



## GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

30. august 2012  
J.nr. 2513/1232-0007  
Ref. LHO/

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

COM(2012) 393, 11. juli 2012

#### **1. Resumé**

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

#### **2. Baggrund**

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

Forslaget forventes behandlet første gang i Rådets arbejdsgruppe (miljø) ultimo september 2012.

#### **3. Formål og indhold**

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

Emissionsloftet for det enkelte køretøj fastsættes på baggrund af dets egenvægt således, at tunge køretøjer må udlede mere end 130 g CO<sub>2</sub>/km, mens lettere køretøjer må udlede mindre. Sammenholdes emissionerne ud fra denne fordeling mellem tunge og lette køretøjer, fås en gennemsnitlig udledning på 130 g CO<sub>2</sub>/km. Såfremt emissionsloftet overskrides af den enkelte fabrikant, skal denne betale en bøde af pønål karakter, som fra 2019 udgør 95 euro/gram gange antallet af køretøjer, der sælges i EU.

Med nærværende forslag fastsættes de nødvendige tiltag og midler, der skal sikre et gennemsnitligt emissionsloft på 95 g CO<sub>2</sub>/km fra 2020, og EU-Kommissionen pålægges at vurdere tiltag og emissionslofter for perioden efter 2020 inden udgangen af 2014.

Forslaget lægger til grund, at der fortsat tages afsæt i bilens egenvægt ved fastsættelsen af emissionsloftet.

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

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

Som noget nyt foreslår EU-Kommissionen superkreditter for personbiler, der udleder mindre end 35 g CO<sub>2</sub>/km i perioden 2020-23. Superkreditten betyder, at disse køretøjer vægtes med faktor 1,3, når de skal indregnes i den enkelte bilfabrikants gennemsnitlige udledning. Udover at der er tale om en tidsbegrænset foranstaltning, er der ligeledes et loft på 20.000 køretøjer over perioden, der må omfattes af superkreditter.

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

Der foreligger ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant, da der er tale om et ændringsforslag til en eksisterende retsakt, som er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

#### **6. Gældende dansk ret**

Området er reguleret ved tidligere EU-forordning 5443/2009, som er umiddelbar gældende i dansk lovgivning.

#### **7. Konsekvenser**

##### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget har ikke nogen umiddelbare lovgivningsmæssige konsekvenser, da der er tale om en retsakt, som er umiddelbart gældende.

##### Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

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

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

##### Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Da Danmark ikke har nogen produktion af personbiler, vil der ikke være administrative konsekvenser som følge af forslaget.

##### Beskyttelsesniveauet

EU-Kommissionen anfører i materialet, der ledsager forslaget, at et bindende mål på 147 g CO<sub>2</sub>/km for lette erhvervskøretøjer og 95 g CO<sub>2</sub>/km for personbiler frem til 2030 vil give en samlet besparelse på 420 mio. tons CO<sub>2</sub>. I opgørelsen sondres der ikke mellem personbiler og lette erhvervskøretøjer.

## **8. Høring**

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

### WWF, Danmarks Naturfredningsforening, Økologisk Råd og Greenpeace

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

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

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

Der udtrykkes generelt modstand mod brugen af superkreditter af bekymring for at disse udvander reduktionsindsatsen. I det omfang superkreditterne skal fremme introduktion af elbiler, oprides konkrete krav som er indeholdt i forslaget.

Der redegøres for at ECO-innovations (grønne teknologier som jf. moderfordningen kan godskrives med 7 g CO<sub>2</sub>/km i det omfang de ikke afspejles i testcyklus) bør begrænses til 3 g CO<sub>2</sub>/km og endelig at bødestørrelsen af overskridelse af emissionsloftet øges til 150 euro/ g CO<sub>2</sub>.

### Dansk Elbil Alliance (DEA)

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

### 3F

Forbundet støtter EU-Kommissionens forslag.

### Vedvarende Energi

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

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

### Dansk Erhverv

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

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

Det må forventes, at lande med betydelige interesser i produktionen af personbiler vil anse EU-Kommissionens forslag for at være for ambitiøst.

## **10. Regeringens foreløbige holdning**

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

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

Ambitiøse målsætninger for de langsigtede CO<sub>2</sub>-emissioner skal også bidrage til at fastholde den positive udvikling. Fra dansk side ser man således gerne, at EU-Kommissionens vurdering af fremtidige tiltag og emissionslofter fremrykkes fra den nuværende frist den 31. december 2014.

Regeringen noterer sig endvidere, at brugen af superkreditter, med deres større vægtning i bilfabrikanternes gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning, på den ene side indirekte begunstiger køretøjer med en højere udledning end gennemsnittet, mens de på den anden side giver et incitament til at producere køretøjer med lave emissioner.

Det er regeringens vurdering, at et gennembrud i udbredelsen af lavemissionskøretøjer, som elbiler, plug-in hybridbiler, brintbiler m.fl., forudsætter storskala drift. Med forslaget gives der et incitament til storskala, såfremt superkreditterne udnyttes. Herigennem bidrages til en grøn omstilling af transportsektoren.

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

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

Forslaget til forordningen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.