forbindelse med mere specifikke afgørelser om, hvilke varianter der skal produceres, skal industrien i hvert fald kende rammerne omkring fem år i forvejen. Det er således vigtigt at give et fingerpeg om de fremtidige reduktioner tid nok til at skabe et sikkert grundlag for industriens planlægning.

1.2. Hvordan vil problemet udvikle sig uden nye EU-foranstaltninger?

Hvis der ikke gribes ind, kan 2020-målene for CO₂-udledninger fra personbiler og lette erhvervskøretøjer ikke gennemføres, og det vil ikke være påkrævet at foretage reduktioner efter henholdsvis 2015 og 2017. Dette skyldes, at ingen af 2020-målene kan gennemføres uden lovgivning om fastlæggelse og gennemførelse af fremgangsmåderne til at nå 2020-målene. Forordningerne skal derfor ændres efter den almindelige lovgivningsprocedure. Hvis EU ikke træffer yderligere foranstaltninger, vil reduktionen af CO₂-udledningen fra nye personbiler og lette erhvervskøretøjer sandsynligvis være begrænset. Der vil formodentligt ikke ske yderligere fremskridt med brændstoføkonomien, da tal fra EU og USA viser, at personbilers og lette erhvervskøretøjers brændstofforbrug kun aftager i begrænset omfang uden lovkrav eller høje stigninger i brændstofpriserne.

Denne "status quo"-strategi er basisscenariet i konsekvensanalysen og den bagvedliggende model. Hvis EU ikke træffer nye foranstaltninger, vil følgende 2020-mål ikke blive nået:

- En reduktion af personbilers og lette erhvervskøretøjers olieforbrug på omkring 25 %, hvilket indebærer en besparelse på omkring 25 mia. EUR pr. år. En reduktion af energiforbruget i 2030 på omkring 25 Mtoe pr. år, hvilket indebærer en samlet besparelse på omkring 160 Mtoe i perioden 2020-2030. En forventet samlet forøgelse af energisikkerheden i perioden 2020-2030 på 20 mia. EUR.
- Undgåede forøgelser af brændstofforbruget gradvist fra 27 mia. EUR pr. år i perioden 2020-2025 til 36 mia. EUR pr. år i perioden 2025-2030. Besparselserne på importen af brændstoffer opvejes af kapital- og teknologiudgifter, der øger den indenlandske efterspørgsel. Ifølge en input-output-analyse vil dette formentligt medføre en årlig stigning i BNP på omkring 12 mia. EUR og i udgifterne til arbejdskraft på omkring 9 mia. EUR.
- De forventede brændstofbesparelser som følge af gennemførelsen af 2020-målene mere end opvejer de forventede overholdelsesomkostninger. Nettobesparelsen for samfundet ligger på mellem 80 EUR og 230 EUR pr. t sparet CO₂ for personbiler⁴ og mellem 172 EUR og 295 EUR for lette erhvervskøretøjer, afhængigt af olieprisen, der i analysen er fastsat til mellem 90 USD og 140 USD pr. tønde.

1.3. De berørte parter

De interessentgrupper, der berøres mest af forordningerne, er almindelige borgere, købere af køretøjer, bilfabrikanter, leverandører af komponenter til automobilindustrien og brændstofleverandører. De berøres navnlig på følgende måde:

- EU's befolkning berøres i stigende grad af virkningerne af klimaændringer.

⁴ I henhold til omkostningsscenarie 2 med en hældning på 60 %.

- Købere af køretøjer berøres af eventuelle prisstigninger på køretøjer og reducerede driftsomkostninger som følge af et lavere brændstofforbrug. Brændstofbesparelserne opvejer prisstigningerne på køretøjer.
- Bilfabrikanter berøres af forpligtelsen til og behovet for at indføre tekniske foranstaltninger til nedbringelse af CO₂-udledningen. Det kan øge produktionsomkostningerne og indvirke på deres produktporteføljer. Det vil give dem mulighed for at opnå fordele som den første på markedet og for at sælge avancerede køretøjer med lav CO₂-udledning på andre markeder.
- Det forventes, at leverandører af komponenter til automobilindustrien vil drage fordel af en større efterspørgsel efter avancerede teknologier og muligheden for at eksportere disse teknologier til andre markeder.
- Brændstofleverandører vil sandsynligvis opleve en lavere efterspørgsel efter brændstoffer til transport.
- Det forventes, at andre brugere af brændstoffer og olie vil drage fordel af lavere priser.
- Der vil være mindre pres på de øvrige sektorer, der udleder drivhusgasser, for at reducere emissionerne yderligere og således opveje de stigende emissioner fra transportsektoren.

2. ANALYSE AF NÆRHEDSPRINCIPPET

EU har allerede iværksat aktioner på dette område med vedtagelsen af forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 baseret på miljøkapitlet i traktaten (personbiler på artikel 175 i TEF⁵ og lette erhvervskøretøjer på artikel 192, stk. 1, i TEUF⁶). Det indre marked skaber ligeledes grundlag for at gribe ind på EU-plan i stedet for på medlemsstatsplan for at sikre samme krav i hele EU og således minimere fabrikanternes omkostninger.

3. MÅL

GENERELLE MÅL

Sikre et højt niveau af miljøbeskyttelse i EU og bidrage til opfyldelsen af EU's klimamål og samtidigt reducere olieforbruget og således øge energiforsyningssikkerheden i EU, stimulere innovation og fremme den europæiske industris konkurrenceevne.

SPECIFIKKE MÅL

Sikre en fortsat og effektiv anvendelse af forordningerne om reduktion af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette køretøjer, navnlig med hensyn til 2020-målene.

OPERATIONELLE MÅL

- *Sikre, at 2020-målet om reduktion af CO₂-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer kan realiseres.*
- *Sikre, at miljøfordelene ved 2020-målene om reduktion af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer opnås omkostningseffektivt.*

⁵ Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab som ændret ved TEUF (se fodnote **Error! Bookmark not defined.**).

⁶ Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

- Sikre, at fremgangsmåderne til at nå 2020-målene ikke har uacceptable sociale virkninger.
- Sikre, at fremgangsmåderne til at nå 2020-målene ikke har uønskede konkurrencemæssige virkninger for bilindustrien i EU.
- Skabe tilstrækkelig sikkerhed for bilindustrien med hensyn til de fremtidige krav til CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer.
- Minimere de administrative byrder og omkostninger, som SMV'erne pålægges som følge af disse forordninger, i det omfang det er muligt.

4. LØSNINGSMODELLER

4.1. Fastlæggelse af løsningsmodeller

Der er blevet anvendt en bred tilgang til fastlæggelsen af løsningsmodeller. Der tages både fat på lovgivningsmæssige og gennemførelsesmæssige aspekter og aspekter vurderet i forbindelse med analysen af mulige metoder, der øger lovgivningens effektivitet. Følgende aspekter analyseres:

a) "Status quo"-strategien

b) Bekræftelse af gennemførligheden af 2020-målet for lette erhvervskøretøjer

c) Analyse af de enkelte fremgangsmåder til at nå målene for personbiler og lette erhvervskøretøjer og de forskellige løsningsmodeller:

- forskellige nytteparametre, former og hældninger på grænseværdikurven
- afgifter for emissionsoverskridelser (ingen ændring eller justeringer)
- undtagelser (inden fortsættelse, fortsættelse eller justeringer)
- miljøinnovationer (udfasning eller forlængelse)
- indfasning (ingen indfasning af 2020-målene eller indfasning)
- superkreditter (ingen forlængelse, forlængelse eller ændring af ordningen)
- overførsel og lån
- kombineret af mål for personbiler og lette erhvervskøretøjer
- vægtning af antal kørte kilometer
- køretøjsbaserede grænseværdier.

d) Forenkling og reduktion af den administrative byrde

e) Tilpasning til den nye prøvecyklus

f) Lovgivningens form og styrke efter 2020.

4.2. Konklusionerne af den foreløbige vurdering af løsningsmodellerne

Der er blevet foretaget en foreløbig vurdering af disse aspekter, navnlig baseret på eksterne undersøgelser og input fra de berørte parter.

a) "Status quo"-strategien

Denne løsningsmodel er baseret på basisscenariet og indebærer, at 2020-målene for personbiler og lette erhvervskøretøjer ikke gennemføres, da fremgangsmåderne til at nå disse mål ikke er fastlagt. Denne model forkastes, da den er i strid med de generelle, specifikke og operationelle mål.

b) Bekræftelse af gennemførligheden af 2020-målet for lette erhvervskøretøjer

Emissionsdataene for 2010 viser, at den reduktion, der skal foretages for at nå 2020-målet, er blevet væsentlig mindre uden en større teknologisk udvikling. De gennemsnitlige CO₂-emissioner fra alle kategorier af lette erhvervskøretøjer i 2010 var mindre end i 2007, om end der var forskelle mellem de forskellige klasser. De opdaterede omkostningskurver viser et større reduktionspotentiale og lavere omkostninger i forhold til 2009-analysen. Der er tilstrækkelig tid til at udvikle reduktionsforanstaltninger. Det konkluderes således, at 2020-målet for lette erhvervskøretøjer kan realiseres.

c) Fremgangsmåderne til at nå målene for personbiler og lette erhvervskøretøjer

De vurderede fremgangsmåder er ikke alternativer til hinanden, undtagen indfasning og overførsel og lån, der helst ikke bør kombineres. Derfor vurderes en række alternative løsningsmodeller for de enkelte fremgangsmåder i forhold til de mål, der er angivet i punkt 3.

Visse løsningsmodeller vedrørende nytteparameteren, grænseværdikurvens hældning, ændring af undtagelsesbestemmelserne og forenkling analyseres nærmere. Det konkluderes desuden, at det kan være hensigtsmæssigt at videreføre miljøinnovationsordningen. Med hensyn til afgifterne for emissionsoverskridelser er de i øjeblikket højere end marginalomkostningerne for lette erhvervskøretøjer og er generelt i overensstemmelse med den gennemsnitlige marginalomkostning for personbiler. Da målet for lette erhvervskøretøjer er mindre stringent end målet for personbiler, og da der er en potentiel overlapning mellem visse større personbiler og lette erhvervskøretøjer, konkluderes det, at afgifterne bør fastholdes på det nuværende niveau.

Indfasning og superkreditter analyseres ikke nærmere. Indfasning anses ikke for at være nødvendig i lyset af de nuværende udviklingstendenser med hensyn til emissioner fra nye biler og forventningen om, at det overordnede mål vil blive nået i 2020. Yderligere delmål vil desuden fordyre fabrikanternes forpligtelse, da fleksibiliteten mindskes. En indfasning, der rækker ud over 2020, vil undergrave forordningens mål og således reducere CO₂-besparelserne. Den vil desuden undergrave reguleringssikkerheden i bilindustrien, der meget gerne vil have inddækket tidligere investeringer i CO₂-reducerende teknologi. Disse argumenter er endnu mere relevante i forbindelse med lette erhvervskøretøjer, hvor 2020-målet er nemmere og mindre omkostningskrævende at nå. Superkreditter for køretøjer med lav udledning forkastes for personbiler og lette erhvervskøretøjer, da de har en potentiel negativ indvirkning på opfyldelsen af det overordnede mål. Denne strategi undergraver den indsats, der skal gøres i forbindelse med traditionelle køretøjer, ved at tillade en større udledning og mindske politikken overordnede omkostningseffektivitet. Den er derudover i strid med målet om teknologineutralitet. Disse uønskede virkninger kan imidlertid begrænses ved, at der fastsættes en lav multiplikationsfaktor og et loft for antallet af køretøjer, der berøres.

Andre fremgangsmåder, der ikke er omfattet af de nuværende forordninger, som f.eks. overførsel og lån, kombineret af mål for personbiler og lette erhvervskøretøjer, vægtning af

antal kørte kilometer og køretøjsbaserede grænseværdier, analyseres heller ikke nærmere, da de enten er for komplekse, i strid med målene om planlægningssikkerhed og opfyldelse af miljømålene, øger den administrative byrde og pålægger fabrikkerne uforholdsmæssigt store overholdelsesomkostninger, eller da der ikke foreligger tilstrækkeligt solide data om de forskellige køretøjssegmenters antal kørte kilometer.

d) Forenkling og reduktion af den administrative byrde

Muligheden for at forenkle de nuværende forordninger og reducere den administrative byrde vurderes ud fra muligheden for at reducere antallet af fremgangsmåder, forenkle gennemførelsesforanstaltningerne og forenkle reglerne for SMV'er og mikrovirksomheder. En foreløbig screening af de forskellige løsningsmodeller kan reducere antallet af fremgangsmåder. Gennemførelsesforanstaltningerne kan desuden som oftest forenkles på grundlag af de fastlagte revisionsbestemmelser. Der vil imidlertid blive set nærmere på muligheden for at forenkle reglerne for SMV'er ved at inkludere en de minimis-tærskel og reducere den administrative byrde i forbindelse med undtagelsesproceduren ved at gøre den mere fleksibel.

e) Tilpasning til den nye prøvecyklus

Med hensyn til tilpasning til den nye prøvecyklus har Kommissionen allerede beføjelse til at tilpasse forordningerne til en ny prøvecyklus i henhold til forordningerne. Da den reviderede afprøvningsprocedure sandsynligvis ikke bliver vedtaget inden de ændrede forordningers ikrafttræden, kan dette ikke ske nu. For at minimere usikkerheden vil det være muligt at redegøre i hovedpunkter for de principper og den procedure, der vil blive lagt til grund for tilpasningen af lovgivningen. Det kan øge fabrikantens sikkerhed og således reducere overholdelsesomkostningerne.

f) Lovgivningens form og styrke efter 2020

Med hensyn til reglerne efter 2020 anses det for hensigtsmæssigt at offentliggøre en konsultationsmeddelelse, hvori der redegøres for Kommissionens analyse af alternative reguleringsstrategier og for styrken af de krav, der sandsynligvis vil blive fastlagt for de fremtidige CO₂-grænseværdier. Fremtidige ændringer af reguleringsstrategien og indførelse af et obligatorisk emissionsreduktionsniveau vil ske i en anden lovgivningsfase.

4.3. Løsningsmodeller udvalgt til nærmere analyse

Følgende løsningsmodeller er blevet udvalgt til nærmere analyse:

Løsningsmodeller for personbiler:

- nytteparameter – masse og fodaft tryk
- nyttefunktion – lineær
- grænseværdikurvens hældning – 60-100 %
- ændring af undtagelsesbestemmelserne – "de minimis"-reglen, undtagelser for nichefabrikanter
- forenkling og reduktion af den administrative byrde i forbindelse med undtagelsesproceduren.

Løsningsmodeller for lette erhvervskøretøjer:

- nytteparameter – masse og fodaft tryk

- nyttefunktion – lineær kurve for masse og ikke-lineær kurve for fodaftryk
- grænseværdikurvens hældning – 80-100 %
- ændring af undtagelsesbestemmelserne – "de minimis"-reglen
- forenkling og reduktion af den administrative byrde i forbindelse med undtagelsesproceduren.

5. KONSEKVENSANALYSE

De forskellige løsningsmodeller er blevet analyseret med udgangspunkt i målene og under hensyntagen til kravet om, at forslagene til ændring skal forelægges på en måde, "som ud fra et konkurrencesynspunkt er så upartisk som muligt, og som er socialt retfærdig og bæredygtig".

Løsningsmodellernes virkninger med hensyn til nytteparameteren

For personbiler viser analysen, at der er en lille omkostningsfordel ved at skifte fra masse til fodaftryk, da letvægtning ikke belønnes, når masse er parameteren. Masse giver en mere jævn fordeling mellem køretøjssegmenterne, men de relative prisstigninger for mindre biler er derfor højere. Hvis fodaftryk anvendes som nytteparameteren, skabes der færre uhensigtsmæssige incitamenter til at ændre køretøjets udformning, hvis grænsefunktionen ikke er for stejl. Fodaftryk vil skabe grundlag for hyppigere anvendelse af letvægtning som en overholdelsesstrategi, navnlig for potentielle fremtidige mål efter 2020. En ændring af nytteparameteren vil ikke opfylde målet om planlægningssikkerhed, da det er meget sandsynligt, at fabrikanterne har planlagt deres overholdelsesstrategier frem til 2020 ud fra den antagelse, at den nuværende parameter fastholdes.

For lette erhvervskøretøjer synes fodaftryk at være en mindre hensigtsmæssig parameter end masse på grund af de vanskeligheder, det skaber for fabrikanter, hvis der foretages ændringer inden for tre år, den øgede risiko for uhensigtsmæssige incitamenter og behovet for at anvende en ikke-lineær grænsefunktion. Fabrikanternes omkostninger og prisstigningerne er desuden mindre jævnt fordelt. Endelig kompromitteres planlægningssikkerheden også, navnlig i lyset af det korte tidsinterval mellem de to mål.

For så vidt angår innovation, vil der sandsynligvis ikke være nogen indvirkning på de fleste strategier til opfyldelse af 2020-målene for personbiler og lette erhvervskøretøjer, undtagen letvægtning. Hvis masse anvendes som nytteparameteren, er alle løsningsmodellerne således ikke ligestillede. Valget af nytteparameter for personbiler eller lette erhvervskøretøjer anses for at have en neutral indvirkning på EU-industriens konkurrenceevne. Dette valg forventes desuden ikke at få nogen indvirkning på samhandelen eller SMV'er.

For så vidt angår miljøvirkninger, har de forskellige analyserede nytteparametre ingen direkte indvirkning, såfremt visse forudsætninger er opfyldt. Der er ingen andre sociale virkninger end højere relative prisstigninger for mindre biler med masse. Det gør sig imidlertid ikke gældende for lette erhvervskøretøjer.

Løsningsmodellernes virkninger med hensyn til hældning

For personbiler er en hældning over 100 % uhensigtsmæssig, da det giver fabrikanterne et uhensigtsmæssigt incitament, og de gennemsnitlige omkostninger forøges i takt med forøgelsen af hældningen for begge parametre. For masse vil man baseret på data fra 2009

med en hældning under 100 % undgå en alvorlig risiko for uhensigtsmæssige incitament. Omkostningsstigningen i absolutte tal er rimelig jævnt fordelt mellem de forskellige køretøjssegmenter. De relative prisstigninger for mindre biler er imidlertid højere end for større biler, og en lavere hældningsværdi reducerer denne effekt. En lavere hældning bidrager også til at kompensere for den manglende vægtning af antal kørte kilometer.

For lette erhvervskøretøjer bør grænseværdikurvens hældning for en massebaseret funktion ligge i intervallet 80-100 % ud fra et omkostnings- og fordelingsmæssigt synspunkt. For så vidt angår fodaftryk, er omkostningerne lavest ved en hældning på 110 %, men en så stejl hældning vil sandsynligvis skabe et uhensigtsmæssigt incitament til at øge fodaftrykket, og en hældning på omkring 100 % synes derfor at være at foretrække.

Det forventes ikke, at hældningerne for personbiler og lette erhvervskøretøjer har en væsentlig indvirkning på innovation, konkurrenceevnen, samhandelen eller SMV'er. Da der ikke hidtil har været en forventning om, hvilken hældning der ville gælde for 2020, berøres planlægningssikkerheden ikke.

For så vidt angår miljøvirkningerne, blev det vurderet, at de løsningsmodeller, der berører hældningen, har en meget lille indvirkning. Der kan være sekundære og adfærdsmæssige virkninger, da køretøjs-km fordeles lidt forskelligt i bilparken. En lavere hældning for personbiler er således ønskelig af miljømæssige grunde. Dette aspekt anses ikke for at være relevant for lette erhvervskøretøjer. For så vidt angår de sociale virkninger, har bilkurvens hældning en fordelingsmæssig indvirkning på de relative priser på nye personbiler. En lavere hældning er derfor ønskelig. En sådan indvirkning forventes ikke for lette erhvervskøretøjer, der som oftest anvendes til forretningsmæssige formål og købes på grund af deres nytte.

Undtagelser

Det anses for at være ønskværdigt at tilpasse den reduktionsindsats, som nichefabrikanterne skal foretage, for at sikre yderligere reduktioner efter 2015. Det er på linje med målsætningen om konkurrencemæssig upartiskhed, da fabrikanter med under 300 000 registreringer, der er omfattet af denne undtagelse, kan sidde på op til 2,5 % af bilmarkedet i EU, inden de omfattes af de almindelige CO₂-regler. CO₂-kravene til nichefabrikanter har ikke nogen direkte indvirkning på SMV'er. Miljøvirkningerne vil være positive, da fabrikanterne forpligtes til at reducere deres emissioner.

Virkningerne af forenkling og reduktion af den administrative byrde

Det kunne overvejes at indføre en de minimis-tærsklen for fabrikanter med lav produktionsvolumen eller at undtage små eller mellemstore fabrikanter. En reduktion af den administrative byrde vil indebære økonomiske besparelser for virksomheden (anslået til omkring 25 000 EUR pr. fabrikant) og for Kommissionen (omkring 10 000 EUR pr. ansøgning), idet der ikke vil være behov for en undtagelsesprocedure. Der vil være en marginal miljøindvirkning i form af mindre emissionsreduktioner for både personbiler og lette erhvervskøretøjer. De sociale virkninger forventes at være begrænsede.

En forenkling af den administrative procedure i disse tilfælde vil sikre en mere smidig vurderingsproces. Det forventes ikke, at forenklingen får nogen væsentlige miljømæssige og sociale virkninger. Ud over fordelene for de virksomheder, der er direkte berørt, forventes de minimis-tærsklen ikke at få nogen indvirkning på konkurrenceevnen, samhandelen, SMV'er eller innovation.

6. SAMMENLIGNING AF LØSNINGSMODELLER

Det bekræftes, at 2020-målet på 147 g/km for lette erhvervskøretøjer kan realiseres.

I tabel 1 og 2 nedenfor sammenfattes vurderingen af de økonomiske, miljømæssige og sociale virkninger af de forskellige fremgangsmåder.

På baggrund af denne analyse konkluderes det, at følgende løsningsmodeller bør foretrækkes:

- Nytteparameteren bør fortsat være masse for både personbiler og lette erhvervskøretøjer.
- Grænseværdikurven bør fortsat være lineær.
- Kurvens hældning bør være ca. 60 % for personbiler og 100 % for lette erhvervskøretøjer.
- Undtagelsesordningerne kan tilpasses, således at de mindste fabrikanter fritages. Proceduren bør desuden forenkles for at reducere den administrative byrde.
- Den reduktionsindsats, som nichefabrikanterne skal foretage, bør tilpasses, således at den afspejler den gennemsnitlige indsats, der kræves af industrien.
- Afgifterne for emissionsoverskridelser bør fastholdes på 95 EUR/g/køretøj.

7. OVERVÅGNING OG EVALUERING

Nøgleindikatorerne for fremskridt er knyttet til udviklingen af de gennemsnitlige bilparker af nye personbiler og lette erhvervskøretøjer. De omfatter data vedrørende specifikke CO₂-emissioner og nytte. Sidstnævnte registreres, hvis en ændring af nytte kræver en fremtidig tilpasning af nyttekurven. Andre nytteparametre som f.eks. fodaftryk eller nyttelast overvåges for at vurdere deres hensigtsmæssighed.

Derudover vil Kommissionen indsamle oplysninger om antallet af ansøgninger om undtagelser og fabrikanternes forslag til reduktionsmål samt oplysninger om antallet af anmodninger om miljøinnovation og bevilgede kreditter for miljøinnovationer.

Tabel 1 Sammenligning af virkningerne af forskellige fremgangsmåder og løsningsmodeller – personbiler

Fremgangsmåder	Løsningsmodeller	Fordele	Ulemper
Nytteparameter	Masse	Reguleringssikkerhed – ingen ændring i forhold til den nuværende forordning Mere jævn omkostningsfordeling mellem segmenter	Større risiko for uhensigtsmæssige incitamenter end for fodafttryk Ikke helt teknologineutral, da letvægtning ikke belønnes Fabrikantens gennemsnitlige ekstraomkostninger omkring 2 % højere end med fodafttryk, da letvægtning ikke belønnes
	Fodafttryk	Fabrikantens gennemsnitlige ekstraomkostninger omkring 2 % lavere end med masse Større tilskyndelse til letvægtning	Ingen reguleringssikkerhed – ændring i forhold til den nuværende forordning Mindre jævn omkostningsfordeling mellem segmenter Tilpasningsomkostninger som følge af overgang til en anden nytteparameter
Grænseværdikurvens hældning	Hældning <100 %	Lidt lavere omkostninger generelt Ingen alvorlig risiko for uhensigtsmæssige incitamenter Kompensation for manglende vægtning af antal kørte kilometer Gavnlig indvirkning på de samlede emissioner af CO ₂ og forurenende stoffer Mere social retfærdig (lavere relative prisstigninger for mindre biler)	Faktisk omkostningsstigning pr. køretøj mindre jævnt fordelt mellem segmenter
	Hældning >100 %	Faktisk omkostningsstigning pr. køretøj mere jævnt fordelt mellem segmenter	Lidt højere omkostninger generelt Øget risiko for uhensigtsmæssige incitamenter Mindre social retfærdig (højere relative prisstigninger for mindre biler)
Undtagelser	De minimis-tærsklen	Reduceret administrativ byrde for SMV'er og Kommissionen	Marginal reduktion af emissionsbesparelser

	Tilpasning af undtagelser for nichefabrikanter	Mere konkurrenceneutral Lidt større CO ₂ -besparelser	Højere omkostninger for fabrikanter omfattet af undtagelserne for nichefabrikanter
--	---	---	--

Tabel 2 Sammenligning af virkningerne af forskellige fremgangsmåder og løsningsmodeller – lette erhvervskøretøjer

Fremgangs måder	Løsningsmo deller	Fordele	Ulemper
Nytteparameter	Masse	Reguleringssikkerhed – ingen ændring i forhold til den nuværende forordning Mere jævn omkostningsfordeling mellem segmenter Begrænsede uhensigtsmæssige incitamenter til at øge massen	Fabrikantens gennemsnitlige ekstraomkostninger lidt højere end for fodaftryk, især med hældninger over 100 % Ikke helt teknologineutral, da letvægtning ikke belønnes
	Fodafttryk	Fabrikantens gennemsnitlige ekstraomkostninger lidt lavere for fodaftryk med hældninger over 80 % Større tilskyndelse til letvægtning	Ingen reguleringssikkerhed – ændring i forhold til den nuværende forordning. Der kan forventes højere tilpasningsomkostninger på grund af tidsintervallet på tre år mellem målene. Kræver en ikke-lineær grænsefunktion Mindre jævn omkostningsfordeling mellem segmenter Omkostningsforøgelsen ved overgang til fodaftryk særlig høj for nogle fabrikater Nemmere at manipulere med end masse, men kan begrænses af grænseværdikurvens form og hældning
Grænseværdikurvens hældning	Hældning <100 %	Minimeret risiko for uhensigtsmæssige incitamenter for begge funktioner Hældninger på 80-100 % – laveste omkostninger for massebaseret funktion Omkostningerne lavest og mest jævnt fordelt med en hældning på omkring 100 % for massebaseret funktion	Hældninger på 60-80 % højeste omkostninger for fodaftryksbaseret funktion Hældninger under 80 % resulterer i en ujævn omkostningsfordeling mellem segmenter
	Hældning >100 %	Lavere omkostninger for fodaftryksbaseret funktion over 100 % Mere jævn fordeling for fodaftryksbaseret funktion mellem segmenter med en hældning over 110 %	Øget risiko for uhensigtsmæssige incitamenter for begge parametre Højeste omkostninger og mindre jævn fordeling mellem segmenter for massebaseret funktion med en hældning over 110 %
Undtagelser	De minimis-tærsklen	Reduceret administrativ byrde for SMV'er og Kommissionen	Marginal reduktion af emissionsbesparelser

