

## SAMLENOTAT

Klima-, Energi- og Bygnings-  
ministeriet

6. februar 2013

## Rådsmøde (energi) den 22. februar 2013

### Dagsorden

1. Kommissionens forslag om ændring af Brændstofkvalitetsdirektivet og VE-direktivet (ILUC) 2  
*- Orienterende debat*
2. Kommissionens meddelelse "Et fungerende indre energimarked" 13  
*- Politisk drøftelse*
3. Det europæiske semester/Den årlige vækstundersøgelse 2013 23  
*- Udveksling af synspunkter*
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). 26  
*- 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. 30  
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. 35  
*- Tidlig forelæggelse*

## **1. Kommissionens forslag om ændring af Brændstofkvalitetsdirektivet og VE-direktivet (ILUC)**

KOM(2012) 595 Endelig

*Nyt notat*

### **1. Resumé**

*Kommissionen har den 17. oktober 2012 fremsat et (samlet) direktivforslag til ændring af VE-direktivet og brændstofkvalitetsdirektivet. Det anføres i forslaget, at dets formål er at indlede overgangen til de biobrændstoffer, som giver betydelige CO<sub>2</sub>-fortrængninger, når der også indrapporteres estimerede emissioner fra indirekte arealforskydninger (benævnt ILUC – indirect land use change).*

*Med forslaget fastsættes der en grænse på 5 pct. for den andel, som biobrændstoffer og flydende biobrændsler baseret på fødevarer afgrøder kan bidrage med ved opfyldelse af målet om 10 pct. vedvarende energi i transport i 2020 i medfør af VE-direktivet. Der foreslås ingen 5 pct. grænse i brændstofkvalitetsdirektivet, ligesom der heller ikke findes andre reelle mekanismer, der begrænser anvendelsen af fødevarer baserede biobrændstoffer ud over de eksisterende bestemmelser i direktivet. Det anføres endvidere, at formålet er at skabe incitament til anvendelse af bæredygtige og avancerede biobrændstoffer derved, at sådanne biobrændstoffer kan tælle fire gange eller for nogles vedkommende dobbelt i forhold til opfyldelse af 10 pct. målet i VE-direktivet. Forslaget indebærer endvidere, at leverandører af brændstoffer skal indberette om CO<sub>2</sub>-udledningerne fra de anvendte biobrændstoffer inklusiv de estimerede emissioner som følge af ILUC. Kommissionen skal inden 31. december 2017 foretage en vurdering af ændringernes effekt med hensyn til at begrænse ILUC-effekten, og skal om nødvendigt fremsætte forslag om at indføre ILUC-faktorer i bæredygtighedskriterierne fra 1. januar 2021. Forslaget kan have samfundsøkonomiske og statsfinansielle konsekvenser.*

*Formandskabet har sat sagen på dagsordenen for rådsmødet den 22. februar 2013 med henblik på en orienterende debat.*

### **2. Baggrund**

Kommissionen har den 17. oktober 2012 fremsat forslag til ændring af VE-direktivet og Brændstofkvalitetsdirektivet. Kommissionen har valgt at fremsætte dette som et samlet direktivforslag til ændring af de to direktiver.

Forslaget fremsættes med baggrund i VE-direktivets artikel 19, stk. 6. Ifølge denne bestemmelse skulle Kommissionen senest ved udgangen af 2010 have udarbejdet rapport om effekten af indirekte arealanvendelsesændringer (også benævnt ILUC; indirect land use change) på drivhusgas-emissionerne fra biobrændstoffer og om fornødent forslag til imødegåelse heraf.

Ved ILUC forstås, at når biobrændstoffer produceres på eksisterende landbrugsjord, og der fortsat er efterspørgsel efter fødevarer, kan dette føre til, at der produceres erstatningsfødevarer et andet sted, der ikke er beskyttet af bæredygtighedskriterier. Dette kan indebære ændringer i arealanvendelsen ved at fx skov ændres til landbrugsjord, hvilket indebærer, at der frigives en betydelig del CO<sub>2</sub>-emissioner.

Forslaget er ledsaget af en såkaldt Impact Assessment vedrørende forslaget, udarbejdet af Kommissionen. Denne Impact Assessment er primært baseret på International Food Policy Institute's arbejde "Global trade and environmental impact study of the EU biofuels mandate" fra oktober

2011. Kommissionen anser dette studie for at udgøre det bedste, tilgængelige videnskabelige grundlag vedrørende de indirekte arealforskydninger forårsaget af biobrændstofforbruget i EU.

Forslaget er sendt parallelt til Rådet og EP med henblik på fælles lovgivningsprocedure. Forslaget forventes at skulle behandles efter TFEU artikel 192. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

### 3. Formål og indhold

Kommissionen angiver, at forslagens formål er at indlede overgangen til de biobrændstoffer, som giver betydelige CO<sub>2</sub>-fortrængninger, når der også indrapporteres estimerede emissioner fra indirekte arealforskydninger.

Det angives således, at forslaget sigter på:

- At begrænse andelen af konventionelle biobrændstoffer (som har risiko for at medføre ILUC effekt), der kan anvendes til opfyldelse af VE-direktivets mål om 10 pct. VE i transport i 2020
- At tilskynde til en større markedsindtrængen af avancerede biobrændstoffer (med lav risiko for ILUC-effekt)
- At mindske emissionerne fra produktionen af biobrændstoffer
- At forbedre rapporteringen vedrørende emissioner fra biobrændstoffer, således at denne også omfatter estimerede ILUC-effekter

Med forslaget begrænses den andel, som biobrændstoffer og flydende biobrændsler baseret på fødevareafgrøder kan bidrage med ved opfyldelse af målet om 10 pct. vedvarende energi i transport i 2020 i medfør af VE-direktivet. Den maksimale andel fastsættes til 5 pct. (-point). Der har ikke hidtil været en sådan maksimumsgrænse i VE-direktivet. Forslaget indeholder ikke en tilsvarende bestemmelse i brændstofkvalitetsdirektivet.

Med forslaget om at begrænse anvendelse af 1. generationsbiobrændstoffer skabes der et begrænset marked for afsætning af 2. generationsbiobrændstoffer (dog kun for 2. generations biodiesel, da dette pt. er langt billigere at producere end 2. generations bioethanolprodukter). Generelt er 2. generationsbiobrændstoffer dyrere i produktion, og for at opveje dette kan sådanne biobrændstoffer tælle fire gange eller for nogles vedkommende dobbelt i forhold til opfyldelse af 10 pct. målet. De biobrændstoffer, som kan tælle fire gange, er biobrændstoffer baseret på bl.a. husholdningsaffald, industrielt affald, halm, husdyrgødning og visse restprodukter fra industrielle processer (rå glycerin m.m.). De biobrændstoffer, som kan tælle dobbelt, er biobrændstoffer baseret på bl.a. animalsk fedt, brugt stegeolie, lignucellulose materiale og nonfood cellulose materiale.

Minimumskravet til drivhusgasreduktion for biobrændstoffer og flydende biobrændsler fastsættes til 60 pct. for installationer, der tages i drift efter 1. juli 2014. Der er tale om en skærpelse, idet 60 pct. kravet efter de gældende regler først træder i kraft for installationer taget i drift efter 1. januar 2017. Omvendt forlænges perioden, hvor der på eksisterende anlæg kan anvendes biobrændstoffer med lav CO<sub>2</sub>-fortrængning (35 pct.) med et år, hvilket er en lempelse.

Forslaget indebærer endvidere, at leverandører af brændstoffer skal indberette om CO<sub>2</sub>-udledningerne fra de anvendte biobrændstoffer inklusiv de estimerede emissioner som følger af

ILUC, ligesom medlemsstaterne skal inkludere de estimerede ILUC-effekter i deres rapporter til Kommissionen om anvendelsen af vedvarende energi.

Kommissionen skal inden 31. december 2017 foretage en vurdering af ændringernes effekt med hensyn til at begrænse ILUC-effekten, og skal om nødvendigt fremsætte forslag om at indføre ILUC-faktorer i bæredygtighedskriterierne fra 1. januar 2021.

Der tillægges beføjelser til Kommissionen i form af delegerede retsakter til bl.a. at fastlægge metodologier vedrørende måling af drivhusgasemissioner mv.

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

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om den kommende lovgivning.

#### **5. Nærhedsprincippet**

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet, begrundet Kommissionen lovgivning på EU-niveau med, at Kommissionen i henholdsvis art. 19, stk. 6 og art. 7d, stk. 6 i de to gældende direktiver pålægges at adressere problematikken om ILUC. Det overordnede formål med ændringen af de to direktiver er at bidrage til reduktion af drivhusgasser. En måde at opfylde formålet på er at skabe et EU-marked for bæredygtige biobrændstoffer. På grund af ILUC-problematikkens kompleksitet og grænseoverskridende karakter kan medlemsstaterne ikke håndtere problematikken på nationalt niveau, hvorfor det er nødvendigt med EU-regulering af området.

#### **6. Gældende dansk ret**

Danmark har gennemført følgende direktiver på biobrændstofområdet:

- Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF (VE-direktivet)
- Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2009/30/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 98/70/EF for så vidt angår specifikationer for benzin, diesel og gasolie og om indførelse af en mekanisme for overvågning og reduktion af emissionerne af drivhusgasser og om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationer for brændstof, der benyttes i fartøjer til sejlads på indre vandveje, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF (brændstofkvalitetsdirektivet)

Direktiverne er gennemført ved

- Lovbekendtgørelse nr. 674 af 21. juni 2011 om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport
- Lov nr. 276 af 27. marts 2012 om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport og lov om fremme af vedvarende energi
- Bekendtgørelse nr. 1403 af 15. december 2009 om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. med senere ændringer
- Energistyrelsens håndbog om dokumentation for biobrændstoffers bæredygtighed

#### **7. Konsekvenser**

Direktivforslaget – såvel som de gældende direktiver, og deraf affødte nationale love – giver olieselskaberne vide rammer for, hvorledes direktiverne skal opfyldes. Konsekvenserne af direktivforslaget er derfor meget afhængige af, hvordan olieselskaberne vælger at opfylde de forpligtelser, de

pålægges. Dette vil på sin side bl.a. være afhængigt af, hvordan prisstrukturene udvikler sig på markederne for fossilt brændstof og de forskellige typer af biobrændstoffer.

Nedenfor gennemgås et skøn over direktivforslagets konsekvenser indenfor forskellige områder, og der tages udgangspunkt i det, der anses som de mest sandsynlige scenarier, men andre scenarier er mulige.

Forslaget vil medføre, at der reelt stilles krav om, at minimum 1,25 pct. af biobrændstofferne skal være 2.g. biobrændstoffer (f.eks. ethanol på halm og biodiesel på animalsk fedt). Med baggrund i de gældende regler er det hidtil forudsat, at der til opfyldelse af 10 pct. målet i VE-direktivet vil blive anvendt ca. 10 pct. 1.g. biobrændstoffer baseret på fødevareafgrøder (f.eks. ethanol på korn eller sukkerrør, og biodiesel på raps eller soja). Med Kommissionens forslag indføres der en maksimumsgrænse på 5 pct. for andelen af fødevarebaserede biobrændstoffer ved opfyldelse af 10 pct. målet. Da fødevarebaserede biobrændstoffer typisk er billigere end biobrændstoffer baseret på restprodukter eller affald, er det sandsynligt, at målet vil blive opfyldt med mindst 5 pct. fødevarebaserede biobrændstoffer og en andel af ikke-fødevarebaserede biobrændstoffer. Da de sidstnævnte typer af biobrændstoffer tæller dobbelt eller fire gange (afhængigt af råvaren) mod målet, vil en iblanding på helt ned til 1,25 procent kunne føre til opfyldelse af 10 pct. målet.

En samlet iblanding på 6,25 pct. vurderes dog ikke at være tilstrækkelig, da leverandørerne (olieselskaberne) også skal opfylde målet i brændstofkvalitetsdirektivet - hvor der ikke er regler om dobbelt og 4-dobbelt tælling - om, at vugge til grav emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed skal reduceres med 6 pct. i 2020 i forhold til 2010 (målt som g CO<sub>2</sub> ækvivalenter pr. MJ). Der vil derfor være behov for en væsentligt højere iblanding end de nævnte 6,25 pct. (anslået til op i mod 10 pct). Som forslaget er udformet, ville leverandørerne have flere muligheder for at opfylde kravene. Dette kan f.eks. ske ved større anvendelse af 2.g. biobrændstoffer eller ved at øge iblandingsprocenten ved anvendelse af 1.g. biobrændstoffer. Der er også frihed mht. iblanding i hhv. benzin og diesel. Der er ifølge forslaget ikke nogen maksimumsgrænse for, hvor stor en procentdel fødevarebaserede biobrændstoffer, der kan iblandes med henblik på at opfylde 6 pct.-reduktionsmålet.

Samlet vurderes det umiddelbart, at forslaget vil skabe et lidt større marked for biobrændstoffer baseret på restprodukter og affald end med de gældende regler, men omfanget heraf vil afhænge af, hvordan olieselskaberne vælger at tilpasse sig de nye regler i lyset af den fremtidige prisstruktur. Det vurderes umiddelbart, at markedet for 2.g. biobrændstoffer i første omgang primært vil være biodiesel, da 2.g. biodieselproduktion ikke er markant dyrere end 1.g. biodiesel. Der anvendes allerede i dag 2.g. biodiesel i Danmark.

Forslaget om, at krav om 60 procent reduktion af emissionerne fra biobrændstoffer produceret på nye anlæg fremrykkes fra 2017 til 2014 forventes ikke at få væsentlig betydning, da der kun forventes opført få nye anlæg inden 2017. Forslaget om, at eksisterende anlæg vil kunne producere biobrændstoffer med lav fortrængning (35 pct.) i et år mere end efter de gældende regler, er en lempelse, som trækker i modsat retning og som kan give øgede emissioner.

#### Lovmæssige konsekvenser.

En vedtagelse af Kommissionens direktivforslag vil nødvendiggøre ændringer af den lovgivning, der er nævnt i afsnit 6.

### Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Som nævnt ovenfor forventes det, at forslaget vil medføre, at der anvendes en lidt større andel af biobrændstoffer baseret på restprodukter og affald. Ved opfyldelse af de nye krav forventes der at være et statsligt provenutab. Statens indtægter fra CO<sub>2</sub>-afgift på brændstof forventes stort set at være uændret, da den volumenmæssige anvendelse af biobrændstoffer ikke forventes at ændre sig markant. Beregningerne er foretaget ud fra nogle skøn mht. fremtidige priser på biobrændstoffer, hvor især prisen for 2.g. biobrændstoffer, er behæftet med stor usikkerhed. Der er foretaget beregninger af flere cases for opfyldelse af kravene.

Forslaget forventes med denne forudsætning samtidig at føre til en marginal merpris for bilisterne.

De samlede samfundsøkonomiske konsekvenser skønnes til at udgøre under 50 mio. kr.

### Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget forventes ikke at medføre væsentlige administrative konsekvenser for virksomhederne, da disse i forvejen skal overholde de gældende bestemmelser om bæredygtighed (drivhusgasemissionsfortrængning m.v.) og indrapportere herom til de danske myndigheder. Bestemmelserne fremgår af de eksisterende direktiver (VE-direktivet og Brændstofkvalitetsdirektivet) og er gennemført i dansk lovgivning.

Som noget nyt indføres der med forslaget en rapporteringsforpligtelse for leverandørerne af brændstoffer vedrørende biobrændstoffernes ILUC-effekt, men denne rapportering medfører ubetydelige administrative byrder, da ILUC-faktorerne for de enkelte råvaretyper er fastlagt i direktivet, og da virksomhederne allerede skal indberette, hvilke råvaretyper der er anvendt.

### Beskyttelsesniveauet

Forslaget om en maksimumsgrænse på 5 pct. for fødevarer baserede afgrøder vil ifølge Kommissionens Impact Assessment føre til en reduktion på lidt over halvdelen af de forventede, globale emissioner som følge af ILUC ved EU's opfyldelse af 10 pct. VE-målet i transport, sammenlignet med baselinescenariet. I baselinescenariet opfyldes 10 pct. VE-målet i transport i 2020 i langt overvejende grad med fødevarer baserede biobrændstoffer.

Det er Energistyrelsens umiddelbare vurderingen, at forslaget ikke vil føre til markante ændringer i niveauet for iblanding af biobrændstoffer, hverken i Danmark eller i EU. Drivhusgasemissionerne som følge af forslaget vil således være stort set uændrede.

## **8. Høring**

Forslaget har været sendt i høring i en bred kreds med frist d. 7. november 2012. Reaktionen på forslaget varierer fra en holdning om, at Danmark bør afvise forslaget helt (NOAH) til at bakke op om forslaget som det foreligger (CO-industri og 3F). Hovedparten af høringsparterne har dog forslag til større eller mindre ændringer af forslaget, hvoraf de fleste koncentrerer sig om 2. generation biobrændstoffer herunder eventuelt iblandingskrav for disse, ILUC samt det foreslåede loft på 5 procent over 1. generation. Generelt angives det i mange af høringsvarene, at intentionerne med forslagene er gode, men at forslagene ikke vil opfylde intentionerne om at fremme af avancerede biobrændstoffer.

I det følgende resumeres høringsparternes tilkendegivelser vedrørende de væsentligste af de berørte elementer:

*Udvikling af avancerede biobrændstoffer (2. generations biobrændstoffer) og tvungen iblanding.* DONG mener, at forslaget ikke i tilstrækkelig grad giver incitamenter til udviklingen og markedsføringen af 2. generations biobrændstoffer. Der vil i stedet kunne indføres en form for tvungen iblanding af 2. generations biobrændstoffer som nævnt i forslagets annek 9 punkt a, da dette vil give en større investorsikkerhed for investeringer i 2. generations biobrændstoffer. Biorefining Alliance foreslår ligeledes krav om iblanding af 2. generation biobrændstoffer. Denne holdning støttes af Dansk Energi, der også bemærker, at 4-dobbelttælling ikke i tilstrækkelig grad sikrer fremme af 2. generations biobrændstoffer, og at forslaget ikke tilvejebringer den fornødne investorsikkerhed for udviklingen af 2. generations biobrændstoffer. CO-industri ser forslaget som et positivt skridt mod udviklingen af 2. generations biobrændstoffer, men også at forslaget ikke kan stå alene til sikring af udviklingen af 2. generations biobrændstoffer. Landbrug og Fødevarer opfordrer til, at der indføres et iblandingskrav for 2. generation biobrændstoffer, således at der allerede nu skabes incitamenter for produktion. Dansk Erhverv støtter en udfasning af 1. generations biobrændstoffer og indførelse af incitamenter til 2. generations biobrændstoffer, og anbefaler, at disse og fremmes mest muligt på dansk område. Dansk Erhverv mener også, at tvungen iblanding af 2. generations biobrændstoffer vil kunne støtte udviklingen og markedsføringen af avancerede biobrændstoffer. EOF anerkender, at forslaget vil styrke udviklingen hen mod øget brug af 2. generations biobrændstoffer. EOF mener dog, at fokus i høj grad bør være på om biobrændstoffer, 1. eller 2. generations biobrændstoffer, har en høj bæredygtighed. EOF mener videre, at såfremt de rette incitamenter til promovning af 2. generations biobrændstoffer ikke er til stede, bør 6 pct. målet i brændstofkvalitetsdirektivet revurderes. Hveiti og DAKA anfører, at begrænsningen i anvendelsen af 1. generations biobrændstoffer ikke automatisk vil medføre investeringer i 2. og 3.g, da disse fremtidige teknologier forventeligt vil blive tilknyttet 1. generations biobrændstof anlæg. Denne holdning støttes af Dansk Industri, der samtidigt anfører, at forslaget ikke tilvejebringer den nødvendige investorsikker for udviklingen af 2. generations biobrændstoffer. NOAH påpeger, at grundlaget for beslutning om anvendelse af 2. generations biobrændstoffer hviler på et spinkelt grundlag, og at man er ved at gentage den oprindelige fejltagelse med at fastsætte bindende målsætninger for anvendelsen af biobrændstoffer, nu ved at satse massivt på ”avancerede biobrændstoffer”.

*Rapportering af ILUC faktorer og revurdering af disse i 2017 m.h.p. evt. regulering i 2021.*

Biorefining Alliance beklager, at der ikke er opnået enighed om bæredygtighedskriterier for ILUC og opfordrer til, at der medtages krav, som sikrer, at de 1. generation biobrændstoffer, som anvendes, er de mest bæredygtige. DONG Energy mener at ILUC er reel og bør indgå i reguleringen, men anerkender usikkerheden og anbefaler, at der tilvejebringes en sikrere vurdering tidligere end 2017 og i givet fald en regulering tidligere end 2021. Landbrug og Fødevarer mener, at ILUC er en bekymring som bør tages alvorligt, men at det eksisterende, faglige grundlag ikke er tilstrækkeligt. Mellemfolkeligt Samvirke, WWF, Greenpeace, DØR, DN, Verdens Skove og DOF mener at ILUC-faktorer bør tillægges de enkelte biobrændstoffer. NOAH mener, at det må kræves, at der gøres rede for alle emissioner i forbindelse med produktion og anvendelse af biobrændstoffer. NOAH mener videre, at de modeller, som Kommissionen har bygget deres impact assessment på – herunder ILUC-modelling – er misvisende. Dansk Industri og Hveiti anerkender, at ILUC kan have en betydning for CO<sub>2</sub>-fortrængningen, men gør opmærksom på, at modellerne for ILUC er behæftet med betydelig usikkerhed og blandt andet ikke vægter den reelle værdi af side- og biprodukter, hvorfor de nuværende modeller ikke kan anvendes som reguleringsværktøjer. Dansk Energi anerkender også, at ILUC kan have en betydning, men mener, at det er for præmaturligt at benytte ILUC som reguleringsværktøj. Dog ønsker Dansk Energi at man hurtigere end foreslået når frem

til konsensus om ILUC-faktorer. Emmelev anerkendes ligeledes principperne om ILUC, men er ikke enig i den af Kommissionen valgte modellering. En korrekt modellering af ILUC vil vise, at europæisk produceret vegetabilsk biodiesel vil begrænse CO<sub>2</sub>-udledningen frem for en forøgelse af udledningen. DAKA er enig i, at ILUC kan være et reelt problem, men at der skal arbejdes videre med problemstillingen, før det kan bruges til regulering. EOF mener, at der fortsat hersker stor uenighed om effekten af ILUC blandt eksperter, og er derfor glad for, at ILUC ikke indgår i den direkte regulering, og mener samtidigt, at den heller ikke bør være en del af rapporteringsforpligtelsen. Agro Industries påpeger, at anvendelse af produktionsjord i landbruget til dyrkning af energiafgrøder bør bringes til ophør med kompensation til de virksomheder, der forarbejder afgrøderne til brændstof for at sikre biodiversitet.

*Loftet på 5 procent for konventionelle biobrændstoffer.*

Biorefining Alliance støtter loftet og opfordrer til, at det ikke udvandes. DONG Energy støtter ligeledes loftet men påpeger, at det kun gælder i VE-direktivet, og at det derfor stadig vil være muligt at bruge 1. generation biobrændstoffer til at opfylde brændstofkvalitetsdirektivets mål. Landbrug og Fødevarer mener, at problematiseringen af 1. generation biobrændstoffer er for unuanceret, og at alle biobrændstoffer, som lever op til bæredygtighedskriterierne bør kunne anvendes. Forslaget giver ikke sikkerhed for, at de danske oliemøller fortsat vil kunne producere, hvad de gør i dag. Dansk Industri og Hveiti mener, at indførelsen af loftet vil kunne umuliggøre det for medlemsstaterne at opfylde 10 pct. forpligtelsen i 2020, da det kan blive svært at få etableret anlæg til avanceret biobrændstof inden for en overskuelig fremtid. Loftet vil ikke automatisk føre til de investeringer, der skal til for at sikre udviklingen af 2. generations biobrændstoffer. DAKA anfører, at det kan være problematisk for udviklingen af hele biobrændstofindustrien med et loft for konventionelle biobrændstoffer. Emmelev mener, at en skarp sondring mellem 1. og 2. generation biobrændstoffer er forfejlet og påpeger, at de begrænsninger, der allerede er indført i VE direktivet for 1. generations biobrændstoffer tillige med de nu foreslåede ændringer, vil medføre en udfasning af disse biobrændstoffer. Fremsættelsen af forslaget har med øjeblikkelig virkning stoppet de initiativer og investerings tiltag, der ellers var planlagt for traditionelle biobrændstoffer. Nordic Green mener, at opdelingen af biobrændstoffer vil kunne medvirke til at skabe et marked for de biobrændstoffer, der har lavest ILUC-effekt. Mellempfolkeligt Samvirke, WWF, Greenpeace, DØR, DN, Verdens Skove og DOF mener, at niveauet på 5 pct. er alt for højt.

*Firedobbelttælling af biobrændstoffer på visse råvarer.*

Biorefining Alliance frygter, at firedobbelttællingen reelt vil føre til mindre brug af 2. generation biobrændstoffer. DONG påpeger, at både dobbelttælling og firedobbelttælling begrænser markedet for biobrændstoffer og derved den samlede reduktion af udledninger fra transportsektoren. DONG påpeger også, at med forslaget vil Danmark blive tvunget til at dobbelttælle brugt fritureolie, og i praksis er det ikke muligt at sikre, at der ikke er tale om frisk olie. Landbrug og Fødevarer mener, at firedobbelttællingen vil reducere det krævede volumen af 2. generation og dermed modarbejde en kommercialisering af den spæde teknologi. Forslaget vil ikke have en positiv effekt i forhold til etablering af en dansk fuldskalaproduktion af 2. generation bioethanol. Nordic Green anfører, at dobbelt- og firedobbelttælling er gode instrumenter til at stimulere udviklingen af biobrændstoffer, der ikke har en ILUC-effekt. Hveiti, Dansk Energi og Dansk Industri påpeger, at indførelsen af dobbelt- og firedobbelttælling vil medføre, at den reelle iblanding af biobrændstoffer vil blive mindre og dermed reducere målsætningen. Baseret på hidtidige erfaringer udtrykker Dansk Erhverv tvivl om, hvorvidt dobbelt- og firedobbelttælling kommer til at virke. Emmelev mener, at den foreslåede indførelse af firedobbelttælling i realiteten er en kraftig nedsættelse af ambitionsniveauet for CO<sub>2</sub>-reduktion i transportsektoren. EOF finder det ulogisk,



at der er forskel på hvilken faktor de forskellige 2. generations biobrændstoffer ganges med, når det drejer sig om affaldsbaserede biobrændstoffer. DAKA påpeger, at firedobbelttælling ikke er et velegnet instrument til udvikling af nye teknologier. I stedet bør der udvikles specifikke målrettede programmer for markedsmodning af de enkelte teknologier. Mellemfolkeligt Samvirke, WWF, Greenpeace, DØR, DN, Verdens Skove og DOF finder, at dobbelttælling er utilstrækkeligt til at skabe incitament til at udvikle 2. generations biobrændstoffer. Tredobbelttælling er bedre end direkte statsstøtte til at skabe teknologineutralt incitament til udvikling af alle typer affaldsbaserede brændstoffer.

#### *Bæredygtighedskravet for nye anlæg og eksisterende anlæg.*

DONG Energy støtter fremrykning af krav om 60 procent CO<sub>2</sub>-reduktion for biobrændstoffer produceret på nye anlæg, men mener ikke, at det i sig selv – uden ILUC faktorer – er nok til at undgå fejlinvesteringer.

#### *Revision af regler for elkøretøjer.*

DONG Energy og Dansk Energi foreslår, at hvis 4-dobbelttællingen for visse biobrændstoffer fastholdes, bør beregningen af elbilers bidrag til VE-målet også justeres opad, så elbiler ikke stilles ringere i forhold til i dag, da elbiler bidrager med høj energieffektivitet og positivt samspil med elnettet. Mellemfolkeligt Samvirke, WWF, Greenpeace, DØR, DN, Verdens Skove og DOF mener, at den eksisterende energieffektivitetskoefficient på 2½ gange for elbiler bør øges til fire gange, da en elbil er fire gange så energieffektiv som en bil med forbrændingsmotor, og leverer fire gange så stor GHG-reduktion som biler med forbrændingsmotor.

#### *Methanol*

Agro Industries mener, at den nuværende anvendelse af ethanol bør erstattes med methanol, da methanol i modsætning til ethanol ikke anvender landbrugsjord til produktionen. Med de gældende benzinstandarder kan der højst iblandes 3 pct. methanol, og Agro Industries mener, at det vil være nærliggende at hæve denne grænse for iblanding. Agro Industries foreslår endvidere, at alle hindringer for salg af methanolholdige benzinblandinger, herunder blender pumps, fjernes, ligesom bilproducenter og bilimportører skal pålægges at gøre flex-fuel vehicles tilgængelige senest i 2017.

#### *Fødevaresikkerhed*

NOAH, Mellemfolkeligt Samvirke, WWF, Greenpeace, DØR, DN, Verdens Skove og DOF udtrykker bekymring for forslaget indvirkning på fødevarerpriser og Mellemfolkeligt Samvirke, WWF, Greenpeace, DØR, DN, Verdens Skove og DOF opfordrer til total udfasning af 1. generations biobrændstoffer.

Sagen blev behandlet på klima-, energi- og bygningspolitisk specialudvalg den 22. januar 2013, hvor der fremkom følgende bemærkninger:

Generelt henholdte deltagerne på specialudvalgsmødet sig til deres fremsendte hørings svar. De grønne organisationer udtrykte stor enighed i hinandens synspunkter. På mødet blev følgende dog understreget:

#### *Generelt*

De fleste deltagere udtrykte tilfredshed med samlenotatet. De fleste grønne organisationer mente, at forslaget var et lille skridt i den rigtige retning, men at der fortsat manglede meget, før det kun-

ne betegnes som et godt forslag. Dansk Industri bemærkede, at de to direktiver ikke kunne løse alle problemer i verden, og at man måtte have dette for øje, ligesom at det er vigtigt, at den danske regering kun baserer sin holdning på et solidt videnskabeligt grundlag. 92-gruppen mente, at forslaget stort set ikke vil have nogen effekt, hvorfor det bør ændres markant. 92-gruppen mente derfor, at den danske regering bør være meget offensiv på ændring af forslaget. WWF påpegede, at delmål er en god mekanisme også for at fremme vedvarende elektricitet i transportsektoren frem mod 2020.

*Udvikling af avancerede biobrændstoffer (2. generations biobrændstoffer) og tvungen iblanding.* Biorefining Aliance anførte, at der er brug for forpligtende delmål for 2. generation fordelt på bioethanol og biodiesel. Målene bør indføres gradvist inden 2020. WWF var enig i, at delmål for 2. generations biobrændstoffer var en farbar vej. EOF udtrykte enighed i det ønskelige i mere 2. generations biobrændstof, men pointerede, at det også er vigtigt at sikre sig, at der vil være de mængder til rådighed, som en tvungen iblanding vil fordrer. Landbrug & Fødevarer påpegede, at 2. generations biobrændstof kan fremmes ved en tvungen iblanding på 2½ pct. 2. generation og 7½ pct. 1. generations biobrændstof.

*Firedobbelttælling af biobrændstoffer på visse råvarer.*

Biorefining Aliance mente, at dobbelt- og firedobbelttælling ikke giver tilstrækkeligt incitament til udvikling af 2. generations biobrændstoffer. Organisationen for Vedvarende Energi og WWF anser det som vigtigt, at firedobbelttælling også kommer til at gælde for el-biler og el-tog. Det Økologiske råd mente, at firedobbelttælling ikke vil virke.

*Loftet på 5 procent for konventionelle biobrændstoffer.*

Biorefining Aliance og WWF mente, at 5-% loftet er det højst acceptable, der, hvis det skal virke, også bør indføres i brændstofkvalitetsdirektivet. Mellemfolkeligt Samvirke synes, at det er godt, at de skadelige biobrændstoffer begrænses, og at regeringen skal holde fast i cappen, der også skal indføres i brændstofkvalitetsdirektivet. Der bør også indføres et decideret produktions- og forbrugsloft for biobrændstoffer. Det Økologiske Råd, WWF og NOAH påpegede, at 1. generations biobrændstoffer bør udfases hurtigt. Dansk Industri mente også, at cappen kunne være et godt element, bare ikke i dens nuværende form, hvor alle afgrøder blev skåret over en kam, og hvor der derfor ikke blevet taget hensyn til regionale forskelle. Det er vigtigt at bemærke sig, at nogle 1. generations biobrændstoffer har en høj fortrængning af drivhusgasser og en lav ILUC-effekt. Landbrug & Fødevarer udtrykte, at der er fornuft i at bevæge sig mod øget brug af 2. generations biobrændstof, men understregede, at også 1. generations biobrændstoffer har stor værdi. Det blev i øvrigt oplyst, at Danmark kunne levere yderligere 10 mio. tons tørstof biomasse.

*ILUC-faktorer*

Det Økologiske Råd og Mellemfolkeligt Samvirke mente, at det er et stort tab, at der ikke indføres ILUC-faktorer i direktiverne. NOAH peger på, at Kommissionens tidsplan for ILUC-behandling skal fremrykkes, da ILUC skal håndteres. NOAH peger endvidere på, at også 2. generations biobrændstoffer kan være problematiske, særligt i forhold til import af biomasse. EOF, DI og Landbrug & Fødevarer finder det problematisk, at olieselskabernes forpligtes til at indrapportere ILUC-værdier, når der sættes spørgsmåltegn ved ILUC-modellernes validitet.

*Fødevarerpriser*

Mellemfolkeligt Samvirke vurderede, at udviklingen i fødevarerpriser gør, at forslaget er helt util-

strækkeligt, da hensynet til, at undgå stigende fødevarerpriserne ikke tilgodeses i nødvendigt omfang.

### *Energiafgrøder*

Mellemløst Samvirke pointerede, at energiafgrøder kræver meget land til dyrkning og nævnte som eksempel herpå Jatrophaafgrøder i Afrika.

### *Biodiversitet*

Danmarks Naturfredningsforening gjorde opmærksom på vigtigheden af, at reguleringen også er sammenhængende med spørgsmålet om biodiversitet og beskyttelse af vandressourcerne.

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

De øvrige medlemsstater har endnu ikke fastlagt deres officielle holdninger. Baseret på tilkendegivelser på embedsmandsniveau vurderes det, at nogle lande ønsker en opstramning af forslaget, f.eks. ved at maksimumsgrænsen på 5 pct. også indføres i brændstofkvalitetsdirektivet, ligesom enkelte MS ønsker ILUC-faktorer indført nu og andre MS støtter en hurtigere indførelse af ILUC faktorer end foreslået af Kommissionen. Omvendt er en række lande skeptiske over for forslaget, herunder om en maksimumsgrænse på 5 procent fødevarerbaserede biobrændstoffer i VE-direktivet.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen arbejder for at skabe en grøn økonomi i vækst og omstille energi- og transportsystemet til at være baseret på 100 pct. vedvarende energi i 2050. Dette bidrager både til at mindske afhængigheden af knappe fossile ressourcer og til at imødegå klimaudfordringerne. I lyset af den økonomiske situation skal det så vidt muligt ske på en måde, der er omkostningseffektiv og som understøtter den økonomiske genopretning og konsolideringen af de offentlige finanser.

Regeringen finder at omlægningen til vedvarende energi i transportsektoren er en særlig udfordring. På længere sigt vil elbiler kunne spille en vigtig rolle, men på kort sigt er biobrændstoffer den mest oplagte måde at opfylde målsætningen om øget anvendelse af vedvarende energi i transportsektoren. Det er dog vigtigt, at der anvendes bæredygtige biobrændstoffer, der medfører reelle drivhusgasreduktioner og ikke indirekte fører til rydning af skov- eller andre naturområder (indirekte ændringer i arealanvendelsen) eller er med til at presse fødevarerpriserne i vejret. Regeringen arbejder derfor for, at bæredygtigheden af biobrændstoffer skal sikres.

Regeringen hilser det velkomment, at Kommissionen nu er kommet med et forslag, som sætter biobrændstoffers bæredygtighed på dagsordenen. Regeringen vil dog arbejde for en styrkelse af Kommissionens forslag og i øvrigt undgå udvanding af det eksisterende regelsæt.

Regeringen vil blandt andet arbejde for, at den foreslåede maksimumsgrænse for 1. generations biobrændstoffer på 5 pct. udvides til også at omfatte brændstofkvalitetsdirektivet og sænkes til 4 pct., således at der sker en reel begrænsning i den fremtidige efterspørgsel efter de mere problematiske, fødevarerbaserede biobrændstoffer.

Endvidere vil regeringen arbejde for, at der indføres et krav om, at minimum 2 pct. point af VE-direktivets 10 pct. mål skal opfyldes ved brug af biobrændstoffer, der anvender råmaterialer, der er særligt bæredygtige og derfor tæller fire gange. Formålet er at skabe bedre vilkår for teknologiudvikling og en bredere råvarebasis (restprodukter og affald) for produktion af biobrændstoffer, da der skabes et særskilt marked for denne type biobrændstoffer.

Regeringen ser gerne, at ILUC-faktorer indgår som del af bæredygtighedsfaktorerne for biobrændstoffer, under forudsætning af, at det tilstrækkelige grundlag herfor er til stede. Kommissionen bør derfor fremskynde arbejdet frem mod at kunne indarbejde disse.

Endelig foreslår regeringen, at beregningsmetoderne for indregning af bidraget fra VE anvendt i elbiler revideres, så reguleringen reelt afspejler elbilernes højere energieffektivitet og anvendelsen af VE-baseret strøm i det fremtidige energiforsyningssystem, samtidig med at denne teknologi reelt fremmes på lige vilkår med 2.g biobrændstoffer

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

Grund- og nærhedsnotat blev oversendt til Folketingets Europaudvalg den 27. november 2012. Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

## **2. Kommissionens meddelelse ”Et fungerende indre energimarked”**

KOM 2012(663)

### **1. Resumé**

*Den 3. liberaliseringspakke for el og gas blev vedtaget i 2009 med frist for gennemførelse i de nationale lovgivninger i marts 2011, men der er væsentlige forsinkelser i mange medlemslande. For at sætte mere gang i processen vedtog Det Europæiske Råd i februar 2011, at Det Indre Marked for energi skulle være gennemført i 2014. Formålet med meddelelsen, som blev fremlagt den 15. november 2012, er at lægge op til en drøftelse, der skal sikre en succesrig gennemførelse af det indre marked for energi. I meddelelsen gennemgås de fremskridt, der er gjort, og det påvises hvad der udestår for at der kan opnås et reelt velfungerende indre marked for el og gas. Meddelelsen slutter med en handlingsplan, der rummer 20 konkrete initiativer, som Kommissionen enten har påbegyndt eller agter at påbegynde i den kommende tid og afslutte inden for de følgende to år. Initiativerne sigter på at sikre gennemførelsen af direktiverne, øge forbrugernes kompetencer og aktive deltagelse, modernisere EU's energisystemer og sikre et passende niveau for medlemsstaternes interventioner i energisektoren.*

*På rådsmødet den 3. december 2012 var meddelelsen genstand for en første udveksling af synspunkter. Det kommende irske formandskab har annonceret, at man sigter på at der vedtages rådskonklusioner om det indre energimarked på rådsmødet den 7. juni 2012.*

### **2. Baggrund**

Den 3. liberaliseringspakke for el og gas blev vedtaget i 2009 med frist for gennemførelse i de nationale lovgivninger i marts 2011. En række medlemslande har fortsat ikke foretaget den nationale gennemførelse af pakken, og desuden udestår en række konkrete foranstaltninger, herunder for eksempel fastlæggelse af bindende fælles tekniske retningslinjer og såkaldte grid-codes for netadgang. For at sætte mere gang i processen vedtog Det Europæiske Råd i februar 2011, at Det Indre Marked for energi skulle være gennemført i 2014.

Med meddelelsen vurderer Kommissionen de fremskridt, der er gjort, samt peger på det, der udestår og fremlægger en handlingsplan.

### **3. Formål og indhold**

Formålet med meddelelsen om det indre marked for energi er at lægge op til en drøftelse, der skal sikre en succesrig gennemførelse af det indre marked for energi. Meddelelsen understreger, at der på trods af de fremskridt, der er gjort, er brug for væsentlige ændringer i energimarkedernes funktionsmåde. Ellers vil EU opleve et mindre pålideligt og mere kostbart energisystem, en faldende konkurrencedygtighed, lavere velstand og begrænsede fremskridt hen imod en dekarbonisering. EU er bagud i forhold til målet om fuld gennemførelse i 2014. Ikke alene har en del medlemslande endnu ikke gennemført el- og gasdirektiverne, mange medlemslande fører efter Kommissionens opfattelse en indadskuende og nationalt orienteret politik, der forhindrer det indre energimarked i at fungere efter hensigten.

For så vidt angår de fremskridt, der er gjort, fremhæver Kommissionen bl.a. følgende:

- Såvel industrielle som private forbrugere kan i de fleste medlemslande vælge mellem flere el-leverandører, hvilket har ført til omfattende skift af leverandør i lande som Sverige, UK, Belgien, Irland og Tjekkiet.
- Elpriserne er steget mindre end priserne på primærenergi i de seneste år takket være øget grænsehandel og markedsintegration.
- Likviditeten og transparensen er gradvist øget som resultat af at markedskobling mellem medlemsstaterne har spredt sig fra det nordvestlige EU til andre regioner. Handelen med gas mellem selskaberne er øget væsentligt i takt med en tidobling af antallet af gashandelsplatforme ("gas hubs"). Der er øget gas-til-gas konkurrence, bl.a. takket være øget handel med skibstransporteret flydende naturgas (LNG) som følge af ikke mindst skifergas-"revolutionen" i USA.
- Forsyningssikkerheden er øget, hvilket illustreres af hændelser i februar 2012, hvor en exceptionel kold periode faldt sammen med en reduceret gasimport fra Rusland. Effektive prissignaler fra gas-hubs og kraftbørser i EU sikrede, at gas blev dirigeret derhen, hvor der var brug for den, og at al ledig kraftværkskapacitet blev udnyttet, således at forsyningerne til forbrugerne forblev intakte.
- EU og medlemsstaterne har erkendt behovet for at koordinere de eksterne energirelationer bedre, således at EU taler med større vægt i energirelaterede handelsrelationer. Desuden er det lykkedes for EU at få nabolande til at anvende EU's indre markedsregler på energiområdet, navnlig med undertegnelsen af traktaten for Energifællesskabet i 2005.

Når det gælder mulighederne for forbedringer peger Kommissionen på behovet for:

- Større muligheder for forbrugerne for at kontrollere deres omkostninger til energi.
- Større energieffektivitet ved hjælp af smarte teknologier – her vil det netop vedtagne energieffektivitetsdirektiv sammen med lovgivning, der fremmer vedvarende energi og mikrogeneration, dynamiske elpriser og brugen af smarte net og smarte elmålere hjælpe markedet til at udvikle sig i den rigtige retning.
- Større konkurrence gennem bedre adgang til transmissionsnettene. I 11 medlemsstater har fuld implementering af ejermæssig adskillelse sikret effektiv netadgang, hvilket har restruktureret elsektoren fundamentalt. Men i en række lande halter udviklingen stadigvæk meget.
- Mere effektiv anvendelse og udvikling af nettene. Kommissionen forventer, at kommende fælleseuropæiske bindende retningslinjer og "grid-codes" vil føre til øget neteffektivitet. Fra 2013 vil forsyningsselskaber og forbrugere få lettere adgang til infrastrukturen og profitere af lavere transaktionsomkostninger for grænseoverskridende handel.

For at indfri målsætningen om en gennemførelse af det indre energimarked i 2014 er det nødvendigt at tackle en række udfordringer hurtigst muligt.

Handlingsplanen rummer 20 konkrete initiativer som Kommissionen enten har påbegyndt eller agter at påbegynde i den kommende tid og afslutte inden for de følgende to år. Initiativerne sigter på at sikre gennemførelsen af direktiverne, øge forbrugernes kompetencer og aktive deltagelse, mo-

dernisere EU's energisystemer og sikre et passende niveau for medlemsstaternes interventioner i energisektoren.

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

Der er tale om en meddelelse fra Kommissionen. Europa-Parlamentet har ikke udtalt sig om sagen.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Der redegøres ikke for nærhedsprincippet, idet der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen.

#### **6. Gældende dansk ret**

Der redegøres ikke for gældende dansk ret, da der alene er tale om en meddelelse.

#### **7. Konsekvenser**

Der redegøres ikke for konsekvenserne, idet der alene er tale om en meddelelse. I det omfang meddelelsens initiativer udmøntes vil nogle af dem i varierende omfang medføre øgede omkostninger. Det gælder især initiativer vedrørende infrastrukturen. Der vil være behov for nærmere vurdering af de statsfinansielle konsekvenser i forbindelse med konkret udmøntning.

Samtidig forventes handlingsplanen at indebære en bedre funktionalitet af det indre marked for energi med de deraf følgende positive økonomiske konsekvenser.

Additionelle udgifter afholdes inden for eksisterende rammer.

#### **8. Høring**

Meddelelsen blev sendt i bred høring med frist den 10. december 2012. Sagen blev desuden behandlet på klima-, energi- og bygningspolitisk specialudvalg den 2. november, 2012, hvor der fremkom følgende bemærkninger:

Det Økologiske Råd støtter udvikling af dynamiske elpriser, og henviser til, at varmesiden skal inkluderes i forhold til den dynamiske prissætning.

Dansk Energi nævnte, at det er vigtigt at fremme incitament for investeringer i energimarkedet for finansielle investorer både ift. produktion og distribution.

Ved høringsfristens udløb den 10. december var der indkommet høringssvar fra hhv. Dansk Energi, DONG Energy A/S, Dansk Industri (DI), Vindmølleindustrien, Vedvarende Energi, Greenpeace, Advokatsamfundet, Danmarks Almene Boliger, Dansk Fjernvarme og CO-industri. De fire sidstnævnte meddelte, at man ingen bemærkninger havde. Resultatet af høringen kan resumeres således:

#### *Generelle bemærkninger*

Greenpeace har ikke afgivet generelle bemærkninger. Alle øvrige høringsparter hilser meddelelsen velkommen og støtter dens overordnede budskaber, bortset fra Vedvarende Energi, som finder at meddelelsen giver et fordrejet billede af behov for og udvikling af de indre el- og gasmarkeder.

#### *Gennemførelse af eksisterende lovgivning*

Dansk Energi finder det positivt, at Kommissionen har fokus på implementering af den allerede vedtagne EU lovgivning, frem for blot at komme med nye direktiver og forordninger. Også DONG Energy A/S støtter Kommissionens krav om rettidig implementering som en central forudsætning for at opnå et omkostningseffektivt energisystem med en stigende andel af vedvarende energi. DONG Energy A/S anbefaler i den sammenhæng, at meddelelsen bliver en rettesnor for det af regeringen igangsatte reguleringseftersyn af elsektoren.

#### *Detailmarkedet og regulerede priser*

Dansk Energi deler Kommissionens syn på, at den omfattende brug af prisreguleringer, som stadig finder sted i en lang række EU-lande, hindrer, at leverandørerne kan tilbyde attraktive tjenester og skræddersyede, dynamiske prissætningsordninger. Samtidig virker regulerede priser afskrækkende på nye markedsdeltagere, som ellers vil kunne konkurrere med allerede etablerede virksomheder. Dansk Energi er endvidere enig i Kommissionens betragtning, at selvom der med regulerede priser kan opnås dækning af omkostningerne, så er ulempen, at det ikke sender det rette prissignal til at sikre effektive investeringer. Investorerne opfatter dem snarere som et tegn på politisk indgriben, hvilket kvæler investeringerne.

DONG Energy A/S finder, at priser generelt bør fastsættes på et marked, hvor udbydere konkurrerer og hvor forbrugere forfølger de bedste handler. Det bør også gælde for energipriser i detalledet.

DI er enig med Kommissionen i, at enhver regulering af markedets energipriser snarest skal fjernes. Der bør skelnes skarpt mellem prisregulering og forsyningspligt. Her savnes flere konkrete udspil fra Kommissionen til, hvordan forsyningspligten bør organiseres. En given forsyningspligt bør tage udgangspunkt i "supplier of last resort".

#### *Sårbare kunder/beskyttelse af forbrugere*

Vedvarende Energi kritiserer meddelelsens synspunkt om, at det væsentligste redskab til beskyttelse af forbrugere er en øget konkurrence indenfor husholdningssegmentet af el- og gasmarkederne. Vedvarende Energi noterer, at der samtidig nævnes eksempler på kombination af elsalg med teleabonnementer, som et positivt eksempel. Der nævnes intet om behovet for at et organ til beskyttelse af forbrugere. Der er efter Vedvarende Energis vurdering behov for at kræve simpelhed i el- og gastilbud, så forbrugerne kan overskue de forskellige tilbud og sammenligne dem. Ved at kombinere el- og gasleverancer med f.eks. telefonabonnementer kan det være meget svært at sammenligne de forskellige tilbud. Den slags abonnementer bør derfor undgås. Til gengæld kan der være fordele ved at kombinere el- og gassalg med salg af energibesparelser og evt. vedvarende energi, for at støtte omstillingen til vedvarende energi. Vedvarende Energi mener ikke, at øget konkurrence på forbrugermarkedet kan beskytte alle forbrugere mod højere priser. Uden nationale organer, der kan sikre rimelige priser for småforbrugere, vil øget konkurrence snarere give højere priser for de små forbrugere end lavere priser.



Dansk Energi er positivt indstillet overfor, at Kommissionen i 2013 vil fremlægge retningslinjer for definitionen af ”udsatte kunder”, så der kommer mere ensartethed i, hvordan forskellige EU lande bruger dette som argument for regulerede priser.

#### *Nationale kapacitetsmarkeder*

Dansk Energi peger på, at der i landene omkring Danmark er en række igangværende nationale initiativer til at indføre kapacitetsbetalinger. Sverige og Finland har i mange år haft strategiske reserver til at dække tilstrækkelig kapacitet i spidslasttimer. England indfører i 2013 kapacitetsbetaling. Belgien, Frankrig og Tyskland diskuterer p.t. intensivt om kapacitetsbetalinger skal indføres i 2015. Problematikken omkring forsyningssikkerhed og manglende kapacitet opstår, da indtjeningen på de europæiske kraftværker, herunder også de danske, ikke kan få afdækket de faste omkostninger (kapacitet) via elmarkederne.

Dansk Energi noterer sig, at Kommissionen udtrykker bekymring over manglen på en europæisk tilgang til imødegåelse af udfordringerne for forsyningssikkerheden. Kommissionen påpeger, at hvis et kapacitetsmarked ikke er veldesignet, kan det hindre markedsintegrationen i Europa. Det er Dansk Energi enig i, og ser derfor frem til den af Kommissionen nyligt lancerede offentlige høring, som skal afdække behovet for kapacitetsmekanismer i Europa, samt Kommissionens evt. efterfølgende retningslinjer for design af kapacitetssystemer. Det er for Dansk Energi afgørende, at de nationale kapacitetssystemer, der er undervejs, er markedsbaserede og i overensstemmelse med lige og fair konkurrencevilkår for alle aktører på tværs af lande grænser.

Dansk Energi lægger derfor afgørende vægt på, at der startes en transparent diskussion af, hvordan forsyningssikkerheden opretholdes under fair og lige vilkår i et marked med en stigende andel af vedvarende energi. Der bør ses på de beslutninger, der træffes i vore naboblade, og hvilken indflydelse disse har på den danske forsyningssikkerhed og konkurrencesituation. Eksempelvis integration og forbedring af de eksisterende markeder og udvidelse af markederne for systemydelse på tværs af grænser.

Samtidig opfordrer Dansk Energi til, at der laves et udredningsarbejde om forsyningssikkerheden i Danmark med henblik på at man kan være klar til evt. at indføre et markedsbaseret system for betaling af kapacitet til kraftvarmeproduktion med særlig fokus på den overgangsperiode, hvor det eksisterende marked ikke er tilstrækkeligt samt at grundbeløbsbetaling til decentrale værker ikke forlænges i den nuværende form. Der skal desuden skeles til udviklingen af betaling for kapacitet i naboområdet, her særligt Tyskland, der forventes at indføre en metode i 2015. Det kan, også i Danmark, blive nødvendigt, at se på markedsbaserede kapacitetsmarkeder som en overgangsløsning (ud over det eksisterende marked for el og systemydelse) for sikre kapacitet nok til opretholdelse af forsyningssikkerheden.

DONG Energy A/S understreger, at elmarkedets design bør tilpasses, så det sikrer forsyningssikkerheden og en omkostningseffektiv vej hen mod et energisystem, baseret på vedvarende energikilder. Konkret er det afgørende, at markederne giver incitamenter til at investere og holde eksisterende fleksible termiske anlæg i drift til et niveau, som sikrer rettidig og tilstrækkelig produktionskapacitet. Tilpasninger og særlige foranstaltninger med henblik på at sikre tilstrækkelige kapacitet skal koordineres på regionalt niveau eller omhyggeligt udformes med henblik på at løse spe-

cifikke lokale og nationale udfordringer for at forhindre konkurrenceforvridende virkninger på samhandelen og negative effekter på forsyningssikkerheden for tilstødende områder. Desuden bør sådanne foranstaltninger i almindelighed udformes på en sådan måde, at de minimerer forvridende effekter på eksisterende markeder og deres prissignaler.

Greenpeace finder, at nationale kapacitets-"foranstaltninger" kan forvride markedet. Nationale kapacitetsbetalinger eller foranstaltninger diskuteres i visse hovedstæder med et eneste fokus på elproduktion, og i nogle tilfælde skelnes der ikke engang mellem fleksibel og ufleksibel forsyning. Der ses bort fra energibesparelser, foranstaltninger på efterspørgselssiden og lagring, og en satsning på kapacitetsmekanismer kan føre til at omdirigere investeringer fra intelligente net, regionale samkøringsforbindelser mhp. balancering og fra innovative vedvarende energiteknologier og effektivitetsteknologier. Rådet bør derfor anmode Kommissionen om en detaljeret vurdering af EU's kapacitetssituation i 2030- og 2050-horisonten og af europæiske strategier, der fremmer vedvarende energi og energieffektivitet.

#### *Støttesystemer for vedvarende energi*

Vedvarende Energi noterer sig Kommissionens forslag om, at den skal vurdere støtten til VE, lave en vejledning for støtteordninger for VE, og revidere retningslinjerne for miljøbeskyttelse mht. støtte til VE. Alt dette skal bl.a. ske for at fremme integration på tværs af grænserne. Vedvarende Energi påpeger, at Kommissionen tidligere har arbejdet med forslag til fælles støttesystemer for vedvarende energi, som efter Vedvarende Energis vurdering ville have begrænset den udvikling af VE, vi har haft i EU, bl.a. ved at stoppe de mest effektive støttesystemer: faste afregningspriser i en fastsat periode. Samtidig kan Vedvarende Energi ikke se, at der er behov for at fremme integration af støttesystemer på tværs af landegrænser, men derimod for at udveksle erfaringer om VE-støtte mellem EU-landene. Derfor foreslår Vedvarende Energi, at EU Kommissionen ikke opfordres til at lave vejledninger om støtteordninger for VE og til at arbejde for integration af støttesystemer på tværs af landegrænser. Til gengæld foreslår Vedvarende Energi, at Kommissionen organiserer et permanent forum for udveksling af erfaringer med støtteordninger for vedvarende energi, hvor Kommissionen og landene i fællesskab kan vurdere udviklingen af støttesystemer for VE.

#### *Miljødumping*

Vedvarende Energi noterer, at det af meddelelsen fremgår, at import af el og gas til EU sker uden nogen afgifter. Vedvarende Energi kritiserer, at det ikke samtidig nævnes, at elimport ofte sker fra elproduktionsanlæg med større miljøbelastninger og lavere sikkerhed end anlæg i EU. For eksempel importerer Norden (via Finland) store mængder el fra Rusland, fra St. Petersborg området, hvor en stor del af strømmen produceres på reaktorer af Tjernobyl-typen, svarende til det Ignalina-værk, som Litauen blev tvunget til at lukke for at højne atomkraftsikkerheden indenfor EU. Der er en tilsvarende situation med import af el fra Ukraine fra gamle kulkraftværker. Den slags import giver et skævt marked, hvor producenter udenfor EU ikke har de samme miljøkrav som producenter indenfor EU. EU bør arbejde for et marked med lige vilkår for alle producenter, indenfor som udenfor EU. Derfor må EU kræve at anlæg, der eksporterer el til EU, skal have samme miljøkrav som elproducenter i EU.

#### *Distribution*

DONG Energy A/S er enig med Kommissionen om den strategiske betydning af 'smart grids' og timebetalingsmålere, der kan sikre slutkundernes aktive deltagelse i markedet. På den måde kan værdien af fleksibilitet mht. integration af vedvarende energi og effektivitet mht. udnyttelse af distributionsnettet realiseres. Desuden kan det være en drivkraft for mere aktive forbrugere og innovative forretningsmodeller. Kommissionen anfører imidlertid, at koncessioner til bl.a. drift af distributionsnet mest hensigtsmæssigt tildeles via et udbud på et ikke-diskriminerende grundlag. De potentielle konsekvenser af dette udsagn er efter DONG Energy A/S's opfattelse uklare, men man gør opmærksom på det faktum, at distributionsnettene er naturlige monopoler og repræsenterer en betydelig værdi. Der er en tæt sammenhæng mellem ejerskab af nettene, langsigtede investeringsbeslutninger og prioriteringer i forbindelse med den daglige drift af nettene. Investeringerne har typisk en 40 års horisont, og det er derfor en nødvendighed, at netejeren kan være sikker på, at aktiverne vil bevare deres værdi også i det lange løb

#### *Rollefordelingen mellem monopol og marked*

Dansk Energi noterer, at Kommissionen fremhæver at rollefordelingen mellem monopol og marked skal revurderes i et mere intelligent energisystem. Her finder Dansk Energi, at den danske "engrosmodel" er et oplagt eksempel. Dansk Energi opfordrer derfor til, at der fra dansk side arbejdes proaktivt for at fremme den danske model i forhold til en nordisk og europæisk harmonisering på detailmarkedet. En tættere koordinering på EU-niveau vil sikre, at kommercielle operatører kan agere i et ensartet marked overfor netvirksomheder på tværs af EU. Det kunne fx ske ved harmonisering af markedsmodeller på detailmarkedsniveau, med den danske engrosmodel som udgangspunkt. Derfor anbefaler Dansk Energi, at Kommissionens såkaldte "Smart-Grid Task Force" bør opstille og anbefale et egentligt markedsdesign – og ikke kun en datamodel, som arbejdet pt. alene har fokus på.

Sagen blev behandlet på Klima-, Energi- og Bygningspolitisk Specialudvalg den 22. januar 2013, hvor der fremkom følgende bemærkninger:

Dansk Energi betonedede betydningen for det indre marked af indfasning af vedvarende energi, samt at der til trods for ejermæssig adskillelse kan være problemer i forhold til aktørernes ageren på markedet. Dansk Energi nævnte desuden problemstillingen omkring 'loop-flows' som væsentlig, samt at prisen for manglende fuld udbygning af det indre marked for energi ses nu i form af forsyningssikkerhedsudfordringer.

VedvarendeEnergi nævnte, at miljødumpingsaspektet, samt beskyttelse af små forbrugere er vigtigt. VedvarendeEnergi mener, at meddelelsen fokuserer for meget på udbygning af elnettet - og ikke tager tilstrækkelig højde for mulighederne for lokal fleksibilitet.

Det Økologiske Råd mener, at sektoren har problemer med tænke markedsorienteret, og at der er brug for en plan B i forhold til kapacitetsmekanismer og fokus på efterspørgselssiden, og fremhævede her energieffektivitet.

NOAH og Dansk Fjernvarme fremhævede ligeledes lokalt baserede løsninger og nævnte, at kapacitetsproblemer bliver en realitet.

Landbrug&Fødevarer nævnte, at implementering er central, og at der skal holdes fast i gennemførelse af allerede vedtagne instrumenter.

Greenpeace fremhævede, at energimarkedet er skævvredet af subsidier til fossile brændsler.

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

Der var en indledende udveksling af synspunkter på rådsmødet den 3. december 2012. Medlemslandene kommenterede meget bredt om alt fra støttesystemer til vedvarende energi, nuklear sikkerhed, kapacitetsmarkeder/-mekanismer, energiisolation, energifattigdom og forbrugerhensyn, infrastruktur, manglende implementering af 3. liberaliseringspakke og samspillet med energieffektivitet og ETS. En række af de nye medlemslande lagde særlig vægt på at intensivere arbejde med at sikre indfrielsen af 2015-målet vedr. afslutning af energiisolation, besluttet på Det Europæiske Råd i februar 2010. Andre lande betonedede fuld implementering af gasdirektivet under 3. liberaliseringspakke, håndtering af problemet med loop-flows, harmoniseringsgraden af EU's 27 forskellige støttesystemer til vedvarende energi og nye mål for vedvarende energikilders andel. En række lande adresserede spørgsmålet om forbrugerhensyn og behovet for at beskytte sårbare kunder og håndtere energifattigdom, mens andre lande betonedede, at der ikke skal føres socialpolitik gennem energipolitikken. Endvidere blev emnet kapacitetsmarkeder/-mekanismer taget op af flere medlemsstater, hvor der generelt var enighed om bekymring ved nationale, ikke-koordinerede tiltag til styrkelse af back-up-kapaciteten i et elsystem, der i tiltagende grad er baseret på fluktuerende vedvarende energikilder. Omvendt mente enkelte medlemsstater ikke, at etablering af kapacitetsmarkeder er problematisk, så længe indsatsen ligger inden for det indre markeds regelsæt. Enkelte lande var utilfredse med Kommissionens retorik i meddelelsen fsva regulerede priser som et negativt og uønsket aspekt i det indre marked. Endelig var der en opfordring til Kommissionen til at fremsætte klare retningslinjer ift. fortolkningen af el- og gasdirektivernes unbundlingbestemmelser mhp. at muliggøre et investeringsflow fra institutionelle investorer til såvel produktion som transmission.

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

Regeringen hilser Kommissionens meddelelse velkommen som et godt grundlag for en drøftelse af problemerne med den fulde gennemførelse af det indre energimarked, og hvordan man kommer videre. Regeringen lægger vægt på, at opfølgning på meddelelsen bliver ambitiøs med hensyn til den fulde gennemførelse af det indre el- og gasmarked, både hvad angår indhold og timing, således at målet om fuld gennemførelse i 2014, sat af Det Europæiske Råd i februar 2011, kan blive indfriet.

Regeringen lægger vægt på, at der i gennemførelsen af det indre el- og gasmarked sikres sammenhæng mellem mål, midler og finansiering. Udmøntningen af Kommissionens konkrete initiativer bør ske på en måde, der understøtter den økonomiske genopretning og understøtter konsolidering af de offentlige finanser, er omkostningseffektiv og tager hensyn til virksomhedernes konkurrenceevne.

Regeringen vil arbejde for en ambitiøs grøn vækst dagsorden i Europa, der kan bidrage til at skabe ny vækst og beskæftigelse i Europa og understøtte bæredygtig og effektiv brug af ressourcer.

Regeringen vil arbejde for, at meddelelsen bidrager til at fremme, at EU når sine langsigtede klima- og energimål, herunder særligt i forhold til reduktion af udledninger af drivhusgasser, vedvarende energi og energieffektivitet. I den forbindelse er et velfungerende CO<sub>2</sub>-kvotemarked helt central. Regeringen vil endvidere arbejde for, at den politiske drøftelse af det indre energimarked rækker ind i post-2020 perspektivet med henblik på at understøtte arbejdet for, at der i EU fastlægges bindende mål for drivhusgasudledning, energibesparelser og vedvarende energi efter 2020.

Kommissionens initiativer bør også understøtte konkurrencen og investeringer i infrastrukturen. Kommissionen peger i den sammenhæng bl.a. på et princip om at udbyde koncessioner til drift af distributionsnet på ikke-diskriminerende vilkår som et princip, der kan medvirke til at øge effektiviteten og de markedsmæssige incitamenter. De mulige konsekvenser af dette udsagn kan imidlertid være ganske omfattende, og der bør derfor gennemføres en grundig konsekvensanalyse, der også omfatter juridiske vurderinger, idet forandringerne kan være væsentlige. Det af regeringen igangsatte reguleringseftersyn vedrørende elsektoren forventes også at omfatte dette spørgsmål.

I relation til investeringer i infrastrukturen lægger regeringen vægt på, at rammerne for finansielle investorers deltagelse i investeringer i såvel infrastruktur som produktion gøres så klare som muligt, samtidig med at hensigten med 3. liberaliseringspakkes krav om ejermæssig adskillelse, nemlig at fjerne incitamenterne til konkurrenceforvridning, ikke undergraves.

Regeringen finder, at elmarkedet som udgangspunkt er det rigtige instrument til at løse spørgsmål knyttet til forholdet mellem forbrug og produktion. Stigende elpriser som følge af mangel på kapacitet vil normalt virke som incitament til at sikre at ny kapacitet tilvejebringes, og nationale kapacitetsmarkeder kan få konkurrenceforvridende konsekvenser. Regeringen anerkender imidlertid, at der kan være en risiko for forsyningssikkerheden, og den følger derfor udviklingen nøje og vurderer løbende, om der er behov for nye mekanismer, herunder lokalt baserede løsninger, til at sikre den nødvendige kapacitet. Regeringen hilser i den forbindelse Kommissionens kommende høring om behov for kapacitetsmekanismer, som eventuelt efterfølges af retningslinjer for opbygningen af kapacitetsmekanismer, velkommen. Såfremt kapacitetsmarkeder ikke kan undværes, er det afgørende, at de udformes på et fælles, harmoniseret EU-grundlag, baseret på principperne for det indre marked.

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

Sagen blev forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 30. november 2012 forud for rådsmødet (energi) den 3. december 2012.

### 3. Det europæiske semester/Den årlige vækstundersøgelse 2013

KOM (2012) 750

- Revideret udgave af samlenotat forud for rådsmøde (miljø) den 17. december 2012. Ændringer er markeret med streg i margenen.

#### 1. Resumé

Det Europæiske Semester for 2013 blev indledt med publiceringen af Kommissionens Årlige Vækstundersøgelse. Frem mod Det Europæiske Rådsmøde til marts 2013 diskuteres anbefalingerne i undersøgelsen i de relevante rådsformationer, herunder rådet af energiministre, hvorefter der vil blive udarbejdet landespecifikke anbefalinger, der skal sikre en koordineret økonomiske politik i EU.

I vækstundersøgelsen fremhæver Kommissionen fem prioriteringsområder. Inden for disse områder er der en række anbefalinger på klima-, energi- og bygningsområdet. Mest centralt står, at Kommissionen anbefaler øgede investeringer i energi, styrkelse af energimarkederne, herunder ejermæssige adskillelse af transmission, produktion og distribution af el samt fremme af energieffektiv renovering.

Med henblik på at strukturere energirådets bidrag til den generelle rapport om fremskridt i forhold til Europa 2020-målene har formandskabet stillet spørgsmål til medlemslandene om henholdsvis barrierer og instrumenter i forhold til indfrielse af målene.

#### 2. Baggrund

Rammen for de økonomisk-politiske samarbejdsprocesser i EU, Det europæiske semester, indledes officielt med Kommissionens årlige vækstundersøgelse og afsluttes med det Europæiske Rådsmøde i juni 2013. Formålet med det Europæiske Semester er at styrke "ex-ante koordinationen" af den økonomiske politik, dvs. at sikre drøftelser af EU-landenes økonomiske politik forud for vedtagelsen af national politik i lyset af, at den økonomiske politik i det enkelte land kan påvirke andre lande.

Det europæiske semester starter med Kommissionens offentliggørelse og Rådets drøftelser af den årlige vækstundersøgelse. Den årlige vækstundersøgelse skal igangsætte grundige fælles drøftelser af de overordnede økonomiske udfordringer, og danne grundlag for økonomiske anbefalinger til EU-landene.

Vækstundersøgelsen er på dagsordenen til energirådsmødet den 22. februar med henblik på udveksling af synspunkter, herunder om fremskridt med hensyn til Europa 2020-målene.

#### 3. Formål og indhold

Kommissionens prioriteringer for medlemslandenes og unionens reformer i 2013 er de samme som i 2012, dvs. 1) differentierede og vækstfremmende fiskal konsolidering, 2) fremme af norma-

le lånemuligheder for erhvervslivet, 3) kort og langsigtede tiltag til fremme af vækst og konkurrenceevne, 4) håndtering af den reducerede beskæftigelse, herunder de afledte sociale konsekvenser af krisen, og 5) moderniseringen af den offentlige sektor.

Specielt prioritet 1, 3 og 4 er relevante for energidagsordenen. Den Årlige Vækstundersøgelse anbefaler følgende fokusområder (i ikke prioriteret rækkefølge):

- Forøgede investeringerne i energi, samt en omkostningseffektiv udnyttelse af ressourcerne.
- Beskatningen af bl.a. forbrug og forurening skal øges, samtidig med at momsens og indkomstskatten reduceres.
- Miljøskadelige subsidier skal udfases.
- Fremme af energieffektiv renovering, der som minimum opfylder kravene i EU's energieffektiviseringsdirektiv.
- Sikre stabile rammevilkår og dermed fundamentet for nye teknologier, herunder grønne teknologier.
- Øge ressourceudnyttelsesgraden og fremme genanvendelsen.
- Fortsætte implementeringen af den tredje energipakke og den ejermæssige adskillelse af transmission, produktion og distribution af el.
- Satsning på jobskabelse inden for den grønne økonomi.
- Sikre alle har adgang til energi- og boligforhold af høj standard.
- Fremskynde implementeringen af Single European Sky, hvorved organiseringen af luftrummet effektiviseres med reduktion af energiforbruget til flyvning potentielt reduceres.

Drøftelserne på rådsmødet søges af formandskabet fokuseret på barrierer for opfyldelsen af Europa 2020 energimålene og på valget af instrumenter. På grundlag af resultatet af drøftelserne agter formandskabet at udarbejde energirådets bidrag til den generelle rapport om Europa 2020 til Rådet for Almindelige Anliggender.

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

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant.

#### **6. Gældende dansk ret og forslagens konsekvenser herfor**

Ikke relevant.

#### **7. Forslagets konsekvenser for statsfinanserne, samfundsøkonomien, miljøet og beskyttelsesniveauet**

Det styrkede makroøkonomiske samarbejde og overvågning ventes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser, i det omfang en sådan overvågning gennem en konsistent implementering af reglerne bidrager til at understøtte makroøkonomisk stabilitet, og sikrer en bæredygtig vækst og beskæftigelse i medlemslandene.

## 8. Høring

Samlenotat om samme emne, men med henblik på miljørådsmødet den 17. december 2012, blev sendt i høring i Klima-, Energi- og Bygningspolitisk Specialudvalg den 30. november 2012 med frist mandag d. 3. december 2012. Følgende bemærkninger blev afgivet:

Landbrug & Fødevarer kan umiddelbart bakke op om de af Kommissionens anbefalinger, der vedrører klima-, energi- og miljøområdet. Udover det beskrevne i Klima-, Energi- og Bygningsministeriets notat, vil Landbrug & Fødevarer endvidere opfordre til, at det bliver en dansk europapolitisk prioritet for 2013 at sikre fremdrift i den igangværende revision af energibeskatningsdirektivet.

Som det også fremgår af Kommissionens supplerende materiale til Kommissionens Årlige Vækstundersøgelse 2013 ('Towards Fair and Competitive Tax Systems'), kan revisionen af energibeskatningsdirektivet medvirke positivt til både grøn omstilling og grøn vækst. Da Danmark i dag har den højeste miljørelaterede skatte- og afgiftsbelastning, kan revisionen ligeledes medvirke til at styrke dansk konkurrenceevne.

Sagen blev behandlet på klima-, energi- og bygningspolitisk specialudvalg den 22. januar 2013, hvor der fremkom følgende bemærkninger:

Dansk Energi er enig i vækstundersøgelsens fokusområde omkring beskatning af forurening. I forhold til formandskabets spørgsmål ifm energirådsmødet, er særligt de lave kvotepriser en barriere. Regeringen bør i deres svar fokusere på ETS-problematikken.

Det Økologiske Råd fremhævede, at det bør være investeringer i vedvarende energi, der er centralt. Desuden er det beklageligt, hvis luftfart ikke medtages ift. ETS.

Vedvarende Energi understregede vigtigheden af, at energieffektive renoveringer bliver taget op, særligt da der inden for dette område er gode danske eksportmuligheder.

Greenpeace understregede, at det er vigtigt, at regeringen arbejder for, at det er bæredygtig energi, der fokuseres på.

NOAH nævnte, at fokus på beskatning synes at stå i kontrast til ønsket om forbedret konkurrenceevnen.

Landbrug & Fødevarer understregede, at de gerne så, at regeringen arbejder for, at andre lande kommer op på det danske afgiftsniveau og dermed sikrer lige konkurrencevilkår.

## 9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

EU-landene ventes generelt at tage præsentationen af den årlige vækstundersøgelse 2013 til efterretning.

## 10. Regeringens generelle holdning



Regeringen forventer at tage præsentationen af Kommissionens Årlige Vækstundersøgelse 2013 til efterretning. Regeringen er enig i de fem overordnede prioriteter, der er fremlagt i Kommissionens årlige vækstundersøgelse for 2013. Regeringens politik og reformdagsorden er generelt i overensstemmelse med Kommissionens overordnede prioriteter og anbefalinger.

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

Sagen har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering forud for miljørådsmødet den 17. december 2012.

#### **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). COM(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.*

##### **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-oktober 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 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.

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 tildelte 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, til og fra 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 CO2-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 beskeden.

## **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.

Sagen har været i skriftlig høring i Klima-, Energi- og Bygningspolitisk Specialudvalg fra d. 31. januar – d. 4. februar 2013, hvor der ikke blev fremsendt bemærkninger.

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

Regeringen støtter Kommissionens forslag.

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

Grund- og nærhedsnotat er oversendt til Folketingets Europaudvalg d. 17. december 2012.

## **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 irske formandskab prioriterer forslaget og arbejder for, at der indgås en aftale i førstelæsning.

### **3. Formål og indhold**

Med forordning 510/2011 blev der fastsat et bindende gennemsnitligt emissionsloft for samtlige nyregistrerede 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 køreklare vægt 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, må den gennemsnitlige udledning ikke overstige 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 gøres målet på 147 g CO<sub>2</sub>/km fra 2020 bindende, og der fastlægges 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 køreklare vægt 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 forslagets 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.

For Danmarks vedkommende er afgiften på en person- og varebil i høj grad bestemt af bilens brændstofforbrug (CO<sub>2</sub>-udledning). En reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen må derfor forventes at reducere provenuet fra bilafgifterne samt fra brændstofafgifterne, hvilket potentielt kan medføre et tab for statskassen.

Det er imidlertid vanskeligt at opgøre de præcise konsekvenser, idet regeringsgrundlaget angiver, at der skal gennemføres en provenuneutral omlægning af afgifterne på personbiler, som skal understøtte klima og miljø. Et evt. mindreprovenu vil skulle samles op i forbindelse med fremskrivninger af 2020-planen.

### 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. ton 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 otte 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, forsyningssikkerheden 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 måltallene 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 ses 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 afholdt fem møder i rådets arbejdsgruppe under det cypriotiske og irske 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 vægtning 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 personbilsforslaget gives

der et incitament til storskala, såfremt superkreditterne udnyttes. Herigennem bidrages til en grøn omstilling af transportsektoren.

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

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

Forslaget til forordningen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

## **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 irske formandskab prioriterer forslaget og arbejder for, at der indgås en aftale i førstelæsning.

### **3. Formål og indhold**

Med forordning 443/2009 blev der fastsat et bindende gennemsnitligt emissionsloft for samtlige nyregistrerede 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, at det gennemsnitlige emissionsloft på 95 g CO<sub>2</sub>/km fra 2020 kan nås, 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 forslagets 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 brændstofbesparelse 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.

For Danmarks vedkommende er afgiften på en person- og varebil i høj grad bestemt af bilens brændstofforbrug (CO<sub>2</sub>-udledning). En reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen må derfor forventes at reducere provenuet fra bilafgifterne samt fra brændstofafgifterne, hvilket potentielt kan medføre et tab for statskassen.

Det er imidlertid vanskeligt at opgøre de præcise konsekvenser, idet regeringsgrundlaget angiver, at der skal gennemføres en provenuneutral omlægning af afgifterne på personbiler, som skal understøtte klima og miljø. Et evt. mindreprovenu vil skulle samles op i forbindelse med fremskrivninger af 2020-planen.

##### 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. ton 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 otte 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 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 sporvidde) 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, opridses 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 ses 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.

Vedvarende Energi

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 emissionslofterne.

Dansk Erhverv

Der bakkes op om CO2 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.

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 afholdt fem møder i rådets arbejdsgruppe under det cypriotiske og irske 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 er 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 til-

tag, 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.

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

| Forslaget til forordningen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.