



Energi-,
Forsynings- og
Klimaministeriet

Samlenotat

Dato
25. september 2018

Rådsmøde (miljø) den 9. oktober 2018

Dagsorden	Side
1. Forslag om fastsættelse af reduktionskrav for nye person- og varebilers CO2-udledning	2
- <i>Generel indstilling</i>	
2. Forberedelse af FN's klimakonference COP24 den 2.-14. december 2018	12
- <i>Vedtagelse af rådskonklusioner</i>	
3. Forslag om fastsættelse af reduktionskrav for nye tunge køretøjers CO2-udledning	18
- <i>Politisk drøftelse</i>	



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

Dato
25. september 2018

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. Opgørelsen af de økonomiske konsekvenser er forbundet med usikkerhed og afhænger dels af bilparkens fremtidige teknologiudvikling i fravær af nye reduktionskrav og dels af indretningen af det danske afgiftssystem for person- og varebiler, hvor niveauet for registrerings- og ejeravgift med den seneste aftale om bilafgifter er aftalt tilpasset til den teknologiske udvikling. Forslaget vil begrænse transportsektorens udledninger og vil dermed bidrage til Danmarks 2030-reduktionsmål for de ikke-kvotebelagte sektorer.

Regeringen støtter forslaget, som vil bidrage til Danmarks og EU's 2030-reduktionsmål for de ikke-kvoteomfattede sektorer og til at dekarbonisere transportsektoren uden at forvride konkurrencen mellem EU's medlemsstater. Transportsektoren har ikke reduceret CO₂-udledningerne i samme omfang som de øvrige sektorer, og regeringen finder derfor, at der er brug for at styrke transportsektorens bidrag til EU's klimamål. Reduktionskravene skal være i overensstemmelse med de langsigtede ambitioner om at dekarbonisere transportsektoren og målsætningerne i Parisaftalen. Derfor vil regeringen arbejde for at hæve reduktionskravet for 2030 fra Kommissionens forslag om 30 pct. til mindst 40 procent. Endvidere vil regeringen arbejde for at styrke incitamentet for nul- og lavemissionskøretøjer, som vil blive centrale for omstillingen af transportsektoren, til et tovejs incitament (såkaldt 'bonus-malus').

Sagen forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (miljø) den 9. oktober 2018 til generel indstilling.

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 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 lav-



emissionskøretøjer. 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 producenteres 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. Forslaget behandles i Europa-Parlamentets udvalg for miljø, folkesundhed og fødevarerikkerhed (ENVI). Europa-Parlamentets miljøudvalg har vedtaget en betænkning. Den indeholder blandt andet et mål om 45 pct. CO₂-reduktion i 2030 samt 20 pct. CO₂-reduktion i 2025. Sagen ventes behandlet på plenarforsamlingen i oktober.

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 afhænger af bilparkens fremtidige teknologiudvikling i fravær af nye reduktionskrav. Derudover afhænger de statsfinansielle konsekvenser af indretningen af det danske afgiftssystem for person- og varebiler, som i høj grad indeholder incitamenter vedr. bilers brændstofeffektivitet (og CO₂-udledning).

Såfremt den aftalte regulering i *Aftale om omlægning af bilafgifterne* fra efteråret 2017 vedtages, vil registrerings- og ejerafgiften blive tilpasset således, at det statslige provenu herfra ikke udhules af den teknologiske udvikling. Derved vil der umiddelbart ikke være negative statsfinansielle konsekvenser for så vidt angår det statslige provenu fra registrerings- og ejerafgiften ved nye reduktionskrav.

Da tilpasning af brændstofafgifterne til den fremadrettede teknologiske udvikling ikke indgår i den aftalte regulering, vil staten få et væsentligt mindre provenu fra afgifterne på benzin og diesel i takt med at bilerne bliver mere brændstofeffektive.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Der er stor usikkerhed forbundet med at opgøre de samfundsøkonomiske konsekvenser af forslaget. De samfundsøkonomiske konsekvenser afhænger ligesom de statsfinansielle konsekvenser dels af bilparkens fremtidige teknologiudvikling i fravær af nye reduktionskrav og dels af indretningen af det danske afgiftssystem for person- og varebiler.

Erhverv og borgere forventes dog at få driftsøkonomiske fordele ved lavere brændstofforbrug og dermed også lavere brændstofafgifter som følge af reduktionskravene i takt med, at bilerne bliver mere energieffektive. Omvendt forventes bilerne at blive dyrere for erhverv og borgere, hvis bilproducenternes udviklingsomkostninger til mere energieffektive køretøjer overvæltes i bilpriserne.



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

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vil ikke medføre væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Erhvervet forventes at få driftsøkonomiske fordele ved lavere brændstofforbrug som følge af reduktionskravene i takt med, at bilerne bliver mere energieffektive. Omvendt forventes bilerne at blive dyrere for erhvervet, hvis bilproducenternes udviklingsomkostninger til mere energieffektive køretøjer overvæltes i bilpriserne.

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. I perioden 2021-2030 vil reduktionskravene kunne mindske den danske CO₂-udledning med op til 1,1 mio. ton CO₂. Denne reduktion vil være med til at opfylde Danmarks EU-forpligtelser i relation til at reducere CO₂-udledningerne i de ikke-kvotebelagte sektorer. Effekten vil indtræde gradvist i takt med, at bilparken udskiftes, hvorfor den fulde effekt af forslaget først forventes at indtræffe efter en længere årrække.

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 oprindelig 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 brændstofforbruget, 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.

DØR bemærker, at eventuel vægtning af plug-in-hybrid køretøjer i incitamentsstrukturen ikke må risikere at udhule det overordnede reduktionskrav.

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 forure-



ningsbillede 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 incitamenter 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 omkostning 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 brændstofferne 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 elektrofuels) 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.

Vedvarende Energi bemærker, at der er en sammenhæng mellem dette forslag og en række landes hensigt om at udfase brugen af fossile brændstoffer.

Forenede Danske Elbilister (FDEL) bemærker, at fastsættelse af producenterne CO₂-mål for 2025 og 2030 baseret på baseline i 2020 kan give producenterne et incitament til at sætte denne højt for derved lettere at kunne nå den fastsatte målsætning. FDEL udtrykker bekymring for, at dette kan risikere at udhule det overordnede reduktionskrav.

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 østrigske formandskab i 2. halvår 2018. Der forventes på den baggrund bred opbakning til for-



slagets 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 støtter 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.

Transportsektoren står for godt 20 procent af EU's samlede CO₂-udledninger og udgør cirka samme størrelsesorden i Danmark. Transportsektorens udledninger er dog ikke reduceret i samme omfang som fra de øvrige sektorer. Derfor finder regeringen det nødvendigt, at der gøres en særlig indsats for at reducere transportsektorens CO₂-udledninger på tværs af EU.

Der stilles i dag reduktionskrav til lette køretøjers CO₂-udledning, som har vist sig at være et effektivt værktøj til at reducere vejtransportens CO₂-udledninger. Regeringen støtter derfor, at der fastsættes nye ambitiøse reduktionskrav for nye lette køretøjers CO₂-udledning for 2025 og 2030, som vil bidrage til Danmarks og EU's 2030-reduktionsmål for de ikke-kvoteomfattede sektorer og til at dekarbonisere transportsektoren.

Regeringen støtter, at forslaget indeholder tiltag til at sikre, at typegodkendte biler overholder godkendte værdier samt beføjelser til at justere reduktionskravene på baggrund heraf, samt tiltag som skal sikre bedre overensstemmelse mellem testede og faktiske CO₂-udledninger. Regeringen støtter endvidere videreførelsen af tiltag, der giver mulighed for omkostningseffektiv indfrielse af reduktionskravene, herunder aftaler om at opfylde reduktionskrav sammen (*pooling*) og undtagelser for små producenter.



Regeringen finder, at der er brug for at styrke transportsektorens bidrag til indfrielse af EU's klimamål. Reduktionskravene skal være i overensstemmelse med de langsigtede ambitioner om at dekarbonisere transportsektoren og målsætningerne i Parisaftalen. Derfor vil regeringen arbejde for at hæve reduktionskravet for 2030 fra Kommissionens forslag om 30 pct. til mindst 40 procent og et reduktionskrav for 2025, der vil sikre lineær indfasning heraf.

Regeringen støtter, at forslaget indeholder et særligt incitament for at fremme salget af nul- og lavemissionskøretøjer. Nul- og lavemissionskøretøjer vil blive centrale for omstillingen af transportsektoren, og derfor vil regeringen arbejde for at skærpe incitamentet til et tovejs incitament (såkaldt 'bonus-malus'). Regeringen vil arbejde for, at der ikke alene gives en bonusmulighed, hvor producenter kan få rabat på deres reduktionskrav, hvis de når de fastsatte salgsbenchmark for nul- og lavemissionskøretøjer – incitamentet skal også indeholde en malusmulighed, så producenternes reduktionskrav tilsvarende skærpes, hvis det fastsatte benchmark for nul- og lavemissionskøretøjer ikke nås.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har senest været forelagt til orientering for Folketingets Europaudvalg på mødet den 22. juni 2018.



2. Forberedelse af FN's klimakonference COP24 den 2.-14. december 2018

KOM. nr. foreligger ikke

Nyt notat

1. Resumé

På miljørådsmødet den 9. oktober 2018 lægger formandskabet op til vedtagelse af rådskonklusioner vedrørende forberedelsen af den 24. partskonference (COP24) under FN's klimakonvention (UNFCCC) i Katowice, Polen d. 2.-14. december 2018.

Formandskabets udkast til rådskonklusioner fokuserer på EU's prioriteter for COP24 samt på forhandlingerne af Parisaftalens regelsæt og implementeringen af Parisaftalen. Endvidere fremhæves betydningen af ikke-statslige aktørers bidrag til implementeringen af Parisaftalen i konklusionerne.

Regeringen kan støtte rådskonklusionerne. Regeringen har i drøftelserne lagt vægt på, at EU sender et klart signal om EU's utvetydige støtte til Parisaftalen, og at der på COP24 signaleres villighed fra EU's side til at styrke sit bidrag til Parisaftalen senest i 2020.

Rådskonklusionerne vil ikke have økonomiske eller lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

2. Baggrund

Parisaftalen blev vedtaget på COP21 i Paris den 12. december 2015 og trådte i kraft den 4. november 2016. Der er stadigvæk en række elementer i aftalen, der mangler at blive forhandlet på plads, herunder retningslinjerne for Parisaftalens ambitionsmekanisme, der skal sikre, at den globale klimaindsats øges over tid, og de regler for rapportering, der skal gøre det muligt at vurdere tilstrækkeligheden af den globale klimaindsats.

COP24 finder sted den 2.-14. december i Katowice, Polen. I løbet af 2018 afholdes desuden den såkaldte Talanoa-dialog, der skal gøre status over, hvor langt parterne samlet set er fra at opfylde Parisaftalens langsigtede temperaturmål. Dialogen der kulminerer på COP24 skal, sammen med FN's klimapanel (IPCC) kommende særrapport om 1.5° opvarmning, informere parterne forud for deres indmelding, eller opdatering af bidrag (Nationally Determined Contributions) til Parisaftalen senest i 2020. Der vil derudover også være andre politiske begivenheder på COP24 om landenes tiltag frem mod 2020 (præ-2020 tiltag) og klimafinansiering.

3. Formål og indhold

Formandskabet har lagt op til, at der på miljørådsmødet den 9. oktober 2018 skal vedtages rådskonklusioner, der fastlægger EU's prioriteter for COP24. Rådskonklusioner vedrørende EU's position i forhold til klimafinansiering forventes at blive fastlagt i Rådet for Økonomi og Finans (ECOFIN) den 6. november 2018.



Udkastet til rådskonklusioner er overordnet struktureret i følgende afsnit:

Nødvendigheden af global handling

I udkastet udtrykkes bekymring for de forventede konklusioner i den kommende IPCC-særrapport om effekterne af en global opvarmning på 1,5°, og i forlængelse heraf understreges nødvendigheden af en styrket global klimaindsats. Udkastet fremhæver, at de seneste FN-rapporter viser, at parternes nuværende bidrag til Parisaftalen ikke er tilstrækkelige til at opfylde aftalens langsigtede temperaturmål, og at der derfor er behov for at øge den globale klimaindsats. Derudover understreges det, at den globale opvarmning har alvorlige konsekvenser for arbejdet med at nå FN's Verdensmål om bæredygtig udvikling. Endvidere bekræftes det, at EU fortsat vil tage lederskab i den globale klimaindsats.

Fremme handling

I udkastet opfordres alle Parisaftalens parter til at implementere deres præ-2020 reduktionsindsatser og forberede implementeringen af deres bidrag til Parisaftalen. Derudover fremhæves den ambitiøse indsats i implementeringen af EU's energi- og klimapolitik, der skal sikre, at man opfylder EU's 2030-klimamål om mindst 40 pct.reduktion i 2030. Bl.a. fremhæves vedtagelsen af nye mål for hhv. vedvarende energi og energieffektivitet. Endvidere understreges, at man ser frem til Kommissionens kommende udspil til en langsigtet lav-emissionsstrategi for EU.

EU's forpligtelser og bidrag til den internationale klimafinansiering fremhæves. Desuden fremhæves vigtigheden af at vende finansieringsstrømme mod investeringer i lav-emissions og bæredygtige løsninger, og det særlige behov for at understøtte de sårbare udviklingslande anerkendes. Desuden anerkendes ikke-statslige aktørers vigtige bidrag til at nå de langsigtede mål i Parisaftalen, og den globale Action Agendas rolle understreges.

Vejen til Katowice

I udkastet anerkendes de fremskridt, som Parisaftalens parter har nået inden for Parisaftalens arbejdsprogram. Det fremhæves, at COP24 bør resultere i ét samlet sæt af regler, der muliggør implementering af alle dele af aftalen på en balanceret måde. Det understreges, at opfyldelsen af Parisaftalens langsigtede mål er et fælles ansvar, der påhviler alle parter, og at et transparent regelsæt vil være afgørende for at opbygge og opretholde tillid blandt parterne.

I udkastet understreges vigtigheden af at designe et globalt 'stocktake', der kan leve op til sit formål i forhold til at gøre status, informere og give incitament til yderligere klimahandling som en central del af Parisaftalens ambitionsmekanisme. I den sammenhæng fremhæves EU's fortsatte engagement i Talanoa-dialogen. I råds-konklusionerne opfordres til en ærlig, global refleksion af tilstrækkeligheden af de nuværende bidrag, og at dialogen skal være baseret på den nyeste videnskab og den seneste IPCC-særrapport.

Der henvises til, at man på COP24 ser frem til en konstruktiv 'Global Climate Action Champions'-højniveaubegivenhed, ministerdialogen om klimafinansiering og



'stocktaket' i forhold til præ-2020 indsatsen med ambitionen om at vise fremskridt og inspirere til en øget indsats fra alle parter.

Andre processer

I udkastet bydes FN's generalsekretærs kommende klimatopmøde i 2019 velkommen, som et skridt på vejen til at øge klimaindsatsen.

Endvidere anerkendes den internationale søfartsorganisations (IMO) vedtagelse af en første strategi for reduktion af drivhusgasudledninger, mens det noteres, at der er behov for en hurtig implementering og en ambitiøs køreplan for at nå de fastsatte mål. Samtidig gentages nødvendigheden af, at international luftfart bidrager til kampen mod klimaforandringer, og at den internationale luftfartsorganisation (ICAO) opfordres til at nå til enighed om et langsigtet mål på næste forsamling i 2019.

Endelig hilses medlemsstaternes bestræbelser på at sikre hurtig gennemførelse af deres nationale ratifikationsprocedurer i forbindelse med Kigali-ændringen til Montreal-protokollen velkommen.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

5. Nærhedsprincippet

Nærhedsprincippet er ikke relevant.

6. Gældende dansk ret

Parisaftalen under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, der er ratificeret af Danmark d. 1. november 2016.

De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, der er ratificeret af Danmark d. 21. december 1993.

Kyotoprotokollen til De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, der er ratificeret af Danmark d. 31. maj 2002.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Rådskonklusionerne har ikke i sig selv lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Rådskonklusionerne har ikke i sig selv statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Rådskonklusionerne skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring



Der blev afholdt møde i Specialudvalget for Energi-, Forsynings- og Klimapolitik onsdag den 19. september 2018, hvor der fremkom følgende bemærkninger:

92-gruppen udtrykte tilfredshed med, at regeringen havde lagt op til at støtte, at der fra EU's side blev udtrykt villighed til at styrke det nuværende bidrag til Parisaftalen og opfordrede til, at dette kom til at stå tydeligt i rådskonklusionerne. 92-gruppen understregede desuden vigtigheden af, at referencer i teksten til de nye mål for hhv. vedvarende energi og energieffektivt ikke implicerede en fastlåsning af EU's ambitionsniveau allerede på nuværende tidspunkt. Dertil opfordrede 92-gruppen regeringen til at arbejde for, at der fastsættes femårige tidsrammer for parternes bidrag til Parisaftalen, samt at dette blev afspejlet i rådskonklusionerne.

92-gruppen opfordrede desuden regeringen til at arbejde for at ændre EU's holdning i forhandlingerne om fremskrivninger af klimafinansiering samt opfordrede regeringen til at være opmærksom på forhandlingerne om markedsmekanismer. 92-gruppen udtrykte dertil forhåbning om, at regeringen ville arbejde for, at tab og skader som følge af klimaforandringerne også blev adresseret i det globale stocktake.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der forventes at blive opnået enighed om rådskonklusionerne på miljørådsmødet den 9. oktober.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen kan støtte vedtagelsen af rådskonklusionerne. Regeringen bakker op om og arbejder for at sikre en ambitiøs global implementering af Parisaftalen. Regeringen lægger vægt på, at der sendes et klart signal om EU's utvetydige støtte til aftalen, og at EU fortsat tager lederskab på området.

Regeringen lægger vægt på, at EU på COP24 bør signalere villighed til at styrke EU's bidrag til Parisaftalen inden 2020 for derved at reflektere det øgede ambitionsniveau, der er indgået aftale om for vedvarende energi og energieffektivitet - og den seneste klimavidenskab og udkommet af Talanoa-dialogen.

I forbindelse med forhandlingerne af de resterende elementer af Parisaftalen lægger regeringen blandt andet vægt på, at EU arbejder for, at der vedtages klare og ambitiøse retningslinjer for Parisaftalens ambitionsmekanisme. Den skal sikre, at den globale klimainsats øges over tid, så Parisaftalens målsætninger indfris. Konkret ønsker regeringen, at det globale 'stocktake', der skal finde sted hvert femte år, også bliver fremadskuende og sikrer et fokus på konkrete omkostningseffektive klima- og energiløsninger. Dertil lægger regeringen vægt på, at EU i forhandlingerne arbejder for, at det globale 'stocktake' fokuserer på, hvordan finansieringsstrømme kan skiftes fra investeringer i fossile brændsler til klimavenlige investeringer.

Regeringen støtter op om Talanoa-dialogen og ser gerne, at dialogen ikke blot skal gøre status over den globale reduktionsindsats, men også skal sætte fokus på konkrete muligheder for at øge den globale reduktionsindsats.



Regeringen lægger vægt på, at der udvikles et robust regelsæt for opgørelse og rapportering af parternes reduktionsindsats og klimafinansiering. Dette vurderes at være afgørende for at verificere parternes indsats og opfyldelse af deres bidrag og for at vurdere den samlede globale fremgang mod Parisaftalens målsætninger. Dertil arbejder regeringen for at sikre, at klimakonventionens arbejde hviler på et solidt videnskabeligt fundament ved at understøtte samspillet mellem klimakonventionen og det videnskabelige arbejde, der foregår i regi af FN's klimapanel (IPCC).

Regeringen støtter, at EU understøtter implementering af Parisaftalen i udviklingslandene samt arbejder for at styrke sine alliancer med progressive i- og ulande med henblik på at sikre en ambitiøs global implementering af Parisaftalen.

Regeringen ser Parisaftalen som et integreret element i opfyldelsen af 2030-dagsordenen for bæredygtig udvikling og de tilhørende Verdensmål.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



3. Forslag om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner

KOM(2018) 284

Revideret notat. Ændringer i forhold til grund- og nærhedsnotatet er markeret med streg i margenen.

1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 17. maj 2018 fremsat forslag om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner som led i den 3. vej-pakke. Forslaget indeholder krav om et overordnet CO₂-reduktionsmål i EU på 15 pct. i 2025 og et vejledende reduktionsmål på mindst 30 pct. i 2030 i forhold til 2019. Reduktionsmålene omfatter i udgangspunktet fire grupper af tunge køretøjer, der vurderes at udlede 65-70 pct. af den samlede CO₂ fra tunge køretøjer i EU. Der lægges op til en revision i 2022, hvor man bl.a. vil se på fastsættelsen af reduktionsmålet i 2030 og på en udvidelse af forordningen til andre typer af tunge køretøjer. Endvidere foreslår Kommissionen bl.a. en incitamentsstruktur i form af 'superkreditter' til at øge andelen af nul- og lavemissionskøretøjer, en opsparings- og lånemekanisme for CO₂-kreditter samt anvendelse af bødestraf i fald de tilladte reduktionsmål overskrides.

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser. De statsfinansielle konsekvenser forventes at være negative og vil blive analyseret nærmere. Forslaget forventes at begrænse transportsektorens udledninger og kan derved bidrage til at reducere omkostninger til opfyldelse af Danmarks reduktionsmål for ikke-kvotebelagte sektorer i 2030. Forslaget ventes at forøge anskaffelsesprisen på tunge køretøjer. Omvendt forventes det, at erhvervet vil opnå besparelser for øget brændstofeffektivitet.

Regeringen er overordnet positiv over for forslaget. Regeringen finder, at EU-initiativer til reduktion af drivhusgasudledninger er særligt relevante på transportområdet og har opfordret Kommissionen til at accelerere overgangen til lavemissionsmobilitet. Regeringen vil arbejde for at fremme udviklingen og udbredelsen af mere klima- og miljøvenlige køretøjer og drivmidler i EU, samt for at der etableres de rette rammer for markedsbaseret udbredelse af nul- og lavemissionskøretøjer.

Forslaget er sat på dagsordenen på miljørådsmødet den 9. oktober til politisk drøftelse.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen har ved KOM (2018) 284 af 17. maj 2018 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådet om en forordning vedr. fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner. Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 11. juni 2018.

Ifølge Kommissionen står tung transport (lastbiler og busser) for omkring en fjerdedel af EU's samlede udledninger fra landtransport, og uden yderligere regulering



forventes andelen fra tunge køretøjer at stige. EU har sat et bindende mål om mindst 40 pct. reduktion i drivhusgasudledningerne i 2030 i forhold til 1990, hvoraf de 30 pct. reduktion skal ske i de såkaldte ikke-kvoteomfattede sektorer, herunder transport og landbrug. Endvidere fremgår det af den Europæiske Strategi for lave-emissionsmobilitet, at drivhusgasudledningerne fra EU's transportsektor skal være mindst 60 pct. lavere i 2025 end i 1990 og være godt på vej mod nul, samt at der skal sættes standarder for tunge køretøjer.

Kommissionen har derfor fremlagt forslag om præstationsnormer for CO₂-udledninger for nye tunge køretøjer. Forslaget er en del af den 3. vejpakke og bygger på forordningen om bestemmelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer (VECTO), KOM (2017) 2400, samt forordningen om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug, KOM (2017) 279.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 191 til 193 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Formål og indhold

Formålet med forordningen er ifølge Kommission:

- at reducere CO₂-udledninger for tunge køretøjer for at bidrage til EU's klimapforpligtelser under Parisaftalen og samtidig bidrage til mindre luftforurening
- at reducere driftsomkostninger for tung transport i EU
- at opretholde EU's teknologiske lederskab for tunge køretøjer.

Forslaget omhandler generelt, hvilke krav der skal stilles til producenter af tunge køretøjer fsva. visse typer af nye tunge køretøjers CO₂-udledning.

Reduktionskrav

Forslaget sætter et overordnet bindende reduktionsmål for CO₂-udledninger på 15 pct. i EU i 2025 i forhold til den gennemsnitlige udledning i 2019 gældende fra 1. januar 2025 til 31. december 2029. Det overordnede reduktionsmål udmøntes i producentspecifikke krav, jf. beskrivelse nedenfor. Dertil indeholder forordningen et vejledende mål i 2030 om mindst 30 pct. reduktion. Der lægges op til, at reduktionsmålet i 2030 endeligt skal fastsættes i forbindelse med en revision ('review') af forordningen i 2022, jf. beskrivelsen nedenfor.

Reduktionsmålene omfatter i udgangspunktet følgende fire grupper af tunge køretøjer:

- lastbiler med 4x2 akselkonfiguration og tilladt maksimumsvægt over 16 tons,
- lastbiler med 6x2 akselkonfiguration
- trækere med 4x2 akselkonfiguration og tilladt maksimumsvægt over 16 tons,
- trækere med 6x2 akselkonfiguration.

Mere specialiserede tunge køretøjer friholdes på nuværende tidspunkt for bindende reduktionskrav, idet det vurderes at være teknisk vanskeligt at fastlægge relevante



CO₂-krav. Skraldebiler og entreprenør-lastbiler undtages helt for krav grundet deres begrænsede potentiale for omkostningseffektive CO₂-reduktioner.

Produentspecifikke krav

Kommissionen vil fra 2026 årligt beregne et specifikt udledningsmål for hver producent. Målet vil være for det forgående år og udtrykt i gram CO₂ pr. ton km. Målet vil være beregnet som et vægtet gennemsnit af producentens salg - med efterfølgende registrering - af de fire grupper af køretøjer.

Nul- og lavemissionskøretøjer

Forslaget indeholder et incitament til at øge andelen af nul – og lavemissionskøretøjer i form af såkaldte 'superkreditter', der kan inddrages i beregningen af, om producenters specifikke udledningsmål overholdes. Hovedprincippet for beregning af kreditter er, at alle tunge køretøjer med nulemission kan tælles som to køretøjer ved beregning af en producents gennemsnitlige, specifikke emissioner. Lavemissionskøretøjer – defineret ved en emission under 350 gram CO₂ pr. km – kan tælles som op til to køretøjer afhængig af, hvor tæt de er på nulemission. Andre køretøjer som busser og lette lastbiler, der på nuværende tidspunkt ikke er omfattet af reduktionskravene, kan ligeledes indgå i beregningen af kreditter. Der sættes et loft således, at der maksimalt vil blive givet kredit for 3 pct. af en producents tilladte udledningsmål og maks. 1,5 pct. må komme fra de køretøjstyper, der først senere vil blive omfattet af reduktionsmålene.

Fleksibilitetsmekanisme

Forordningen rummer en fleksibilitetsmekanisme i form af en opsparings- og låne-mekanisme, der tillader, at producenterne kan underpræstere nogle år, hvis de overpræstere i andre. Kommissionen beregner en lineær reduktionssti for hhv. perioderne 2019-25 og 2025-30. Hvis en producents gennemsnitlige emissioner ligger under reduktionsstien i årene 2019-24, kan producenten få såkaldte udledningskreditter, der kan modregnes i udledningsmålet for producenten i 2025. Ordningen skal medføre, at producenterne får et incitament til at forbedre deres køretøjer allerede fra 2019, selvom reduktionsmålet først vil være gældende for 2025. Tilsvarende kreditter vil kunne optjenes for perioden 2025-30, hvor udgangspunktet for reduktionsstien vil være i 2025-målet og slutpunktet i 2030-målet. Evt. overopfyldelse i et år overføres til målopfyldelse i senere år. Producenterne har tilsvarende mulighed for at lade deres gennemsnitlige udledninger ligge over deres reduktionssti i perioden 2025-2029. Merudledningen pr. år må dog maksimalt udgøre 5 pct. af producentens 2025-mål og en merudledning i ét år overføres til det følgende år. Merudledninger i perioden 2025-2029 skal være opvejet med overopfyldelse senest i 2029.

Manglende overholdelse af reduktionsmål

Forslaget fastsætter, at producenter, der overskrider deres tilladte specifikke udledningsmål, pålægges en bøde på € 6800 pr. gram CO₂/ ton-km. Et eventuelt provenu vil tilfalde EU's fælles budget.

Typegodkendelser



Nationale myndigheder med ansvar for typegodkendelser af tunge køretøjer skal verificere, hvorvidt udledningerne fra tunge køretøjer, der er omfattet af forordningen, overholder de værdier, som producenterne har oplyst til typegodkendelsen. Kommissionen skal tage rapporterede afvigelser med ved beregning af hver producents specifikke emissioner i et givet år.

Offentliggørelse af data vedr. overholdelse af CO₂-krav

Kommissionen skal fra 2020 offentliggøre en liste med:

- alle producenters specifikke, gennemsnitlige emissioner i det foregående år
- kreditter for nul- og lavemissionskøretøjer
- lineær reduktionsstier samt over- og underopfyldelse i forhold hertil
- den gennemsnitlige, specifikke CO₂-emission af alle nye, registrerede tunge køretøjer det foregående år.

Fra 2026 skal listen endvidere omfatte det specifikke reduktionsmål pr. producent og deres eventuelle overskydende emissioner i det foregående år.

Dertil skal Kommissionen overvåge udviklingen i faktiske CO₂-udledninger med data fra producenter eller medlemslande og offentliggøre disse.

Tekniske justeringer

Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter med justering af tekniske bilag og parametre. Der lægges op til, at Kommissionen vil blive assisteret af en komité nedsat i henhold til forordningen om et forvaltningssystem for Energiunionen.

Revision af forordningen i 2022

Af forslaget fremgår, at Kommissionen skal gennemføre en revision af forordningen inden udgangen af 2022. Revisionen vil skulle evaluere modaliteterne i forordningen, niveauet for et bindende reduktionsmål for 2030 og se på en udvidelse af forordningen til også at omfatte andre tunge køretøjer som busser og lette lastbiler.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

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

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen har vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen heraf henviser Kommissionen til, at effekterne af klimaforandringer er grænseoverskridende, at vejgodstransport har en grænseoverskridende dimension i lyset af den specifikke service, der ydes, at tunge køretøjer handles på tværs af medlemslandenes grænser, og behovet for beskyttelse af det indre marked for vejgodstransport og tunge køretøjer.

Uden tiltag på EU-niveau finder Kommissionen, at der er risiko for indførelse af en række nationale ordninger, som kan udmønte sig i forskellige ambitionsniveauer og parametre. Dette ville bl.a. kunne medføre faldende stordriftsfordele, et fragmenteret indre marked og potentielt set også til konkurrenceforvridninger.



Regeringen kan tilslutte sig Kommissionens vurdering og anser således, at nærhedsprincippet er overholdt. Endvidere kan tilføjes, at vejgodstransport i vid udstrækning er grænseoverskridende, hvorfor regulering af disse køretøjers CO₂-udledning vurderes bedst løst på fælleseuropæisk niveau

6. Gældende dansk ret

Dansk lovgivning indeholder på nuværende tidspunkt ikke tilsvarende bestemmelser.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Da der er tale om udstedelse af en forordning, er denne umiddelbart gældende i EU. Der er således ikke behov for ny lovgivning.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslagets statsfinansielle konsekvenser forventes at være negative. De statsfinansielle konsekvenser vil blive analyseret nærmere.

Samfundsøkonomiske omkostninger

De samfundsøkonomiske omkostninger for Danmark vil blive analyseret nærmere.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget kan have positive økonomiske konsekvenser for erhvervet i form af brændstofbesparelser, hvilket også forventes at være gældende i Danmark, om end omfanget heraf ikke kendes. Forslaget ventes dog at forøge anskaffelsesprisen på tunge køretøjer. De erhvervsøkonomiske konsekvenser vil blive analyseret nærmere.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget forventes at begrænse transportsektorens udledninger og kan derved bidrage til at reducere omkostningerne til opfyldelse af Danmarks reduktionsmål for ikke-kvotebelagte sektorer i 2030. Omfanget af CO₂-reduktioner vil blive analyseret nærmere.

Udover fald i CO₂-emissioner ventes forslaget at medføre et fald i NO_x-udledning i 2030 og udledning af fine partikler (PM_{2.5}).

8. Høring

Forslaget har været i høring i Specialudvalget for Energi-, Forsynings- og Klimapolitik og Specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig den 18.-30. maj 2018. Der er afgivet høringssvar fra i alt otte organisationer. ES-DAA Erhvervsflyvningens Sammenslutning har i deres høringssvar anført, at de ingen bemærkninger havde.

Drivkraft Danmark (DD) støtter generelt forslaget og finder det positivt, at der stilles krav til CO₂-emissioner fra tunge køretøjer, og fremhæver, at kravene til CO₂-emissioner gennem de sidste mange år har vist sin værdi i forhold til persontrans-



porten. DD påpeger, at forslaget i sin nuværende form ikke tager højde for, at brændstofferne i stigende omfang iblandes biobrændstoffer. På trods af en stigende anvendelse af biobrændstoffer i diesel og benzin betyder det i forslagets nuværende form, ifølge DD, at den positive CO₂-effekt fra biobrændstofferne ikke tæller med, når lastbilproducenter skal opgøre CO₂-emissioner fra køretøjerne. Anvender en lastbil 100 pct. ren biobrændstof baseret på affald, ville den ikke blive kategoriseret som et nulemissionskøretøj, men havde den eksempelvis en el-motor, ville den leve op til definitionen af nulemissionskøretøj, uagtet batteriet er opladet med 100 pct. fossil baseret elektricitet. DD finder, at Danmark bør arbejde for, at CO₂-kravene opgøres i et "vugge til grav" perspektiv og ikke som nu i et "tank til hjul" perspektiv.

Danske Vognmænd (DV) støtter det overordnede formål om at udvikle lastbiler, der giver anledning til mindre udledning af CO₂. DV bifalder en samlet tilgang for hele EU og henviser til, at det er helt centralt med ens regler på et område, der er udpræget grænseoverskridende. DV peger på, at en reduktion af vejtransportens CO₂-aftryk er helt nødvendigt for at leve op til Parisaftalen, uagtet at det må forventes at medføre øgede omkostninger, som må overvælttes i alle led i transportkæden. DD fremhæver, at standarder skal være ambitiøse, men opnåelige, og henviser til, at de foreslåede grænser virker rimelige i den henseende. DV påpeger, at infrastruktur er en forudsætning for anvendelsen af lastbiler med mindre udledninger, og set fra dansk side er en sådan infrastruktur endnu ikke på plads til brug for andet end traditionelle diesellastbiler, hvorfor der stort set ikke er andre typer køretøjer på det danske marked og dermed ikke en realistisk option for danske vognmænd at anskaffe andet. Hvis nærværende forordning skal få væsentlig gennemslagskraft i Danmark, er der behov for en stærkere indsats fra EU. DV bifalder, at forslaget har fokus på udledningen af reelle emissioner og VECTO-værktøjer, da der er brug for yderligere understøtning af systemet og en brugerflade, som gør det praktisk anvendeligt som indkøbsværktøj for vognmandsvirksomheder. Det undrer DV, at forslaget alene medtager 2 og 3 akslede biler og ikke som minimum 4 og evt. 5, og at godsvægten stopper ved 26,5 ton. DV finder det afgørende at få et realistisk grundlag for vurderingen af CO₂-udledningen, hvilket ikke opnås med urealistisk lav godsvægt. DV fremhæver, at det er vigtigt, at forslaget tager højde for udviklingen i branchen ift. stadig længere, bredere og tungere køretøjer og anhængere og modulvogntog og platooning, mv., og at der laves opgørelser over forskellige brændstoffer, herunder særligt biobrændstof, som en lastbil kan benytte.

De Danske Bilimportører (DDB) ser EU-standarderne for CO₂-emissioner fra nye tunge køretøjer som en vigtig del af en bredere strategi til at begrænse CO₂-udledningen fra vejtransport og bakker op om tilgangen, hvor der sættes CO₂-udledningsmål i 2025 og 2030, men finder, at de foreslåede reduktionsmål er alt for aggressive. DDB appellerer til, at standarderne udformes under hensynstagen til kompleksiteten i markedet, idet de fleste lastbiler er specialbyggede køretøjer. Målene tager ikke højde for den tid, det tager tid at udvikle de nødvendige teknologier. Tunge køretøjer adskiller sig fundamentalt fra person- og varebiler, hvorfor der ikke kan tages udgangspunkt i kravene, der er stillet til disse.



DI Transport (DI) er positiv over for forslaget og bemærker, at det især for lastbiler gælder, at CO₂-udledningen også afhænger af, hvilken type gods der transporteres. DI påpeger, at Danmark har haft positive erfaringer med at forbedre energieffektiviteten i godstransporten med modulvogntog (25 meter lastbiler) og højere totalvægt på lastbiler, så der kan flyttes mere gods med samme lastbilsvogntog. DI opfordrer til, at der under forhandlingerne arbejdes for øgede muligheder for grænseoverskridende transport med modulvogntog og højere totalvægt og bemærker endvidere, at det er væsentligt, at der fortsat kan anskaffes lastbiler med høj motortrækraft.

ITD (Brancheorganisation for den danske vejgodstransport) støtter aktivt op om den grønne omstilling af transport- og logistikbranchen, så længe det foregår på fair og lige vilkår og hilser fælleseuropæiske klimалøsninger, der respekterer virksomhedernes konkurrenceevne, velkommen. ITC fremhæver, at forslaget kan få direkte indflydelse på yderligere national og europæisk lovgivning, herunder afgifter på tunge køretøjer og mulige adgangskrav i byzoner, og at det vil være essentielt, at forordningen afspejler dette. ITD finder, at det er afgørende, at der findes en fair balance mellem evt. meromkostninger for lastbilsproducenterne og brændstofbesparelserne forbundet med standarder for nye køretøjer.

ITD finder det afgørende, at den rette balance mellem ambitiøse standardmålsætninger og økonomisk holdbare teknologiløsninger findes i bestræbelserne på at reducere branchens drivhusgasudledning. ITD er positiv over for effektivitetskrav på 15 pct. i 2025 og mindst 30 pct. i 2030, og enig i kravet i 2030 indtil videre bør være vejledende, samt over for at der indføres en særundtagelse. ITD er enig i, at anvendelsesområdet i første omgang begrænses og er positiv overfor, at det kan udvides på sigt. ITD påpeger, at målenheden ideelt bør reflektere produktiviteten af et køretøj og havde gerne set, at målenheden var udtrykt som en kombination af værdier (g CO₂/km, g CO₂/t*km og g CO₂/m³*km).

ITD påpeger, at forslaget ikke bør få uhensigtsmæssig indflydelse på lastbilmarkedet ved at straffe effektive køretøjer. Hvis Kommissionen udelukkende ønsker at fokusere på et sammenligningsgrundlag mellem forskellige køretøjer inden for de respektive kategorier, finder ITD, at g CO₂/km er den mest enkle parameter at udregne. Endvidere støtte ITD CO₂-standarder for det samlede køretøj frem for motorspecifikke tiltag, da det bl.a. vil sikre den fornødne fleksibilitet for producenterne til at implementere forbedringerne på den mest omkostningseffektive måde.

ITD bifalder, at der sættes fokus på udviklingen af nul- og lavemissionskøretøjer, og at der lægges op til et incitamentssystem, der belønner producenter, der investerer i innovative teknologier. ITD vægter, at udviklingen bør stimuleres af metodefrihed uden forskrevne metoder eller teknologier til at imødekomme CO₂- og miljøkrav, uden at underminere den overordnede reduktionsmålsætning. ITD er fortalende for en "well-to-wheel" tilgang frem for en "tank-to-wheel", da det giver et mere fyldestgørende billede af CO₂-udledningsproduktionen og forbruget af diverse drivmidler.

ITD er tilfreds med, at standarderne for producenterne specifikke emissionsmål tager udgangspunkt i gennemsnitlige mål for køretøjsgrupper og kørselscyklusser,



da det tager hensyn til køretøjets funktion og formål. ITD er i udgangspunktet positivt indstillet over for, at producenterne får mulighed for at overføre kredit/gæld det efterfølgende år, men finder det vigtigt, at muligheden for at få kredit og gæld ikke modarbejder intentionen i forordningen, hvorfor der kan stilles spørgsmål ved nødvendigheden af at lade ordningen fortsætte frem til 2029.

ITD finder, at det er essentielt, at taksten for bødestraf til producenterne har et niveau, der sikrer det fornødne incitament til at overholde reduktionskravene. ITC understreger, at midlerne fra et evt. overskud skal øremærkes til den grønne omstilling af den tunge vejgodstransport.

ITD bakker op om, at data fra producenternes præstation offentliggøres, da det må forventes at kunne bidrage til en hurtigere omstilling til nye og mere energieffektive teknologier. ITD støtter realtidsmålinger på vejene og finder det vigtigt, at målinger og eventuelle sanktioner skal foretages på producentniveau. Dertil skal logistikvirksomheder kompenseres, hvis deres køretøjer anvendes til realtidsmålinger. ITD støtter, at Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter. Endelig er ITD tilfreds med, at der indgår en revision af forordningen i 2022.

Det Økologiske Råd (DØR) anbefaler, at Danmark arbejder for minimum 20 pct. CO₂-reduktion i 2025 og min. 40 pct. i 2030 ift. 2019. DØR påpeger, at der allerede findes lastbiler på markedet, der er 9 pct. mere brændstofeffektive end gennemsnittet. DØR anbefaler, at superkreditte erstattes af et krav om 5 pct. nulemissionskøretøjer i 2025, og at busser ikke medregnes. Med superkreditter vil ca. 65.000 kr. i brændstofbesparelser pr. lastbil over en 5-årig periode, ifølge DØR, gå tabt, og medregningen af busser vil betyde, at en begrænsning på 3 pct. af 15 pct. reduktion, vil være *business as usual*, hvormed det overordnede mål undergraves. DØR anbefaler derfor, at superkreditterne erstattes med 5 pct. mandat i 2025, og er det ikke muligt at ændre superkreditte, finder DØR, der bør indføres et bonus-malus system med et benchmark, eller reduktionsmålet bør hæves med 3 pct. til min. 23 pct. DØR påpeger, at CO₂ akkumuleres over tid, hvorfor det er vigtigt at fastholde et ambitiøst mål for 2025, og at det derfor er afgørende, at opsparings- og lånemeکانismen kun holdes indenfor perioden 2020-25 og efterfølgende kun indenfor perioden frem mod 2030-målet.

DØR bemærker yderligere, at på baggrund af en revision af forslaget i 2022 er fastsættelse af et ambitiøst mål i 2025 vigtigere end et 2030-mål.

Dansk Erhverv (DE) støtter, at ambitiøse og realistiske mål og fremhæver, at det overordnet er tilfældet i forslaget. DE fremhæver, at den nødvendige infrastruktur skal være på plads og opfordrer Kommissionen til at have et klart fokus på dette. Dertil fremhæver DE vigtigheden af, at VECTO og real life-emissionsmålinger er retvisende. DE påpeger, at kravene må forventes at fordyre køretøjerne, hvilket vil betyde en generel fordyrelse af tjenester og gods fra vejtransport. DE gør opmærksom på, at der i Danmark anvendes køretøjer på op til 60 ton, og at medregnes disse ikke, vil det give en misvisende beregning af CO₂-udledninger. Endelig opfordrer DE til, at det indregnes i beregningsmodellerne, at køretøjer til godstransport fortsat bliver tunge, hvilket vil påvirke ovennævnte beregning.



Vedvarende Energi bemærker, at brugen af elektrofuels er relevant ift. tunge køretøjer, idet flydende brændstoffer er nemme at håndtere.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget er under behandling i Rådets arbejdsgruppe for miljø. Generelt forventes der opbakning til forslaget om at fastsætte reduktionskrav for nye tunge køretøjers CO₂-udledning.

De centrale elementer i forslaget er niveauet for de krav, der skal stilles til CO₂-reduktion i 2025 og 2030 samt incitamentet for fremme af nul- og lavemissionskøretøjer. Med forbehold for endelige regeringspositioner har en større gruppe lande i forhandlingerne angivet et ønske om ambitiøse præstationsnormer i forhold til CO₂-udledning. Der er generelt blevet udtrykt sympati for et bindende mål i 2025 og et indikativt mål i 2030. Flere lande har endnu ikke udtrykt en position.

Hvad angår incitamentet om at fremme af nul- og lavemissionskøretøjer har en mindre gruppe af lande udtrykt støtte til kommissionens forslag. Samme gruppe lande har udtrykt skepsis over at lade el-busser tælle med i superkreditmekanismen, bl.a. med henvisning til, at modellen kunne give visse producenter konkurrencemæssige fordele ift. andre producenter. En række lande har endnu ikke udtrykt en position.

10. Regeringens foreløbige 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. Danmark kan ikke alene drive teknologiudviklingen i transportsektoren, idet danske indkøb af køretøjer er lille globalt set, og der ingen dansk produktion er. Blandt andet derfor er der kun få nationale muligheder for omkostningseffektivt at begrænse CO₂-udledningen fra køretøjer i større skala på en måde, der ikke hæmmer konkurrenceevnen og mobiliteten. Derfor arbejder regeringen for at fremme udviklingen og udbredelsen af mere klima- og miljøvenlige køretøjer og drivmidler i EU, og derfor finder regeringen, at der bør etableres de rette rammer for en markedsbaseret udbredelse af nul- og lavemissionskøretøjer gennem relevante EU-retsakter.

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 har på den baggrund opfordret Kommissionen til at følge op med konkrete løsningsforslag hurtigst muligt, hvorfor man hilser det velkomment, at Kommissionen har fremlagt forslag om fastsættelse af standarder for CO₂-udledning for nye tunge køretøjer.

Regeringen arbejder for ambitiøse CO₂-krav til tunge køretøjer. Regeringen ser desuden positivt på, at Kommissionen overvåger udviklingen i CO₂-udledninger og



offentliggør disse af hensyn til forbrugerne med henblik på at få indblik i, om der opnås reelle reduktioner i CO₂-udledningen.

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.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg. Grund- og nærhedsnotat er oversendt til Folketinget den 14. juni 2018.