

**SAMLENOTAT**

21. februar 2008

Side 1/7

**Rådsmøde (Miljø) den 3. marts 2008**

Side

Forslaget om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers CO2 emissioner.

2

- *politiske drøftelser*

## **CO2 udledning fra biler**

**EU-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (CO2-reduktionsforslaget for personbiler).**

### **KOM(2007) 856 endelig**

#### **1. Status**

Kommissionen sendte den 19. december 2007 ovennævnte forslag til Rådet. Forslaget har hjemmel i TEF artikel 95, og skal vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter proceduren om fælles beslutningstagen i TEF artikel 251.

Forslaget er til politisk drøftelse på Rådsmødet (miljø) den 3. marts 2008. Der foreligger for indværende ikke oplysninger om hvornår Europa Parlamentet forventes at behandle forslaget.

#### **2. Formål og indhold**

Forslaget tager afsæt i en meddelelse fra EU-Kommissionen fra foråret 2007, der indeholdt en målsætning om at den gennemsnitlige udledning af nye biler skulle ned på 130 g CO<sub>2</sub>/km i 2012 ved forbedring af motorteknologi. Herudover skulle der yderligere reduceres med 10 g CO<sub>2</sub>/km ved tiltag som eksempelvis dæktryksmålere, gearskiftsindikator, biobrændstoffer m.v.

Formålet med forslaget er at fastsætte præstationsnormer for CO<sub>2</sub>emissioner fra nye personbiler med henblik på at nedbringe CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, således at målsætningen på 130 g CO<sub>2</sub>/km bliver opfyldt i 2012.

Samtidig skal forslaget sikre lige konkurrencevilkår for alle økonomiske aktører og her igennem sikre et velfungerende indre marked.

Ifølge forslaget skal personbilfabrikanter fra 1. januar 2012 sikre, at nyregistrerede biler, der markedsføres i EU ikke overskrider køretøjets specifikke loft for CO<sub>2</sub>-emissioner.

Loftet for CO<sub>2</sub>-emissioner tager udgangspunkt i bilernes nytte, som beregnes på baggrund af bilens masse / egenvægt. Loftet kendetegnes ved at være en hældende ret linje, hvor bilens vægt indgår med en vægtning på 60 %, således at tungere biler har et højere loft for CO<sub>2</sub>emissioner end lettere biler. Eksempelvis har en personbil med en egenvægt på 1.000 kg

et emissionsloft på ca. 117 g CO<sub>2</sub>/km, mens en personbil på 1.800 kg har et loft på 153 g CO<sub>2</sub>/km. Denne konstruktion tager afsæt i, at EU har fremskrevet vægtsammensætningen af EU-landenes fremtidige bilpark og herfra lavet et snit, der betyder, at den gennemsnitlige CO<sub>2</sub> emissioner fra nye biler sammenlagt ikke overskrider 130 g CO<sub>2</sub>/km. Såfremt den faktiske vægtsammensætning afviger fra den fremskrevne sammensætning, kan EU-Kommissionen med bistand fra en komité justere på forholdet mellem bilernes egenvægt og emissionsloft ved at tilpasse en parameter for den såkaldte autonome masseforøgelse.

Såfremt personbilfabrikanten overskrider loftet skal denne betale en bøde pr. gram som loftet er overskredet for antallet af nyregistrerede køretøjer det pågældende år. Bøden stiger over tid og vil fra 2012 udgøre 20 euro pr. gram stigende til 95 euro pr. gram fra 2015.

Forslaget indebærer, at provenuet indgår i EU's budget som indtægt.

Det er muligt for personbilfabrikanten, at blive undtaget bestemmelserne i forordningen hvis f.eks. denne producerer færre end 10.000 nye personbiler om året, hvilket typisk vil være fabrikanten af luksusbiler. Kommissionen vil i så fald fastsætte et konkret emissionsloft for den pågældende fabrikant.

Endvidere kan fabrikanten vælge at danne en pool / sammenslutning med andre fabrikanten med henblik på at opfylde deres reduktionsforpligtigelser.

Det påhviler medlemsstaterne at indsamle og rapportere overvågningsdata fra de biler, der er registreret i medlemsstaten. Medlemslandene har allerede en forpligtigelse hertil, men som noget nyt indebærer forslaget, at oplysninger om bilers "fodaftryk" skal indberettes. "Fodaftryk" er et alternativt mål for bilens fysik i stedet for massen. "Fodaftryk" defineres som sporvidde x akselafstand. Det er et flademål som opgives i m<sup>2</sup>, hvor massen opgives i kg. Hensigten med målet "fodaftryk" er en nyttebaseret tilgang, idet det er intentionen at opretholde diversiteten på bilmarkedet og imødekomme de forskellige forbrugerbehov (familiebiler, små bybiler, etc.).

### **3. Europa Parlamentets udtalelser**

Der foreligger ingen udtalelse fra Europa Parlamentet.

### **4. Nærhedsprincippet**

Det er Kommissionens vurdering, at en CO<sub>2</sub>-reduktion fra personbiler ikke kan nås af de enkelte medlemslande uden, at det vil ske på bekostning af det indre marked, samtidig med, at klimaændringer er grænseoverskridende, og endelig at det nationale gennemsnit for bilers

CO<sub>2</sub>-udledning er meget forskelligt mellem EU-landene. Formålet med forslaget kan derfor kun opnås gennem fælles lovgivning på EU-niveau.

## **5. Konsekvenser for Danmark**

### *Gældende dansk ret og forslagets lovgivningsmæssige konsekvenser:*

Der eksisterer ikke dansk lovgivning på området, men der påhviler i dag en overvågningsforpligtigelse af bilers CO<sub>2</sub> emissioner m.v. ved beslutning 1753/2000/EF om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye personbiler. Med nærværende forslag udvides overvågningen til også at skulle omfatte oplysninger om bilers ”fodaftryk” (sporvidde x akselafstand), men da der er tale om en forordning vil retsakten ikke skulle implementeres i dansk lovgivning, da forordningen er almenlydig.

### *Forslagets økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser:*

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

EU-Kommissionen anfører i sin konsekvensvurdering at forslaget forventes at lede til en prisstigning på 6 % på nye biler. Da der samtidig forventes at være en forholdsvis lille priselasticitet, forventes salget af nye biler at blive reduceret med mindre end 6 %. Med de gældende regler i registreringsafgiftsloven, hvor en ekstraordinær stigning i prisen for nye biler kan føre til en sænkning af registreringsafgiften, kan det ikke med sikkerhed siges om provenuet fra registreringsafgiften vil stige som følge af forslaget.

EU-Kommissionen lægger til grund, at bilerne bliver mere energieffektive, hvilket for Danmark vil betyde en ændring af provenuet fra den grønne ejerafgift samt provenuet fra brændstofsafgiften.

Der arbejdes for indeværende med at kvantificere de statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Som følge af forslagets krav om, at der som noget nyt i afrapporteringen til EU skal indgå oplysningerne om bilers ”fodaftryk”, vil der være behov for tilpasning af det danske motorregister. Et foreløbigt skøn på en sådan tilpasning vurderes at beløbe sig til 1,3 mio. kr.

#### *Erhvervsadministrative konsekvenser.*

Som følge af forslaget skal bilproducenterne indberette data. Da Danmark ikke har nogen bil-

produktion, vil forslaget ikke have erhvervsadministrative konsekvenser.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser.*

I henhold EU-Kommissionens vurdering vil bilproducenter overvælde prisstigningen på 6 % på salgsprisen for nye personbiler. Som følge heraf vil forbrugerne opleve stigende priser på nye biler. I lyset af, at EU-Kommissionen forventer, at bilproducenterne reducerer bilers energiforbrug vil forbrugerne samtidig opleve en besparelse i ejerafgiften samt i udgifter til brændstofforbrug.

De samfundsøkonomiske omkostninger skal holdes op imod værdien af CO<sub>2</sub>-besparelsen samt eventuelle gevinster ved mindsket luftforurening fra biler. For så vidt angår CO<sub>2</sub> har Kommissionen opgjort meromkostningen til 20-22 mia. € i nutidsværdi for hele EU for perioden 2006-2020. Meromkostningerne pr. tons udgør 32-40 € pr. ton CO<sub>2</sub>. Hvad angår luftforurening anslår EU-Kommissionen at forslaget vil medføre en reduktion i udledningen af NO<sub>x</sub>, partikler og svovldioxid, mens udledningen af flygtige organiske forbindelse vil blive forøget. Kommissionen har ikke foretaget en økonomisk vurdering ved disse miljømæssige konsekvenser.

Der arbejdes for indeværende med at kvantificere de samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

#### Beskyttelsesniveau:

CO<sub>2</sub> bidrager til den globale opvarmning. Af forslagets konsekvensvurdering fremgår, at der vil være en reduktion af CO<sub>2</sub> ækvivalenter på 634-638 mio. tons (akkumuleret for perioden) med en enhedspris på 32-40 €/ton.

For luftforurening vurderer EU-Kommissionen en reduktion i udledningen af NO<sub>x</sub> på ca. 4,5 %, for partikler på ca. 3 % og for svovldioxid på ca. 14,5 %. Omvendt forventes stigning i flygtige organiske forbindelser på ca. 2,3 %.

Med undtagelse af en stigningen i udledning af flygtige organiske forbindelser, har forslaget har således en positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet.

#### **6. Høring**

Forslaget blev sendt i høring den 9. januar 2007 med høringsfrist den 11. februar. Forslaget er sendt til 38 interessenter. Der er indkommet hørings svar fra NOAH, Danmarks Naturfredningsforening/Det Økologiske Råd, Fagligt Fælles Forbund, Greenpeace, Landbrugsrådet, De

Danske Bilimportører, Oliebranchens Fællesrepræsentation og privatperson Gert Nielsen.

**NOAH** mener, at gennemsnitskravet skal være på maksimalt 110 g CO<sub>2</sub>/km med en øvre grænse i 2012 på f.eks. 140 g CO<sub>2</sub>/km. I 2016 skærpes gennemsnitskravet til f.eks. 80 g/km for biler solgt i 2016 og det maksimale udslip bør sættes til 120 g CO<sub>2</sub>/km. Bilfabrikanternes ”pooling” bør ikke være tilladt. Afgiften for overskridelse er for lav.

**Danmarks Naturfredningsforening/Det Økologiske Råd** mener, at målet om gennemsnitlig udledning af maksimalt 120 g CO<sub>2</sub> fra nye biler i 2012 bør fastholdes. Et evt. ”slope” dvs. at store biler må udlede mere end små biler, skal være så ”fladt” som muligt og må ikke defineres ud fra bilens vægt, men derimod ”footprint”. På længere sigt bør målet være: 80 g/km i 2020 og 60 g/km i 2025. Der bør også arbejdes med begrænsning af transportefterspørgslen, herunder kørselsafgifter.

**Fagligt Fælles Forbund** mener, at EU skal fastholde målet på 120 g pr. km. CO<sub>2</sub>-udledningen fra biler i 2020 skal være på 80 g/km og i 2025 på 60 g/km. Det bør overvejes, hvordan indførelse af kørselsafgifter i form af ”road pricing” eller efter brændstoføkonomi kan medføre en ændring af transportformer og efterspørgsel.

**Greenpeace** mener, at målet om 120 g CO<sub>2</sub>/km i 2012 alene ved køretøjs-effektivisering skal fastholdes, og at der tilføjes et mål på 80 g CO<sub>2</sub>/km i 2020 og 60 g CO<sub>2</sub>/km i 2025. G. Mener også, at der er tale om en svækkelse i forhold til den holdning, som den danske regering havde op til rådsmødet 28. juni 2007, hvori det hedder, at ”Danmark finder derfor, at Kommissionens forslag om 130 g CO<sub>2</sub>/km fra 2012 ved krav til motorteknologien er for uambitiøs”.

**De Danske Bilimportører** mener, at krav til nye bilers CO<sub>2</sub>-udslip ikke automatisk vil sikre, at bilerne i Danmark også får et lavere CO<sub>2</sub>-udslip. Hvis sådanne krav skal have effekt i Danmark, er det nødvendigt at ændre de danske forbrugeres incitamenter ved køb af bil. De Danske Bilimportører anbefaler, at Danmark i forbindelse med forhandlingerne tager konkrete skridt til at sikre, at den danske bilpark vil kunne leve op til kravene.

**Landbrugsrådet** har ingen kommentar til forslaget, mens **Oliebranchens Fællesråd** støtter forslaget i sin nuværende form.

**Gert Nielsen** ønsker, at forslaget indeholder et krav om, at motoren sætter ud, når bilen kører i frigear eller er standset.

## **7. Forhandlingssituationen**

EU-formandskabet har sat emnet på til politisk drøftelse ved Rådsmødet (miljø) den 3. marts 2008. Tidligere udmeldinger peger i retning af, at forskelle mellem medlemsstaterne afhænger af, om de producerer store biler, med høj CO<sub>2</sub> udledning eller producerer små biler med relativ lav CO<sub>2</sub>-udledning.

### **8. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen kan som udgangspunkt tilslutte sig initiativer, der sigter mod at begrænse transportsektorens udledning af drivhusgasser. Det er imidlertid vigtigt, at valget af konkrete initiativer sker på baggrund af en analyse af hvilke instrumenter, der er mest omkostningseffektive set ift. den samlede indsats for at reducere CO<sub>2</sub>-udledning frem mod 2020.

Danmark lægger vægt på at opnå en udledningsmålsætning for personbiler på 120g CO<sub>2</sub>/km i 2012, der som udgangspunkt skal ske gennem krav til køretøjsteknologi og energieffektivitet i ekstraudstyr, samt at der fastsættes et langsigtet mål på højst 100g CO<sub>2</sub>/km i 2020.

Endvidere ser man fra dansk side gerne, at EU-Kommissionen fremlægger en samlede roadmap for de initiativer, der skal sikre målsætningen på 120 g CO<sub>2</sub>/km efterleves.

Fastsættelsen af et emissionsloft med udgangspunkt i bilens vægt kan efter foreløbige vurderinger give et u hensigtsmæssig incitament til, at bilfabrikanter øger vægten for derigennem at få et højere loft, hvilket vil modvirke selve formålet med reguleringen. Danmark lægger derfor vægt på, at der findes en parameter der sikrer, at producenter af såvel små som store biler tilskyndes til at reducere CO<sub>2</sub>-emissioner.

For så vidt angår samspillet mellem bilens vægt og emissionsloftet vil man fra dansk side lægge vægt på, at forslaget ikke giver incitament til vægtforøgelse med henblik på lempeligere krav til bilens CO<sub>2</sub> udslip, men derimod incitament, der tilskynder fabrikanterne til at reducere bilens CO<sub>2</sub> udslip. Danmark lægger endvidere vægt på, at også producenter af små biler tilskyndes til at reducerer CO<sub>2</sub> udslippet yderligere.

### **9. Tidligere forelæggelse for Folketinget**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketinget.