

## SUPPLERENDE SAMLENOTAT

Klima-, Energi- og Bygnings-  
ministeriet

4. februar 2013

### Rådsmøde (energi) den 22. februar 2013

#### Dagsorden

Side

4. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om midlertidig undtagelse fra direktiv 2003/87/EF af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om en ordning for handel med kvoter inden for Fællesskabet (kvotedirektivet). 2

*- Tidlig forelæggelse*

5. a) Kommissionens ændringsforslag til forordning 510/2011 for at fastsættelse betingelserne for opnåelse af 2020 reduktionsmålet for CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer. 6
- b) Kommissionens ændringsforslag til forordning 443/2009 for at fastsætte betingelserne for opnåelse af 2020 reduktionsmålet for CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye personbiler. 11

*- Tidlig forelæggelse*

#### **4. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om midlertidig undtagelse fra direktiv 2003/87/EF af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om en ordning for handel med kvoter inden for Fællesskabet (kvotedirektivet).**

KOM(2012) 697

##### **1. Resumé**

*Kommissionen har d. 20. november fremsat et forslag til midlertidig afvigelse fra kvotedirektivet, hvorefter direktivets regler om rapportering af CO<sub>2</sub>-udledninger og returnering af kvoter ikke vil blive håndhævet for så vidt angår CO<sub>2</sub>-udledninger til og med 2012 fra flyvninger mellem EU og tredjelande. Kommissionen forventer, at forslaget kan bidrage positivt til forhandlingerne i FN's organisation for civil luftfart, ICAO.*

*Forslaget er en reaktion på en række tredjelandes kraftige modstand mod EU's kvoteregulering af luftfart, og skal understøtte de fremskridt der er gjort i FN's luftfartsorganisation ICAO for at fastlægge rammerne for global regulering af luftfartens CO<sub>2</sub>-udledninger.*

*Forslaget vil formentlig have begrænset miljøeffekt, da undtagelsen kun gælder i 2012.*

*Forslaget var på dagsordenen til miljørådsmødet d. 17. december 2012 som et evt. punkt, hvor Kommissionen præsenterede forslaget.*

*Regeringen noterer sig Kommissionens forslag, og undersøger konsekvenser af forslaget nærmere.*

##### **2. Baggrund**

En række tredjelande har gennem længere tid ytret kraftig modstand mod EU's kvoteregulering af luftfart. Blandt andet har 23 lande, heriblandt USA, Kina, Rusland og Indien i Moskva vedtaget en fælles erklæring, der opfordrer til, at samtlige underskrivende lande overvejer en eller flere af de foreslåede modforanstaltninger mod ETS, herunder at indføre forbud mod at det pågældende lands luftfartsselskaber deltager i ETS, genåbne bilaterale luftfartsaftaler mellem EU-lande og tredjelande, revurdere implementering af og forhandlinger om såkaldte 'horisontale luftfartsaftaler' mellem EU og tredjelande, indføre særlige skatter eller afgifter for EU's luftfartsselskaber samt en række andre tiltag.

Kina og Indien har konkret forbudt deres luftfartsselskaber at rapportere CO<sub>2</sub>-udledninger til EU, mens præsident Obama den 27. november 2012 har underskrevet en lov, der bemyndiger USA's transportminister til at forbyde amerikanske luftfartsselskaber at deltage i ETS, såfremt et sådant forbud vurderes at være i offentlighedens interesse.

Som baggrund for det fremsatte beslutningsforslag anfører Kommissionen, at der på et møde i FN's luftfartsorganisation ICAO den 9. november 2012 blev gjort signifikante fremskridt i retning af at fastlægge rammerne for global regulering af luftfartens CO<sub>2</sub>-udledninger.

Kommissionen anfører endvidere, at en midlertidig fritagelse fra kvotedirektivets regler om rapportering af CO<sub>2</sub>-udledninger og returnering af kvoter for så vidt angår CO<sub>2</sub>-udledninger til og med

2012 fra flyvninger mellem EU og tredjelande, vil kunne give positive fremskridt i de videre forhandlinger i ICAO om markedsbaseret regulering af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra international luftfart.

Såfremt der opnås klar og tilstrækkelig fremgang på ICAO's generalforsamling i september 2013, agter Kommissionen at fremlægge yderligere lovforslag. Kvotedirektivets artikel 25a muliggør ændringer til direktivet, i tilfælde af at tredjelande påtager sig klimaforpligtelser.

Såfremt der ikke opnås klar og tilstrækkelig fremgang på ICAO's generalforsamling i september 2013, vil luftfartsoperatørerne skulle leve op til kvotedirektivets bestemmelser om CO<sub>2</sub>-udledninger fra og med 2013.

Kommissionen opfordrer Rådet og Europa-Parlamentet til at vedtage forslaget hurtigt, ideelt set i marts 2013.

### **3. Formål og indhold**

Kommissionen foreslår en midlertidig afvigelse fra kvotedirektivets regler om rapportering af CO<sub>2</sub>-udledninger og returnering af kvoter ikke vil blive håndhævet for så vidt angår CO<sub>2</sub>-udledninger til og med 2012 fra flyvninger mellem EU og tredjelande.

Konkret foreslås det, at der ikke vil blive effektueret sanktioner imod luftfartsoperatører, som ikke opfylder kvotedirektivets forpligtelser til rapportering af CO<sub>2</sub>-udledning samt returnering af kvoter i relation til flyvninger mellem EU og tredjelande som opstår før 1. januar 2014. Undtagelsen betinges af, at luftfartsoperatørerne ikke i 2012 har modtaget gratis kvoter, eller har returneret gratis tildelede kvoter, relateret til flyvninger mellem EU og tredjelande.

Luftfartsoperatørerne har fortsat mulighed for at rapportere CO<sub>2</sub>-emissioner relateret til flyvninger til tredjelande og dermed beholde retten til de gratis kvoter.

Undtagelsen gælder ikke flyvninger mellem EU-lufthavne eller flyvninger til og fra områder, som deler EU's engagement ift. at modgå klimaændringer. Undtagelsen gælder ikke flyvninger til og fra EFTA-stater, lande som har undertegnet en tiltrædelsestraktat med EU og territorier knyttet til EØS-medlemsstater, herunder ifølge Kommissionens oplysninger eksempelvis Grønland og Færøerne. Operatørerne skal derfor fortsat leve op til direktivets forpligtelser for så vidt angår disse flyvninger.

Berørte kvoter, som enten ikke er udstedt, eller som er returneret fra luftfartsoperatørerne, skal annulleres af medlemsstaterne.

Kommissionen forventer, at vedtagelsen af forslaget kan bidrage positivt til forhandlingerne i FN's organisation for civil luftfart, ICAO.

### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig.

Forslaget er fremsat i medfør af artikel 192(1) i Lissabon-Traktaten, hvorefter Europa-Parlamentet inddrages efter den almindelige lovgivningsprocedure. Forslaget vedtages dermed i fælles beslutningsprocedure mellem Rådet (hvor der kræves kvalificeret flertal) og Europa-Parlamentet.

## 5. Nærhedsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet derved, at en midlertidig udtagelse for CO<sub>2</sub>-udledninger relateret til luftfart mellem EU og tredjelande fra EU's fælles harmoniserede kvotehandelssystem bør træffes på EU-niveau og gælde ens i hele EU.

## 6. Gældende dansk ret

Direktiv 2003/87/EF (kvotedirektivet) og direktiv 2008/101/EF (luftfartskvotedirektivet) er gennemført i dansk lovgivning ved lov om CO<sub>2</sub>-kvoter. En vedtagelse af forslaget vil umiddelbart nødvendiggøre en ændring af denne lovgivning.

## 7. Konsekvenser

### Lovmæssige konsekvenser

Vedtagelse af forslaget vil umiddelbart nødvendiggøre ændring af kvoteloven.

### Administrative konsekvenser for staten.

Forslaget vil medføre ekstra administrative opgaver (forbundet med) ud fra en forventning om at ændre kvoteloven samt ekstra opgaver ift. administrationen af de luftfartsoperatører som administreres af Danmark. Omvendt vil man potentielt kunne undgå ekstra administrative opgaver forbundet med håndhævelse af eventuelle sanktioner, såfremt der måtte være luftfartsoperatører, som ikke lever op til deres forpligtelser i medfør af kvotedirektivet til og med 1. januar 2014 for så vidt angår flyvninger mellem EU og tredjelande. Evt. administrative omkostninger vil jf. gældende budgetvejledning skulle afholdes indenfor det relevante ressortministeriums eksisterede ramme.

### Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget vil medføre, at luftfartsoperatørerne ikke vil opleve sanktioner, såfremt de undlader at rapportere deres CO<sub>2</sub>-udledning frem til og med 2012 relateret til flyvninger mellem EU og tredjelande. Dette kræver dog, at luftfartsoperatørerne returnerer gratis modtagne kvoter til disse aktiviteter til medlemsstaterne. De hertil knyttede administrative konsekvenser for luftfartsoperatørerne vurderes at være beskedne.

### Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Der vil være statsfinansielle konsekvenser ved forslaget derved, at der vil blive auktioneret færre luftfartskvoter i 2012 med et lavere provenu til statskassen til følge.

Det er usikkert, hvor mange kvoter der vil skulle annulleres, fordi Kommissionens lægger op til, at det er frivilligt for luftfartsoperatørerne, om de vil benytte sig af muligheden for midlertidig undtagelse. Ifølge Kommissionens foreløbige skøn kan den samlede mængde af luftfartskvoter til auktionering på EU-niveau blive reduceret fra ca. 32 mio. til ca. 7,4 mio. i 2012, hvis alle luftfartsoperatører vælger at benytte sig af undtagelsen. Kommissionen har givet luftfartsoperatørerne frist d. 15. februar til at meddele, om de ønsker at benytte sig af den midlertidige undtagelse.

Danmarks andel af de kvoter, der skal auktioneres på EU-niveau, er iflg. Kommissionens seneste oplysninger estimeret til ca. 1,6 pct. af de samlede kvoter til auktionering relateret til både intra-EU flyvninger (blandt 30 EEA lande) samt flyvninger til og fra tredjelande. Dette er lidt lavere sat end et tidligere skøn fra Kommissionen. Samtidig oplyser Kommissionen, at Danmarks andel af luftfartskvoter til auktionering, som relaterer sig til alene intra-europæiske EEA flyvninger, er ca. 2,1 %.

Hvis samtlige flyvninger til tredjelande undtages, kan den danske stats forventede provenu fra kvotesalget blive reduceret med ca. 8-54 mio. kr. i 2012 ved kvotepriser på 3-20 euro. Ved den aktuelle kvotepris på ca. 5 euro vil statens provenu mindskes med ca. 14. mio. kr. Tabet i provenu kan blive mindre, hvis ikke alle flyvninger til tredjelande undtages.

#### Beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget vil medføre, at CO<sub>2</sub>-emissioner fra luftfart til og fra tredjelande undtages fra kvotehandelssystemet i 2012. I praksis forventes forslagets betydning for beskyttelsesniveauet at være meget beskedent.

### **8. Høring**

Energistyrelsen har d. 19. november 2012 informeret luftfartsoperatører administreret af Danmark om Kommissionens forslag.

Energistyrelsen har d. 29. november 2012 sendt forslaget i teknisk høring hos luftfartsoperatører administreret af Danmark med høringsfrist d. 2. januar 2013.

Ved høringsfristen udløb, var der modtaget et høringssvar fra Erhvervsflyvningens Sammenslutning, som rejser tvivl om, at Kommissionens forslag ikke medfører tilladelse til at undtage ruter mellem EU og hhv. Grønland og Færøerne.

### **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Kommissionen annoncerede forslaget d. 12. november 2012.

Der har forud for forslagets offentliggørelse d. 20. november 2012, været en indledende drøftelse af forslagets forventede indhold på et møde i Klimakomiteén d. 15. november 2012. På mødet oplyste Kommissionen, at samtlige EU landes ressortansvarlige ministre på forhånd var blevet adviseret om forslaget af Klimakommissæren, og at forslaget var blevet modtaget i en positiv ånd.

Siden har forslaget været drøftet i Rådets miljøarbejdsgruppe. En gruppe lande har stillet spørgsmål relateret til den juridiske ramme og tidshorizonten for forventet vedtagelse og ikrafttrædelse af forslaget grundet eventuelle behov for at ændre den nationale lovgivning, som implementerer kvoteditivt. Ingen lande har rejst spørgsmål ved det hensigtsmæssige i at gennemføre Kommissionens forslag om midlertidig suspension, og flertallet af medlemslande udtrykker generel støtte til forslaget. Et enkelt medlemsland har udtrykt sig imod forslaget, idet også flyvninger mellem EU's medlemslande ønskes undtaget.

### **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen noterer sig Kommissionens forslag, og undersøger konsekvenser af forslaget nærmere.

Regeringen ser gerne, at der kommer skred i forhandlingerne om et internationalt markedsbaseret virkemiddel til reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen fra international luftfart.

### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Grund- og nærhedsnotat er oversendt til Folketingets Europaudvalg d. 17. december 2012. Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

## **5a. Kommissionens ændringsforslag til forordning 510/2011 for at fastsættelse betingelserne for opnåelse af 2020 reduktionsmålet for CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer**

COM(2012) 394, 11. juli 2012

### **1. Resumé**

*Ændringsforslaget bekræfter, at det gennemsnitlige emissionsmål for nye lette erhvervskøretøjer på 147 g CO<sub>2</sub>/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.

Det cypriotiske formandskab fremlagde en fremskridtsrapport på Rådsmødet (miljø) den 17. december 2012. Det nuværende irske formandskab prioriterer sagen, men der er ikke fremsat dato for vedtagelse.

### **3. Formål og indhold**

Med forordning 510/2011 blev der fastsat et bindende gennemsnitligt emissionsloft for samtlige ny-registrerede lette erhvervskøretøjer på 175 g CO<sub>2</sub>/km fra 2017 og en tentativ målsætning om 147 g CO<sub>2</sub>/km fra 2020.

Emissionsloftet for det enkelte køretøj fastsættes på baggrund af dets egenvægt således, at tunge køretøjer må udlede mere end 175 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>/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.

Med nærværende forslag bekræfter, at målet på 147 g CO<sub>2</sub>/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 fabrikanter, der producerer op til 500 køretøjer om året, for forslagens bestemmelser 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 CO<sub>2</sub>/km i 2020 vil medføre en brændstoffbesparelse på 16 pct. i forhold til målet i 2017 på 175 g CO<sub>2</sub>/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.

Ved fremsættelse af den oprindelige forordning blev der foretaget danske beregninger af forordningens statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser, som bl.a. pegede på, at der under en række forudsætninger, ville være betydelige statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser. Idet forudsætningerne, der lå til grund for den tidligere analyse, har ændret sig, er der igangsat en analyse, som skal vurdere konsekvenserne af nærværende forslag for Danmark.

### 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 CO<sub>2</sub>/km for lette erhvervskøretøjer og 95 g CO<sub>2</sub>/km for personbiler frem til 2030 vil give en samlet besparelse på 420 mio. tons CO<sub>2</sub>. 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:

### Forbrugerrådet, 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, forsyningsikkerheden og samfundsøkonomien. Såfremt ambitionsniveauet skulle svare til EU reguleringen for personbiler skulle det langsigtede mål være på 118 g CO<sub>2</sub>/km og interessenterne vurderer at et mål på 110 g CO<sub>2</sub>/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.

### CO-industri

Forslaget anses som et skridt i den rigtige retning, men målet på 147 g CO<sub>2</sub>/km er ikke tilstrækkeligt ambitiøst. Endvidere ønskes en forhøjelse af bødestørrelsen, og at der sættes emissionsmål for 2025 og 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 CO<sub>2</sub>-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/CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-reduktioner og, at der stilles CO<sub>2</sub> krav til brugte biler.

### 3F

Målet på 147 g CO<sub>2</sub>/km støttes.

*Sagen blev behandlet på Klima- Energi- og Bygningspolitisk Specialudvalg den 28. oktober 2012. Følgende bemærkninger blev fremført:*

Det Økologiske Råd opfordrede til at Danmark skulle modstå pres fra at udhule forslaget ved fleksible mekanismer og vurderede at superkreditter kunne risikere at sænke ambitionsniveauet.

DI kunne tilslutte sig den danske holdning og så gerne, at man også ændrede den danske registreringsafgift.

Organisation for Vedvarende Energi kunne tilslutte sig principperne i de høringssvar som var blevet udarbejdet af WWF, Det Økologiske Råd, Greenpeace, Forbrugerrådet og Danmarks Naturfredningsforening

*Sagen blev behandlet i Klima-, Energi- og Bygningspolitisk Specialudvalg den 22. november 2012, hvor følgende blev fremført:*

Det Økologiske Råd udtrykte tilfredshed med forslaget og anbefalede, at der bliver foretaget en uafhængig analyse, der ser på muligheden for at promovere alternative superkreditter, idet der er brug for yderligere substans.

Greenpeace støttede den danske holdning.



## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Der er op til Rådsmødet afholdt 4 møder i Rådets arbejdsgruppe under det cypriotiske formandskab. Forhandlingerne fokuserer fortrinsvis på ambitionsniveauet, og lande med betydelige interesser i produktionen af varebiler anser EU-Kommissionens forslag for at være ambitiøst, mens andre opfordrer til højere ambitioner.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen anser transportsektoren som en af de store udfordringer for at nå klima- og energimålene. Samtidig konstaterer regeringen, at fabrikkerne 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 CO<sub>2</sub>, virker efter hensigten. Bilfabrikanterne har udviklet biler, der overholder EU's CO<sub>2</sub>-målsætninger i stedet for at betale bøder.

Med vedtagelsen af forslaget vil EU samtidig have de skrappeste krav til CO<sub>2</sub>-udledningen fra lette erhvervskøretøjer og herigennem understøtte forskning og udvikling inden for grønne teknologier, hvilket anses som en investering i en grøn økonomi, samt nedbringe de sundhedsskadelige effekter fra transportsektoren.

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 CO<sub>2</sub>/km svarende til EU-Kommissionens oprindelige forslag til den oprindelige forordning.

Fra dansk side ses ambitiøse målsætninger for de langsigtede CO<sub>2</sub>-emissioner, som f.eks. 2025 målsætninger som vigtige for at fastholde den positive udvikling, og man vil være positiv for tiltag, der bidrager til at fremme langsigtede målsætninger. Man ser også gerne, at EU-Kommissionens vurdering af fremtidige tiltag og emissionslofter fremrykkes fra den nuværende frist den 31. december 2014. Det lægges til grund at bindende langsigtede målsætninger underlægges en nærmere analyse med henblik på at vurdere de statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

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 CO<sub>2</sub>/km, ved, at de må indregnes med større vægt i opgørelsen af bilfabrikantens gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning.

Den større vægning i bilfabrikanternes gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning betyder, at disse superkreditter på den ene side anses for indirekte at begunstige producenter af 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 personbilforslaget 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.

Kommissionens ændringsforslag kan potentielt have statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser, hvorfor der er igangsat en analyse af disse. Regeringen vil tage endeligt stilling til forslaget, når en sådan analyse foreligger.

#### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget til forordningen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

## **5b. Kommissionens ændringsforslag til forordning 443/2009 for at fastsætte betingelserne for opnåelse af 2020 reduktionsmålet for CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye personbiler**

COM(2012) 393, 11. juli 2012

### **1. Resumé**

*Ændringsforslaget fastsætter de nødvendige tiltag, der skal sikre et gennemsnitligt emissionsloft på 95 g CO<sub>2</sub>/km i 2020 for nye personbiler, og det pålægges EU-Kommissionen, inden udgangen af 2014, at vurdere mulige tiltag og reduktionsmål for perioden efter 2020.*

### **2. Baggrund**

EU-Kommissionen har den 11. juli 2012 fremlagt ændringsforslaget til forordning 443/2009. Forslaget er oversendt til Rådet den 11. juli 2012

Det cypriotiske formandskab fremlagde en fremskridtsrapport på Rådsmødet (miljø) den 17. december 2012. Det nuværende irske formandskab prioriterer sagen, men der er ikke fremsat dato for vedtagelse.

### **3. Formål og indhold**

Med forordning 443/2009 blev der fastsat et bindende gennemsnitligt emissionsloft for samtlige ny-registrerede personbiler på 130 g CO<sub>2</sub>/km fra 2015 og en bindende målsætning om 95 g CO<sub>2</sub>/km fra 2020.

Emissionsloftet for det enkelte køretøj fastsættes på baggrund af dets egenvægt således, at tunge køretøjer må udlede mere end 130 g CO<sub>2</sub>/km, mens lettere køretøjer må udlede mindre. Sammenholdes emissionerne ud fra denne fordeling mellem tunge og lette køretøjer, fås en gennemsnitlig udledning på 130 g CO<sub>2</sub>/km. 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.

Med nærværende forslag fastsættes de nødvendige tiltag og midler, der skal sikre et gennemsnitligt emissionsloft på 95 g CO<sub>2</sub>/km fra 2020, og EU-Kommissionen pålægges at vurdere tiltag og 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.

Herudover undtages fabrikanter, der producerer op til 500 køretøjer om året, for forslagens bestemmelser om emissionsloft, rapportering m.v.

Som følge af Lissabon-traktaten ajourføres komitologiprocedurene i den oprindelige forordning.

Som noget nyt foreslår EU-Kommissionen superkreditter for personbiler, der udleder mindre end 35 g CO<sub>2</sub>/km i perioden 2020-23. Superkreditten betyder, at disse køretøjer vægtes med faktor 1,3, når de skal indregnes i den enkelte bilfabrikants gennemsnitlige udledning. Udover at der er tale om en

tidsbegrænset foranstaltning, er der ligeledes et loft på 20.000 køretøjer over perioden, der må omfattes af superkreditter.

#### **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 5443/2009, 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 95 g CO<sub>2</sub>/km i 2020 vil medføre en brændstoffbesparelse på 27 pct. i forhold til målet for 2015. For et gennemsnitligt køretøj betyder det en besparelse på ca. 2.500 kr. det første år og op til ca. 29.000 kr. i hele køretøjets levetid (13 år). Fremstillingsomkostninger ved produktion af et køretøj forventes at stige med ca. 8.300 kr.

Sammenfattende vurderer EU-Kommissionen således en akkumuleret besparelse hos forbrugeren over bilens samlede levetid.

Ved fremsættelse af den oprindelige forordning blev der foretaget danske beregninger af forordningens statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser, som bl.a. pegede på, at der under en række forudsætninger, ville være betydelige samfundsøkonomiske konsekvenser. Idet forudsætningerne, der lå til grund for den tidligere analyse, har ændret sig, er der igangsat en analyse, som skal vurdere konsekvenserne af nærværende forslag for Danmark

##### Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Da Danmark ikke har nogen produktion af personbiler, 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 CO<sub>2</sub>/km for lette erhvervskøretøjer og 95 g CO<sub>2</sub>/km for personbiler frem til 2030 vil give en samlet besparelse på 420 mio. tons CO<sub>2</sub>. I opgørelsen sondres der ikke mellem personbiler og lette erhvervskøretøjer.

#### **8. Høring**

Forslaget har været i høring blandt danske interessenter og ved høringsfristens udløb var der modtaget 8 høringssvar:

Forbrugerrådet, WWF, Danmarks Naturfredningsforening, Økologisk Råd og Greenpeace

Interessenterne ønsker en skærpelse af reduktionsmålet til 80 g CO<sub>2</sub>/km. Samtidig anbefales et reduktionsmål på 60 g CO<sub>2</sub>/km i 2025 og at indeværende forslag indeholder et en frist for fastlæggelse af et mål for 2030.

Endvidere bør der arbejdes for, at grænseværdikurven – som fastsætter emissionsloftet ud fra køretøjets vægt – bør ændres således at tunge biler pålægges et højere reduktionskrav.

Der efterlyses mulighed for at anvende fodaftryk (akselafstand x sporevidde) ved fastsættelsen af CO<sub>2</sub>-loftet for det enkelte køretøj.

Der udtrykkes generelt modstand mod brugen af superkreditter af bekymring for at disse udvander reduktionsindsatsen. I det omfang superkreditterne skal fremme introduktion af elbiler, oprides konkrete krav som er indeholdt i forslaget. Der redegøres for at ECO-innovations (grønne teknologier som jf. moderforordningen kan godskrives med 7 g CO<sub>2</sub>/km i det omfang de ikke afspejles i testcyklus) bør begrænses til 3 g CO<sub>2</sub>/km og endelig at bødestørrelsen af overskridelse af emissionsloftet øges til 150 euro/ g CO<sub>2</sub>.

I forbindelse med høring i specialudvalget har Greenpeace og Det Økologiske Råd fremsendt alternative forslag til de af EU-Kommissionen foreslåede superkreditter og anbefaler regeringen at modsætte sig forsøg på at udvande målet på 95 g CO<sub>2</sub>/km.

### CO-Industri

Forslaget ses som et skridt i den rigtige retning, men anfører at bødeniveauet bør hæves og samtidig bør der sættes emissionsmål for 2025 og 2030.

### Dansk Elbil Alliance (DEA)

DEA ser gerne, at der sættes strammere mål for CO<sub>2</sub>-udledningen fra 2020 og, at forslaget indeholder fremtidig langsigtede mål. Endvidere så gerne at bøden ved overskridelse af emissionsloftet øges fra de nuværende 95 EURO pr. g/CO<sub>2</sub> og endelig at der stille krav til bilfabrikanter om at producere zero-emissions vehicles. Endelig anses superkreditter som et incitament til udvikling af grønne teknologier, og ser bl.a. gerne, at kreditterne indføres før 2020.

### 3F

Forbundet støtter EU-Kommissionens forslag.

### VedvarendeEnergi

Der ønskes en skærpelse af reduktionsmålet til 80 g CO<sub>2</sub>/km og, at der stilles strammere reduktionskrav til tungere køretøjer.

Endvidere efterlyses et reduktionsmål på 60 g CO<sub>2</sub>/km fra 2025 og en øget bødestørrelse, der skal sikre overholdelse af emissionsloftene.

### Dansk Erhverv

Der bakkes op om CO<sub>2</sub> reduktionsindsats i det omfang den er realistisk og ikke medfører uforholdsmæssig fordyrelse af køretøjer. Dansk Erhverv kan ikke vurdere hvorvidt reduktionsmålet er teknisk muligt.

*Sagen blev behandlet på Klima- Energi- og Bygningspolitisk Specialudvalg den 28. oktober 2012. Følgende bemærkninger blev fremført:*

Det Økologiske Råd opfordrede til, at Danmark skulle modstå pres fra at udhule forslaget ved fleksible mekanismer og vurderede, at superkreditter kunne risikere at sænke ambitionsniveauet.

DI kunne tilslutte sig den danske holdning og så gerne, at man også ændrede den danske registreringsafgift

VedvarendeEnergi kunne tilslutte sig principperne i de høringssvar som var blevet udarbejdet af WWF, Det Økologiske Råd, Greenpeace, Forbrugerrådet og Danmarks Naturfredningsforening

*Sagen blev behandlet i Klima-, Energi- og Bygningspolitisk Specialudvalg den 22. november 2012, hvor følgende blev fremført:*

Det Økologiske Råd udtrykte tilfredshed med forslaget og anbefalede, at der bliver foretaget en uafhængig analyse, der ser på muligheden for at promovere alternative superkreditter, idet der er brug for yderligere substans.

Greenpeace støttede den danske holdning.

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Der er op til rådsmødet afholdt 4 møder i rådets arbejdsgruppe under det cypriotiske formandskab. Forhandlingerne fokuserer fortrinsvis på ambitionsniveauet, og lande med betydelige interesser i produktionen af personbiler anser EU-Kommissionens forslag for at være ambitiøst, mens andre opfordrer til højere ambitioner.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen anser transportsektoren som en af de store udfordringer for at nå Danmarks klima- og energimål. Samtidig konstaterer regeringen, at fabrikkerne af personbiler med vedtagelsen af EU-emissionsnormer i 2009 har formået at reducere udledningen betragteligt. Til eksempel vurderes EU-reguleringen at have bidraget til, at den gennemsnitlige udledning i Danmark allerede nu nede på 125 g CO<sub>2</sub>/km. Dette viser, at systemet, hvor bilfabrikanterne skal betale bøder, hvis bilerne udleder for meget CO<sub>2</sub>, virker efter hensigten. Bilfabrikanterne har udviklet biler, der overholder EU's CO<sub>2</sub>-målsætninger, i stedet for at betale bøder.

Med vedtagelsen af forslaget vil EU samtidig have de skrappeste krav til CO<sub>2</sub>-udledningen fra personbiler og herigennem understøtte forskning og udvikling inden for grønne teknologier, hvilket anses som en investering i en grøn økonomi, samt nedbringe de sundhedsskadelige effekter fra transportsektoren.

Fra dansk side ses ambitiøse målsætninger for de langsigtede CO<sub>2</sub>-emissioner, som f.eks. 2025 målsætninger som vigtige for at fastholde den positive udvikling, og man vil være positiv for tiltag, der bidrager til at fremme langsigtede målsætninger. Men også gerne, at EU-Kommissionens vurdering af fremtidige tiltag og emissionslofter fremrykkes fra den nuværende frist den 31. december

2014. Det lægges til grund at bindende langsigtede målsætninger underlægges en nærmere analyse med henblik på at vurdere de statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Regeringen noterer sig endvidere, at brugen af superkreditter, med deres større vægtning i bilfabrikanternes gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning, på den ene side indirekte begunstiger producenter af 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 storskaladrift. Med forslaget gives der et incitament til storskala, såfremt superkreditterne udnyttes. Herigennem bidrages til en grøn omstilling af transportsektoren.

Danmark vil i de forventede drøftelser af superkreditter være positiv over for tiltag, der kan fremme grønne køretøjers markedsandele.

Kommissionens ændringsforslag kan potentielt have statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser, hvorfor der er igangsat en analyse af disse. Regeringen vil tage endeligt stilling til forslaget, når en sådan analyse foreligger.

#### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget til forordningen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.