



Energi-,
Forsynings- og
Klimaministeriet

Samlenotat

Kontor
EU-kontoret

Dato
14. juni 2018

Rådsmøde (miljø) den 25. juni 2018

Dagsorden	Side
1. Forslag om fastsættelse af reduktionskrav for nye person- og varebilers CO ₂ -udledning	2
- <i>Politisk drøftelse</i>	



1. Forslag om fastsættelse af reduktionskrav for nye person- og varebilers CO₂-udledning

KOM(2017) 676

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

1. Resumé

Europa-Kommissionen har som led i vejpakken af 8. november 2017 fremsat et forslag om krav til nye person- og varebilers CO₂-udledning. Forslaget indeholder krav om, at nye person- og varebiler på EU-plan skal opnå 15 pct. CO₂-reduktion i 2025 og 30 pct. CO₂-reduktion i 2030 set i forhold til CO₂-krav på EU-plan i 2021. Endvidere foreslås et incitament for bilproducenter til at sælge flere nul- og lavemissionskøretøjer, således at en producent kan få slækket sit specifikke CO₂-krav, hvis producenten sælger flere end det fastsatte benchmark på 15 pct. nul- og lavemissionskøretøjer i 2025 og 30 pct. nul- og lavemissionskøretøjer i 2030.

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser. Forslagets umiddelbare statsfinansielle konsekvenser forventes at være betydeligt negative og er ved at blive analyseret nærmere. Forslaget kan forventes at begrænse transportsektorens udledninger og kan derved bidrage til Danmarks 2030-reduktionsmål for de ikke-kvotebelagte sektorer.

Regeringen er overordnet positiv over for forslaget. Regeringen har opfordret EU til at accelerere overgangen til lavemissions-mobilitet, til at foreslå ambitiøse krav, som skal gælde efter 2020, og til at promovere lavemissionstransport i hele EU. Danmark er tilhænger af EU's arbejde med at stille CO₂-krav til lette køretøjer, da disse har vist sig at være en effektiv måde at reducere CO₂-udledningen på EU-niveau fra sådanne køretøjer på.

Det bulgarske formandskab har sat forslaget på dagsordenen til miljørådsmødet den 25. juni 2018 til politisk drøftelse.

2. Baggrund

Kommissionen har den 8. november 2017 fremsat et forslag til ændring af Rådets og Europa-Parlamentets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye person- og varebilers bilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, KOM (2017) 676.

Forslaget indgår i EU's klimastrategi for perioden frem mod 2030, idet transportsektoren står for godt 20 pct. af EU's samlede drivhusgasudledninger. Transportsektoren udgør samme størrelsesorden i Danmark.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 192 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.



Den nuværende EU-lovgivning på området består af to forordninger for henholdsvis personbiler og varebiler, hvor nye personbiler i EU skal overholde krav, så de tilsammen opnår en udledning på maksimalt 95 gram CO₂ per kilometer i 2021, og nye varebiler i EU tilsammen opnår maksimalt 147 gram CO₂ per kilometer. I det nye forslag samles de to forordninger til én, hvor de nuværende CO₂-krav strammes med krav for 2025 og 2030.

3. Formål og indhold

Forslaget har et tredelt formål, der er 1) at bidrage til at nå EU's klimaforpligtelser i medfør af Parisaftalen ved at reducere CO₂-udledningen fra lette køretøjer på en omkostningseffektiv måde, 2) at nedbringe brugernes brændstofomkostninger og 3) at styrke den europæiske bilindustri konkurrenceevne.

Forslaget omhandler generelt, hvilke krav der skal stilles til bilproducenter fra 2020 og frem fsva. nye lette køretøjers CO₂-udledning. Lette køretøjer dækker både personbiler og varebiler.

Reduktionskrav

Forslaget stiller krav om, at nye lette køretøjer på EU-plan skal opnå 15 pct. CO₂-reduktion i 2025 og 30 pct. CO₂-reduktion i 2030 set i forhold til CO₂-kravene på EU-plan i 2021. Kommissionen vurderer, at de foreslåede krav for nye køretøjer vil kunne sikre en reduktion af *personbilers* samlede CO₂-udledning med ca. 30-35 pct. i 2030 set i forhold til 2005 på EU-plan.

De nye krav vil ifølge forslaget blive opgjort efter den nye testprocedure, *WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure)*. Denne testprocedure vil blive indfaset i de kommende år og vil påvirke de enkelte bilfabrikanter forskelligt. På grund af den nye testprocedure er de nye krav angivet i procent og ikke i gram CO₂ per kilometer.

Nul- og lavemissionskøretøjer

Forslaget indeholder et incitament for bilproducenter til at sælge flere nul- og lavemissionskøretøjer. Ved lavemissionskøretøjer forstås nye køretøjer med en udledning på under 50 gram CO₂ pr. kilometer.

Forslaget skal sikre, at en producent kan få reduceret sit specifikke CO₂-krav til solgte biler i gennemsnit, hvis producenten sælger flere end det fastsatte benchmark på 15 pct. nul- og lavemissionskøretøjer i 2025 og 30 pct. nul- og lavemissionskøretøjer i 2030. Nul-emissionskøretøjer vægtes mere fordelagtigt end lavemissionskøretøjer. Incitamentet gælder alene den ene vej, og sælges der færre, skærpes CO₂-kravet således ikke. Incitamentet gives for at understøtte en gradvis transition fra køretøjer med konventionelle motorer til eldrevne køretøjer. Incitamentsstrukturen vil fra 2022 erstatte den såkaldte "superkredit-mekanisme" i den nuværende lovgivning. Superkredit-mekanismen fastslår, at nul- og lavemissionskøretøjer i et vist omfang kan vægte højere i opfyldelsen af producenternes forpligtelser.



I forslaget tages der højde for, at der findes forskellige klasser af biler. Der foreslås derfor en differentiering af kravene, så tungere vægtklasser må udlede mere end lette. Der er tale om en tildelingsmekanisme, som fordeler det samlede krav fra EU-niveau til de enkelte producenter. På den måde tilstræbes det at stille rimelige krav til alle producenter. Dette princip er videreført fra den nuværende lovgivning.

I forslaget såvel som i den nuværende lovgivning sker der en tilpasning af leverandørernes specifikke reduktionskrav efter udviklingen af gennemsnitlig vægt af biler fra den pågældende leverandør set i forhold til udviklingen i gennemsnitsvægten af alle leverede biler i EU. Metoden skal sikre, at CO₂-kravene ikke kan omgås, ved at der i gennemsnit produceres tungere biler i EU. Den nuværende lovgivnings definition af vægt fortsættes til 2025. Forslaget ændrer herefter denne parameter til køretøjets – mere reelle – målte vægt i typegodkendelsen.

Aftaler om at gå sammen (pool)

Det fremgår af forslaget, at producenterne fortsat vil have mulighed for at lave aftaler om at gå sammen om at opfylde deres krav (såkaldt *pool*). Dette betyder, at en producent, hvis forretningsmodel f.eks. hviler på salg af relativt store og/eller tunge køretøjer, kan gå sammen med en producent, der sælger små køretøjer, mod en godtgørelse, som parterne selv definerer.

Reglerne for den eksisterende lovgivning videreføres uden større ændringer. Det betyder bl.a., at producenterne, der går sammen om at opfylde deres krav, skal orientere Kommissionen herom, samt at et sådant samarbejde skal være i overensstemmelse med EU-Traktatens konkurrenceregler. I forslaget lægges der op til, at Kommissionen får hjemmel til efterfølgende via implementerende retsakter at præcisere reglerne herfor.

Manglende overholdelse af reduktionsmål

Forslaget fastsætter, at producenter eller *pools* kan sanktioneres med bøder på 95 € for hver gram CO₂ per kilometer, hvis reduktionsforpligtelsen overskrides. Bestemmelsen er en videreførelse af den eksisterende lovgivning.

Undtagelser for visse producenter

Forslaget viderefører reglerne fra den eksisterende lovgivning om, at producenter, der registrerer under 1.000 ny køretøjer årligt, kan undtages fra kravene. Producenter, der registrerer mellem 1.000 og 10.000 nye personbiler årligt, eller 22.000 varebiler årligt, har mulighed for at ansøge om at få reduceret deres specifikke krav. Herudover videreføres, dog kun til og med 2024, og stadig kun for personbiler, at producenter, der registrerer mellem 10.000 og 300.000 nye personbiler årligt, kan få reduceret deres specifikke krav.

Ansøgninger herom skal indgives til Kommissionen og gives for en periode på fem år.

Miljøforbedringer

Forslaget giver – som i den eksisterende lovgivning – mulighed for at tælle miljøforbedringer (såkaldte *eco-innovations*) med i opfyldelse af CO₂-kravene.



Typegodkendelser

Forslaget rummer en ændring af lovgivningen om typegodkendelse, så typegodkendelsesmyndigheder fremover skal verificere, at nye biler overholder typegodkendelsen. Kommissionen kan derefter korrigere for eventuelle afvigelser, når producentens specifikke årlige CO₂-krav tildeles. Baggrunden for det er de betydelige afvigelser mellem brændstofforbrug og CO₂-udledninger målt med den hidtidige testprocedure, NEDC, og faktisk brændstofforbrug.

På samme baggrund giver forslaget Kommissionen beføjelser til at sikre tilgængelighed af data om faktisk brændstofforbrug og CO₂-udledning og pligt til at rapportere herom.

Ikrafttrædelse og revision

Lovgivningen foreslås at få virkning fra 2020. Der lægges i forslaget desuden op til, at Kommissionen i 2024 skal udarbejde en rapport om, hvorvidt lovgivningen virker efter hensigten.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver. Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

Forslaget skal behandles i Europa-Parlamentets udvalg for miljø, folkesundhed og fødevarerikkerhed (ENVI).

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen har vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen heraf henviser Kommissionen til, at reduktionskrav til CO₂-udledninger for biler og varebiler har været reguleret siden 2009 og 2011, at disse reduktionskrav udløber i 2021, og at der uden fortsat EU-regulering på området vil være en risiko for, at lette køretøjer ikke længere vil bidrage tilstrækkeligt til CO₂-reduktionen. Da der forventes en fortsat vækst i trafikken, vil de overordnede CO₂-reduktioner ikke være nok til at nå EU's klimamål for 2030 og forpligtelserne under Parisaftalen.

Kommissionen finder, at EU-tiltag på området er begrundet, både pga. de grænseoverskridende effekter af klimaforandringerne og behovet for at beskytte det indre marked for køretøjer. Uden EU-tiltag er der risiko for indførelse af en række nationale ordninger, som vil udmønte sig i forskellige ambitionsniveau og parametre. Nationale og lokale tiltag har desuden en formodning imod sig om ikke at være ligeså effektive og kan risikere at fragmentere det indre marked, være konkurrenceforvridende og føre til øgede omkostninger.

Regeringen er enig i, at nærhedsprincippet er overholdt, da fælleseuropæisk regulering på dette område er den mest hensigtsmæssige måde at undgå konkurrenceforvridning på og er mere effektiv i forhold til at regulere transportsektorens CO₂-udledninger på.



6. Gældende dansk ret

Den eksisterende forordning er ikke implementeret i dansk lovgivning, idet en forordning har direkte retsvirkning i alle EU's medlemslande, og derfor ikke kræver gennemførelse i dansk lovgivning.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslagets statsfinansielle konsekvenser er ved at blive analyseret nærmere men vil sandsynligvis være betydeligt negative. Konsekvenserne afhænger af den generelle teknologiudvikling, og hvordan bilparken vil udvikle sig med og uden nye reduktionskrav. Det danske afgiftssystem for person- og varebiler indeholder i høj grad incitamentet vedr. brændstoffektivitet (og CO₂-udledning), hvorfor mere effektive person- og varebiler medfører provenutab. Pga. afgiftssystemet er der derfor høje statsfinansielle omkostninger forbundet med at reducere CO₂ fra nye person- og varebiler.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

De samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark er ved at blive analyseret nærmere, men vil sandsynligvis være negative.

Erhverv og borgere kan opnå afgiftsbesparelser ved mere effektive person- og varebiler og vil samtidig kunne få driftsøkonomiske fordele ved lavere brændstofforbrug som følge af kravene. Omvendt vil erhverv og borgere kunne opleve tab, da de som følge af forslaget vil blive påtvunget at købe bestemte køretøjer.

Forslaget kan også medføre sundhedsmæssige gevinster som følge af mindre luftforurening og vejstøj.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Ud over brændstoffbesparelser vurderes forslaget at kunne medføre afgiftsbesparelser for erhvervet ved mere effektive person- og varebiler. Omvendt vil erhvervet kunne opleve tab, da det som følge af forslaget vil blive påtvunget at købe bestemte køretøjer.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget forventes at kunne medføre betydelige CO₂-reduktioner i de ikke-kvotebelagte sektorer, hvor Danmark har et 2030-reduktionsmål på 39 pct. i forhold til 2005-niveau. Omfanget af CO₂-reduktioner er ved at blive analyseret nærmere.

Udover CO₂-reduktioner ventes forslaget at medføre positive sideeffekter som mindre luftforurening og vejstøj.



8. Høring

Forslaget har været i høring i Specialudvalget for Energi-, Forsynings- og Klimapolitik, Specialudvalget for Transport og Specialudvalget for Fødevarer og Landbrug. Der er indkommet høringssvar fra 9 organisationer.

I et fælles svar fra Dansk Elbilalliance, WWF, Det Økologiske Råd og FDM bemærkes, at Danmark skal reducere CO₂-udledningen udenfor kvotesektoren frem mod 2030 og massivt frem mod 2050, hvis EU og Danmark skal overholde sine forpligtelser i forhold til Parisaftalen. Afsenderne finder, at krav til CO₂-udledning fra lette køretøjer er helt afgørende for at nå disse mål på en omkostningseffektiv måde. Det pointeres, at nogle af bilerne omfattet af reguleringen vil køre helt frem til 2050, og at reguleringen er et unikt værktøj til dekarbonisering af transportsektoren, fordi de samfundsmæssige og privatøkonomiske omkostninger i forbindelse med nedbringelse af CO₂-udledningen er negative, og at både EU som samfund og bilejerne samlet set reducerer CO₂ og også netto sparer penge. Der bemærkes, at det, som EU ikke leverer i CO₂-reduktioner med denne regulering, kommer Danmark til at levere udenfor kvotesektoren på en anden og dyrere måde, både i 2030 og frem mod 2050. Afsenderne anbefaler, at Danmark arbejder aktivt for 1) et reduktionsmål på 40 pct. i 2030 for både person- og varebiler (frem for 30 pct. som fremsat), og dermed slutter sig til kredsen af 9 andre lande, der ønsker det samme, 2) at de foreslåede benchmarks for Zero and Low Emission Vehicles (ZLEV) gøres til bindende krav og sanktioneres på linje med CO₂-kravene, 3) at disse ZLEV-krav ikke undergraver effektiviseringen af biler med forbrændingsmotor, og 4) at real driving emission-overvågning (RDE) indføres og dermed supplerer de nuværende laboratorietests med hensyn til brændstofforbrug og CO₂-udledning.

I et uddybende høringssvar bemærker Det Økologiske Råd (DØR) som supplement til ovenstående, at Kommissionens fagligt baserede oprindelige forslag blev ændret kort forinden offentliggørelsen efter ønske fra den tyske bilindustri. Forslaget indeholdt oprindeligt 40 pct. reduktion for både person- og varebiler i 2030 (i stedet for 30 pct. som fremsat) samt et bindende krav til andelen af ZLEV, et såkaldt ZLEV-mandat. I det lys finder DØR ikke, at forslaget fra Kommissionen leverer det nødvendige. DØR anbefaler i tillæg til ovenstående 1) et reduktionsmål på minimum 20 pct. i 2025 for både person- og varebiler, og 2) at krav om andel af ZLEV skal være på 20 pct. i 2025 og 40 pct. i 2030 (i stedet for et incitament med benchmark på 15 pct. i 2025 og 30 pct. i 2030).

DØR bemærker desuden, at forslaget fx indebærer en årlig reduktion i CO₂-udledningen fra nye biler på 3,3 pct. årligt, mens den årlige reduktion mellem CO₂-kravene for 2015 og 2021 er på 4,5 pct., og at det foreslåede incitament med benchmark for ZLEV på grund af deres udformning mindsker effektiviseringen af køretøjer med forbrændingsmotor, da indtil 5 pct. overopfyldelse af benchmarket kan trækkes fra i en bilproducents samlede CO₂-krav og dermed fra køretøjer med forbrændingsmotor. DØR finder ikke, at det er meningsfuldt, at der fx for en bilproducent, der har 35 pct. ZLEV i sin flåde i 2030, i praksis vil være tilladt, at dennes køretøjer med forbrændingsmotor udleder mere CO₂ i 2030 end kravene i 2021 tillader. DØR bemærker endvidere, at de har et stort reduktionspotentiale i brænd-



stofforbruget, og at Kommissionens konsekvensvurdering anfører 40 pct. reduktionsmål i 2030 som det optimale (imod de fremsatte 30 pct. i 2030).

DØR finder desuden, at forslaget er uambitiøst fsva. mål for nul-emissionskøretøjer og henviser til, at Kina allerede har et frivilligt mål for nul-emissionskøretøjer på 8 pct. i 2018, et bindende mål på 10 pct. i 2019, 12 pct. i 2020 og forventes over 20 pct. i 2025.

Dansk Erhverv støtter Kommissionens arbejde frem mod en renere bilpark, så længe lovgivningen er teknologineutral. Dansk Erhverv er enig i, at en forordning er det rette instrument. Dansk Erhverv mener, at de fremsatte mål og tidshorisonter er for uambitiøse. Dansk Erhverv undrer sig over, at CO₂-kravene først stilles fra henholdsvis 2025 og 2030.

Dansk Erhverv undrer sig desuden over, at typetesten *NEDC* først bliver fuldt erstattet af *WLTP* fra 2021, når der er bred enighed om, at *NEDC* ikke tegner et virkeligt billede af et køretøjs faktiske forureningsniveau. Ifølge Dansk Erhverv skal der generelt være bedre overensstemmelse mellem test og virkelighed, hvorfor de finder det positivt, at monitoreringen af bilfabrikanternes data bliver kraftigt forstærket med forslaget, og at lovpligtigt måleudstyr i biler bliver et centralt instrument, så længe den indsamlede data kan verificeres, og manipulation dermed undgås.

Dansk Erhverv anbefaler, at beregningerne baseres på "Well to Wheel"-udregninger som supplement til "Tank to Wheel", da det faktiske samlede forureningsbillede bør indeholde stadierne, inden drivmidlet bliver tanket, ligesom produktionen og den senere skrotning af et køretøj bør medregnes i et køretøjs forurening.

Dansk Erhverv er enig i, at der skal skabes incitamentter for bilfabrikanterne, så de er med til at drive overgangen fra forbrændingsmotorer til mindre forurenende alternativer, og at det foreslåede incitament hertil sikkert kan være med til at stimulere udviklingen, så længe der sættes nogle ambitiøse målsætninger. Dansk Erhverv er dog skeptiske over for, at en ekstra indsats fra en bilfabrikant giver mulighed for at overskride CO₂-kravene fra køretøjer med forbrændingsmotor, og finder det ikke konsekvent at introducere en mulighed for til stadighed at producere mere forurenende køretøjer, blot fordi benchmarket for nul- og lav-emissionskøretøjer nås, når det samlede mål er, at den europæiske vognpark skal overgå til at være mindre forurenende.

Dansk Erhverv bifalder, at der uddeles bøder per kalenderår til de bilfabrikanter, der ikke overholder reduktionsmål, og finder, at disse bøder bør være af en størrelse, der medfører, at det ikke kan betale sig at spekulere i ikke at overholde kravene. Derudover mener Dansk Erhverv, at der generelt skal etableres langt flere og mere effektive tanknings- og opladningsfaciliteter.

Dansk Erhverv finder desuden, at det er centralt, at der arbejdes for at sikre og oplyse om de positive økonomiske effekter, som fx alternative teknologier giver en køber, når denne ser på "Lifetime Costs". Der er en generel tendens til, at især forbrugere har et smalt fokus på "Initial Costs", og som det er nu, er denne omkost-



ning høj for nye køretøjer, der er drevet af alternative teknologier, hvilket har en negativ effekt på købers valg og modarbejder opnåelsen af de overordnede reduktionsmål.

Landbrug & Fødevarer støtter forslaget, som er en væsentlig forudsætning for at nå de danske reduktionskrav, herunder reduktion i transportens udledning af CO₂ i Danmark og i resten af EU. Det bemærkes, at det derudover er vigtigt at løse udfordringerne på fælleseuropæisk niveau, da det, som EU ikke leverer i CO₂-reduktioner med denne regulering, kommer Danmark til at levere udenfor kvotesektoren på en anden og dyrere måde, både i 2030 og frem mod 2050. Landbrug & Fødevarer mener dog, at CO₂-reduktionerne skal ske mest omkostningseffektivt og ikke begrænse den nødvendige mobilitet af varer og personer.

Landbrug & Fødevarer ser bl.a. store muligheder i biobrændstoffer, da det er en fremadrettet effektiv CO₂-løsning for samfundet, som er til rådighed og kan benyttes i den eksisterende bilflåde. Det er derfor vigtigt, at den metodiske fastlæggelse af bilernes faktiske CO₂-udledning tager højde for det faktiske og det fremtidige reduktionspotentiale ved brug af avancerede biobrændstoffer.

Energi- og Olieforum bakker overordnet op om Kommissionens forslag og pointerer, at fortsat skærpede krav til bilernes CO₂-udledning er et afgørende middel til at reducere CO₂-udledningen fra transporten. Energi- og Olieforum finder, at forslaget i sin nuværende form ikke er teknologineutralt, idet metoden, som bilernes CO₂-udledning fastlægges efter, alene ser på udledningen fra bilen ("tailpipe emission"). Derved overser metoden fuldstændig brugen af biobrændstoffer og den løbende reduktion af brændstoffernes faktiske CO₂-udledning i et vugge-til-grav-perspektiv. Der påpeges, at der allerede er sket en sådan reduktion, og at der ikke mindst kommer til at ske en sådan reduktion frem mod 2030 i takt med øget iblanding af avancerede biobrændstoffer. Endvidere påpeges, at metoden og forslaget overser udviklingen inden for syntetiske biobrændstoffer som for eksempel elektrofuels, der vil betyde, at bilerne i fremtiden kan køre på 100 pct. CO₂-neutrale brændstoffer. For at sikre en reel teknologineutral udvikling anbefaler Energi- og Olieforum derfor, at forslaget ændres til et krav til køretøjets energieffektivitet i form af km/energienhed.

Energi- og Olieforum mener, at de skærpede krav til emission af NO_x, partikler og tilsvarende skal i sagens natur opretholdes. Krav til andelen af VE i transport vil fortsat skulle reguleres i VE-direktivet og brændstofkvalitetsdirektivet i et vugge-til-grav-perspektiv.

Dansk Industri Transport anfører, at de generelt lægger vægt på, at CO₂-reduktioner sker mest omkostningseffektivt og uden at begrænse den nødvendige mobilitet af varer og personer. Dansk Industri Transport kan støtte forslaget, der fastlægger skærpede krav til CO₂-udledningen fra biler og varebiler frem mod 2030. Forslaget er efter Dansk Industri Transports opfattelse en væsentlig forudsætning for at nå de danske klimamål og for at reducere transportens CO₂-udledning i Danmark og resten af EU.



Drivkraft Danmark støtter regeringens holdning og bakker op om ambitiøse mål for CO₂-krav til biler. Drivkraft Danmark bemærker dog, at forslaget i sin nuværende form ikke er teknologineutralt, da bilers brug af biobrændstoffer og tilsvarende CO₂-reducerende/neutrale brændstoffer (f.eks. bioethanol, biodiesel, biogas og electro-fuels) ikke indgår i bilfabrikanternes opgørelse af CO₂-emissioner, og dermed ikke tæller med i opfyldelse af CO₂-kravene. Drivkraft Danmark anfører, at alene elbiler (og brint) defineres som nul-emissionsbiler i Kommissionens forslag. Drivkraft Danmark opfordrer til, at regeringen tydeliggør, hvorvidt man vil arbejde for, at biobrændstoffer og tilsvarende CO₂-reducerende/-neutrale brændstoffer kan tælle med i opfyldelsen af CO₂-kravene.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har været behandlet i Rådets arbejdsgruppe for miljø under det bulgarske formandskab og forhandlingerne forventes at tage fart under det indkomne østrigske formandskab i 2. halvår 2018. Der forventes på den baggrund bred opbakning til forslagets formål om at fastsætte nye reduktionskrav for nye lette køretøjers CO₂-udledning for 2025 og 2030.

Et centralt element i forslaget er niveauet for de krav, der stilles til CO₂-reduktion. En stor gruppe medlemslande har i forhandlingerne efterspurgt et højere reduktionskrav i 2030, mens en mindre gruppe har udtrykt støtte til Kommissionens forslag om et reduktionskrav på 30 pct. i 2030. Enkelte lande har udtrykt ønske om et lavere reduktionskrav end Kommissionens forslag. En gruppe af lande har fortsat ikke taget stilling til de centrale elementer i forslaget, herunder niveauet for reduktionskravene.

Hvad angår det foreslåede incitament for bilproducenter til at sælge flere nul- og lavemissionskøretøjer har en gruppe medlemslande efterspurgt, at incitamentet gøres tovejs (såkaldt 'bonus-malus'), så det ikke alene indeholder en bonusmulighed. Ved et tovejs-incitament vil en bilproducents reduktionskrav tilsvarende skærpes, hvis det fastsatte benchmark for nul- og lavemissionskøretøjer ikke nås. Andre medlemslande er dog skeptiske heroverfor.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen er gennemgående positiv over for initiativer i EU, der kan bidrage til dekarbonisering af transportsektoren, og som samtidig ikke forvrider konkurrencen mellem EU's medlemsstater. Regeringen finder, at EU-initiativer til reduktion af drivhusgasudledninger er særligt relevante på transportområdet, hvor det er vanskeligt for mindre medlemsstater, der ikke selv producerer biler, at tage omkostningseffektive skridt til reduktion af bilers CO₂-udledninger.

Hvis EU's mål om CO₂-reduktioner inden for de ikke-kvoteomfattede sektorer i 2030 skal nås på den mest omkostningseffektive måde, er der behov for en styrkelse af den nuværende indsats i EU. Regeringen støtter derfor, at Kommissionen i 2016 fremlagde en europæisk strategi for lavemissionsmobilitet, som havde til formål at forene de parallelle krav til mobilitet og dekarbonisering. Regeringen har på den baggrund opfordret Kommissionen til at følge op med konkrete løsningsforslag hurtigst muligt.



Regeringen støtter endvidere, at strategien indeholder initiativer, der skal fremme køretøjer med lave eller ingen CO₂-udledninger, for eksempel gennem CO₂-krav til lette køretøjer efter 2020. Samtidig finder regeringen det væsentligt, at overgangen til nye transportteknologier ikke på anden vis fører til en slækkelse af de hidtidige miljøkrav og dermed beskyttelsesniveauet. Regeringen finder det ligeledes væsentligt, at der generelt fastsættes et troværdigt og transparent system for typegodkendelse af køretøjer, der understøtter de fastlagte miljø- og sikkerhedsmæssige krav.

Regeringen er tilhænger af CO₂-krav til lette køretøjer, da disse har vist sig at være en virksomhedsfuld måde at reducere CO₂-udledningen fra sådanne køretøjer på. Regeringen har derfor tidligere opfordret Kommissionen til at foreslå ambitiøse krav, som skal gælde efter 2020, herunder for at accelerere overgangen til nul-emissionskøretøjer i Europa, inklusive eldreven transport.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg. Grund- og nærhedsnotat om sagen er oversendt den 19. december 2017.