



Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Europaudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
21-05-2025

J nr. 2025 - 2206

Svar på Europaudvalgets spørgsmål nr. 3 ad KOM (2025) 136

Folketingets Europaudvalg har i brev af d. 2. maj 2025 stillet mig følgende spørgsmål nr. 3 om KOM (2025) 136, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Claus Jørgensen (SF).

Spørgsmål 3

Som drøftet på Europaudvalgets møde den 25. april 2025 har Kommissionen ikke lavet en konsekvensvurdering af sit forslag til ændring af CO₂-krav til nye lette køretøjer i 2025-2027, men det har andre til gengæld gjort. Bl.a. estimerer ICCT, at forslaget kan føre til salg af flere benzin- og dieselmotorer, hvilket vil føre til øgede CO₂-udledninger, svarende til den årlige CO₂-udledning fra Danmark eller Grækenland ("ICCT comments on the European Commission proposal to introduce a 3-year "averaging" provision for the CO₂ standards regulation for new cars and vans", www.theicct.org, den 24. marts 2025). Hvad er ministerens kommentarer til denne udregning, og hvis ministeren er enig i, at der med forslaget vil ske en øget CO₂-udledning i bilsektoren, hvor skal CO₂-besparelsen så findes, så man kan holde fast i målene for 2030 og 2035?

Svar

Regeringen har påtalt den manglende konsekvensanalyse over for Kommissionen. Regeringen er bevidst om, at andre organisationer har regnet på konsekvenserne af forslaget. Regeringen har dog ikke mulighed for at kvalificere disse beregninger og kan derfor ikke kommentere på dem.

Kommissionens forslag er dog en lempelse af de nuværende regler, og såfremt forslaget medfører et øget fossilbil- og fossilvarebilsalg i begyndelsen af perioden 2025-2027, kan det øge CO₂-udledningerne, afhængigt af i hvilket omfang kravet påvirker bilsalget i slutningen af perioden.

Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Holmens Kanal 20
1060 København K

T: +45 3392 2800
E: kefm@kefm.dk

www.kefm.dk



Hvad angår konsekvenserne af forslaget i Danmark, er det usikkert, om en ændring af opgørelsesmetode for CO₂-kravene i 2025-2027 vil påvirke anskaffelsesomkostninger eller andre markedsforhold i Danmark. Som udgangspunkt skønnes det dog, at salget af biler, herunder elbiler, i Danmark ikke umiddelbart påvirkes markant af ændringen af opgørelsesmetode for CO₂-kravene i 2025-2027.

Regeringen finder det vigtigt og er positiv over for, at forslaget ikke ændrer ved CO₂-kravene til nye lette køretøjer i 2030-2034 og 2035. Der er således fortsat et stop for salg af nye fossildrevne biler i EU fra 2035. CO₂-kravene i 2030 og 2035 er med forslaget uændret, da CO₂-kravene angår nyregistrering af lette køretøjer i det givne år.

Med venlig hilsen

Lars Aagaard