

Miljøstyrelsen
Industri og Transport

26. marts 2007
MST/LHO; MIM/VIBEJ

Miljøministeriet
Miljøpolitisk område, EU-Koordinationen

DEP-251-00006

REVIDERET GRUNDNOTAT til FMPU og FEU

Kommissionens meddelelse om resultaterne af revisionen af Fællesskabets strategi til reduktion af CO₂ emissioner fra passerbiler og lette erhvervskøretøjer.

KOM(2007) 19 endelig

Resume

Strategien indeholder et forslag om, at bilflåden skal have et gennemsnitligt CO₂ udslip på 120 g CO₂/km fra 2012. Målet nås af to veje:

- *Et direktivforslag, som pålægger bilfabrikanter at reducere det gennemsnitlige CO₂ udslip til 130 g CO₂/km gennem teknologiforbedringer.*
- *Tekniske krav til biludstyr som f.eks. aircondition samtidig med, at medlemsstater opfordres til at anvende afgiftsinstrumenter med et CO₂ element, fremme af øko-kørsel, øget brug af biobrændsel m.v. Disse tiltag vurderer EU-Kommissionen vil kunne tilføre en besparelse på yderligere 10 g CO₂/km, hvorved målsætningen på 120 g/CO₂ nås.*

Direktivforslaget om et gennemsnitligt CO₂ udslip på 130 g CO₂/km forventer EU-Kommissionen at kunne offentliggøre senest medio 2008.

1. Status

Kommissionen offentliggjorde den 7. februar 2007 ovennævnte meddelelse til Rådet. En dansk udgave af forslaget er modtaget den 15. februar 2007.

Folketingets Europaudvalg blev mundtligt orienteret om meddelelsen på udvalgets møde den 9. februar 2007.

Meddelelsen var på dagsordenen for Rådsmødet (miljø) den 20. februar 2007 til politisk drøftelse.

Grundnotat om meddelelsen er oversendt til FMPU og FEU den 27. februar 2007. Ændringer ift. dette er markeret i marginen.

Det forventes, at det tyske formandskab bringer sagen op på Rådsmøde den 28. juni 2007 til vedtagelse af Rådskonklusioner.

2. Formål og indhold

EU-Kommissionen angiver, at formålet med meddelelsen er at tage hånd om køretøjers stigende CO₂ udslip, og herigennem sikre, at alle sektorer bidrager til at reducere udslippet af CO₂. Således udgør udslippet fra biler 12 % af EU's samlede CO₂ udslip, og til trods for bedre motorteknologi, er udslippet af CO₂ fra vejtransport steget med 26 % i perioden 1990 til 2004.

Fællesskabets hidtidige strategi omkring CO₂ for biler har taget afsæt i tre søjler. Den første søjle indeholder en frivillig aftale med europæiske, japanske og koreanske bilproducenter om at begrænse udslippet til 140 g CO₂/km i 2008/2009. Imidlertid vurderer Kommissionen, at det ikke er realistisk at nå dette mål. Således lå CO₂ udslippet i 2004 på 163 g CO₂/km samtidig med, at bilflåden bliver sammensat af stadig større biler.

Den anden søjle bygger på forbrugerinformation, hvor der er krav om, at nye biler skal skilte med deres CO₂ udslip og energiforbrug. Kommissionen vurderer imidlertid, at dette krav efterleves meget forskelligt i medlemslandene.

Endelig bygger den tredje søjle på at fremme energieffektive køretøjer ved brug af afgiftsinstrumentet. Kommissionen konstaterer imidlertid, at der ikke er synderlig fremdrift omkring et tidligere Kommissionsforslag om at indarbejde et CO₂ element i EU's bilbeskatning. Samtidig har en række medlemsstaters bestræbelser på at indføre et CO₂ element i den nationale afgiftsstruktur ikke ført til betydelige CO₂ reduktioner.

På den baggrund vurderer EU-Kommissionen, at der er behov for en fornyet indsats med en målsætning på 120 g CO₂/km.

EU-Kommissionen vurderer, at dette mål kan nås ved en blanding af EU- og nationale tiltag, som kan skitseres som følger:

- Bindende retlige krav til bilproducenter om at den gennemsnitlige bilflåde skal nå ned på 130 g CO₂/km fra 2012 gennem forbedring af motorteknologi. Direktivforslag forventes forelagt i 2007 eller senest medio 2008.
- En yderligere reduktion på 10 g CO₂/km gennem andre tiltag som:
 - Effektivitetskrav til aircondition
 - Montering af dæktryksmålere
 - Fastsættelse af krav til maksimal dækmodstand
 - Brug af gear-skifts indikator

- Fremme energieffektiviteten i lette erhvervskøretøjer til 175 g CO₂/km i 2012 og 160 g/km i 2015
- Øget brug af biobrændstoffer
- Direktivforslag til forbedring af energimærkning af køretøjer i 2007
- Frivillig aftale med bilproducenter om ”good practice” for markedsføring
- Tiltag i medlemsstater til:
- Afgifter med CO₂ elementer – nationale såvel som opbakning til EU’s afgiftsforslag
- Fremme af øko-kørsel

EU-Kommissionen vil i 2010 vurdere behovet for yderligere tiltag.

3. Europa Parlamentets udtalelser

Europa Parlamentets udtalelser foreligger ikke.

4. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant.

5. Konsekvenser for Danmark

Meddelelsen har ikke i sig selv lovgivningsmæssige, økonomiske eller miljømæssige konsekvenser. En efterfølgende udmøntning af meddelelsen i form af eksempelvis direktiver må imidlertid forventes at have positive miljømæssige konsekvenser samt kan potentielt have visse økonomiske konsekvenser, særligt erhvervsøkonomiske for bilpriserne. Størrelsesordenen er på det foreliggende grundlag meget usikker og vil afhænge af den konkrete udmøntning mv. Forslaget vurderes ikke at få administrative konsekvenser, da der ikke er danske bilproducenter.

6. Høring

Forslaget har været udsendt i høring den 8. februar 2007 til 28 interessenter. Der er ved høringsfristen udløb modtaget høringssvar fra 8 høringsparter. Kommentarerne kan opdeles som følger.

Københavns Kommune støtter princippet om at fastsætte bindende CO₂ emissionskrav, og at kravet udbygges til at omfatte biler, der f.eks. har kørt over 200.000 km. Samtidig støttes tanken om en bilbeskatning, der tilgodeser biler med lavt energiforbrug.

Dansk Industri ønsker, at der foretages en vurdering af hvorvidt, det er teknisk muligt at nå de mål som Kommissionen foreslår, samt en analyse af, hvorfor de frivillige aftaler ikke har virket, forud for at der foreslås bindende regler. Endvidere støtter DI, at mærkning er et fornuftigt middel til at

informere forbrugeren. Endelig peger DI på, at der på EU plan bør være fælles principper for skatte- og afgiftsbelægning af biler.

Danske Bilimportører mener, at det er vigtigt både at kigge på dem, der udbyder biler og dem som køber for at nå målet på 120 g CO₂/km. Således kan der på efterspørgselssiden ses på en omlægning af afgifter baseret på bilens CO₂ udledninger. Der henvises endvidere til, at en nogle miljøvenlige bilvarianter ikke markedsføres i Danmark grundet registreringsafgiften.

Danmarks Automobilforhandler Forening støtter Kommissionens meddelelse.

Rammenotat om forslaget har den 5. marts 2007 været forelagt miljøspecialudvalget i skriftlig høring. Den skriftlige høring har givet anledning til følgende kommentarer:

Fagligt Fællesforbund (3F) stiller sig positive overfor forslaget, da en sænkning af CO₂ udslip vil have en sundhedsmæssig positiv effekt på de personer, der har bilen eller vejene som arbejdsplads, og dermed vil det på sigt også gavne samfundsøkonomien. 3F støtter dansk indstilling og bemærker endvidere at målene skal være retlige krav overfor bilproducenterne.

Oliebranchens Fællesråd mener, at en løsning for transportsektorens CO₂ udslip kun kan ske ved, at en samlet indsats rettes mod producenter, ejere og brugere. Opfyldelsen af et mål på 120 g CO₂/km skal ske gennem forbedring af motorteknologien og energieffektiviteten. Oliebranchen Fællesråd støtter dansk holdning.

Dansk Metal kan tilslutte sig den danske holdning.

Det Økologiske Råd og **Danmarks Naturfredningsforening** mener, at den gennemsnitlige udledning bør være 120 g CO₂/km i 2012 og 80 g fra 2020. Endvidere bør der fastsættes tilsvarende grænser for varebiler. CO₂ besparelsen ved brug af 1. generations biobrændstoffer betvivles, og vurderes ligeledes at kunne have en uheldig indvirken på fødevarepriserne i ulandene. Overvejelser om, at anvende afgifter til at fremme mere miljøvenlige biler støttes, og samtidig foreslås det, at der indføres hastighedsgrænser på motorvejene i EU.

NOAH mener, at kravene der lægges op til er for beskedne, i det en række biler allerede i dag opfylder kravene på 130 g CO₂/km i dag. Denne grænse bør sænkes til 110 g CO₂/km og yderligere reduceres til f.eks. 100 g CO₂/km fra 2016. Endvidere anbefales, at der arbejdes med en øvre grænse for bilernes CO₂ udslip på f.eks. 160 g CO₂/km. Endelig mener NOAH, at der er behov for at bruge afgifter som et virkemiddel, herunder ændre afskrivningsregler for firmabiler.

7. Forhandlingsituationen

Rådet (miljø) havde den 20. februar 2007 en første politisk drøftelse af meddelelsen, hvor en lang række medlemslande støttede forslag om bindende regler for bilers CO2 udslip.

8. Foreløbig dansk holdning

Danmark kan overordnet tilslutte sig hensigten i strategien om at reducere køretøjers CO2 udslip. En nærmere dansk stillingtagen vil afvente et konkret direktivforslag fra EU-Kommissionen.

Danmark støtter at CO2 forpligtigelsen udbredes til flere sektorer.

Transportområdet udgør her en særlig udfordring. Danmark er enig med Kommissionen i, at det ikke er realistisk, at de frivillige aftaler med bilindustrien vil nå målet om 140 g CO2/km, og at der derfor må gøres brug af bindende regulering. En omkostningseffektiv indsats forudsætter, at der iværksættes fælles EU-virkemidler.

Danmark er enig i den foreslåede målsætning på 120 g CO2/km i 2012. Danmark finder det dog tvivlsomt, om der kan opnås en CO2 besparelse på 10 g CO2/km gennem de supplerende virkemidler, som EU-Kommissionen foreslår. Danmark finder derfor, at Kommissionens forslag om 130 g CO2/km fra 2012 ved krav til motorteknologien er for uambitiøst.

Danmark finder, at en reduktion i bilernes udledning af CO2 til 120 g/km som udgangspunkt skal ske gennem krav til motorteknologien og energieffektiviteten i ekstraudstyr. Danmark vil forholde sig til de forventede forslag til yderligere foranstaltninger i lyset af Kommissionens forventede konsekvensvurdering.

Danmark finder endvidere, at der bør fastsættes en langsigtet målsætning på højest 100 g CO2/km i 2020, som vil være med til at fremme den miljøteknologiske innovation på motorteknologiområdet.