

## SAMLENOTAT

28. maj 2010  
J.nr. 2102-0082  
Ref. LHO/STKJE/STKNI

### Klimadelen af rådsmøde (Miljø) den 11. juni 2010

**8. Forslag til forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjer inden for Fællesskabets integrerede tilgang til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissioner fra lette erhvervskøretøjer**

- *Fremskridtsrapport fra formandskabet* s.2

**9. Klimaforandringer: Kommissionens meddelelse med en analyse af optioner for at gå længere end 20 pct.**

- *Præsentation ved Kommissionen, politisk drøftelse og vedtagelse af Rådskonklusioner* s.8

## **8. Forslag til forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjer inden for Fællesskabets integrerede tilgang til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissioner fra lette erhvervskøretøjer**

KOM(2009) 593 endelig

Revideret udgave af samlenotat forud for rådsmødet (miljø) den 11. juni 2010. Ny tekst er markeret med en streg i margenen.

### **1. Resumé**

*Kommissionens forslag fastsætter et gennemsnitligt emissionsloft for nye varebiler på 175 g CO<sub>2</sub>/km fra 2014 og et langsigtet reduktionsmål på 135 g CO<sub>2</sub>/km fra 2020. En gennemførelse af forslaget vil bidrage til at reducere transportsektorens klimabelastning.*

*Loftet på de 175 g CO<sub>2</sub>/km skal indføres over 3 år således at 75% af bilfabrikantens nye varebiler skal imødekomme kravet i 2014, 80% i 2015 og samtlige nye varebiler fra 2016. Såfremt emissionsloftet overskrides bliver bilfabrikanten pålagt en bøde.*

*Bilfabrikanterne kan gøre brug af forskellige fleksibilitetsmekanismer for at leve op til kravene, herunder dannelse af pools, hvor flere producenter kombinerer deres reduktionsmål.*

*Regeringen kan støtte den foreslåede regulering.*

### **2. Baggrund**

Kommissionen har den 28. oktober 2009 fremlagt ovenstående forslag. Forslaget er modtaget i Rådet den 3. november 2009 og en dansk sprogversion er oversendt til Rådet den 12. november 2009.

Forslaget er sat på dagsorden til Rådsmødet (miljø) den 11. juni 2010 med en fremskridtsrapport fra formandskabet.

### **3. Hjemmelsgrundlag**

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEF artikel 175 og skal behandles efter proceduren for fælles beslutningstagen i TEUF artikel 294, tidligere TEF artikel 251.

### **4. Nærhedsprincippet**

EU-Kommissionen vurderer, at forslagets formål ikke sikres tilstrækkeligt gennem tiltag i medlemsstaterne, da hensynet til at undgå barrierer i det indre marked, den grænseoverskridende karakter af klimaændringer og de mulige variationer i de nationale gennemsnitlige CO<sub>2</sub> udledninger for nye lette erhvervskøretøjer, ikke vil gøre det muligt for medlemsstater at implementere nationale tiltag, der skal sikre en EU gennemsnitlig CO<sub>2</sub> udledning for nye køretøjer på 175 g.

Danmark er enig i EU-Kommissionens vurdering.

## 5. Formål og indhold

Forslaget fastsætter et gennemsnitligt emissionsloft for nye varebiler på 175 g CO<sub>2</sub>/km fra 2014 og et langsigtet reduktionsmål på 135 g CO<sub>2</sub>/km fra 2020.

Loftet på de 175 g CO<sub>2</sub>/km skal indføres over 3 år således at 75% af bilfabrikantens nye varebiler skal imødekomme kravet i 2014, 80% i 2015 og samtlige nye varebiler fra 2016.

Den enkelte varebils emissionsloft fastsættes på baggrund af dens vægt, således at tunge varebiler må udlede mere end 175 g CO<sub>2</sub>/km, mens lette varebiler må udlede mindre. Sammenholdes emissionerne fra samtlige bilfabrikanter biler vil emissionerne gennemsnitlig udgøre 175 g CO<sub>2</sub>/km.

Såfremt emissionsloftet overskrides bliver bilfabrikanten pålagt en bøde. I perioden 2014-18 vil bøden pr. produceret bil for overskridelse på 1 g CO<sub>2</sub>/km være på 5 euro, 2 g CO<sub>2</sub>/km på 15 euro, 3 g CO<sub>2</sub>/km på 25 euro og herefter 120 euro per gram. Fra 2018 vil bøden være på 120 euro per gram uanset overskridelsen.

Fabrikanten kan tildeles såkaldte "superkreditter", som indebærer, at lette erhvervskøretøjer med emissioner under 50 gram kan medregnes som 2,5 lette erhvervskøretøjer i 2014, 1,5 lette erhvervskøretøjer i 2015 og 1 let erhvervskøretøj fra 2016. Bestemmelsen skal skærpe incitamentet til at fremme lav-emissions køretøjer, herunder el-biler.

Fabrikanten kan endvidere få godskrevet op til 7 g CO<sub>2</sub>/km når der monteres øko-innovative ordninger, såfremt det kan verificeres, at de bidrager til en reel CO<sub>2</sub> reduktion, som ikke er omfattet af de testcykler, som måler varebilernes CO<sub>2</sub>-emission.

Endvidere har bilfabrikanterne mulighed for at danne sammenslutninger (pools), hvor sammenslutningen er den juridiske enhed som pålægges kravene om CO<sub>2</sub>-emissionerne.

Forslaget indeholder en undtagelse for små serieproduktioner på under 22.000 køretøjer om året, som efter konsultation med EU-Kommissionen vil blive pålagt et individuelt CO<sub>2</sub>-emissionsloft.

Medlemsstaterne pålægges at monitorere antallet af nyregistrerede varebiler m.v. og oversende oplysninger til EU-Kommissionen, som offentliggør en liste over bl.a. samtlige fabrikanters nyproducerede varebiler mht. CO<sub>2</sub>-emissioner sammenholdt med faktiske emissionskrav for bilfabrikanten.

Forslaget indeholder ligeledes krav til revision og rapportering fra EU-Kommissionen, og bl.a. i 2014 skal EU-Kommissionen gennemføre en vurdering af tilgængeligheden af data om bilernes areal (sporvidde x akselafstand) med henblik på at vurdere muligheden for at bruge areal frem for vægt som beregningsgrundlag for emissionsloftet. Viser dette sig muligt, skal EU-Kommissionen fremsætte et forslag til en revision af forordningen.

## 6. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal i henhold til TEF art. 175 høres. Parlamentets Miljøudvalg og Erhvervs- forskning- og energiudvalg har valgt den udvidede samarbejdsprocedure hvor begge udvalg involveres. Miljøudvalgets rapport er under udarbejdelse og forventes afsluttet inden sommer. Der forventes afstemning i plenaren d. 27. september.

## **7. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor**

Der er i dag ikke dansk lovgivning, der sætter krav til lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub> emissioner. Da der er tale om en forordning vil retsakten være umiddelbart gældende på ikrafttrædelsestidspunktet og en særskilt dansk implementering vil ikke være nødvendig.

## **8. Konsekvenser**

### **Statsfinansielle konsekvenser**

I Danmark blev der i 2008 indregistreret ca. 33.000 nye varebiler, sammenholdt med ca. 150.000 nye personbiler. EU-Kommissionens anfører, at den gennemsnitlige udledning for varebiler er på ca. 200 g CO<sub>2</sub> /km i 2007 i EU som helhed.

EU-Kommissionen vurderer, at priserne på varebiler i gennemsnit vil stige med ca. 6% såfremt deres nuværende vægt opretholdes, men da der typisk vil være en relativ beskedent prisfølsomhed på denne type køretøjer, forventer Kommissionen ikke, at salget begrænses nævneværdigt. Kommissionens konsekvensanalyse tager hovedsagligt udgangspunkt i bilproducenternes adfærd.

Der er foretaget danske beregninger af forordningens økonomiske konsekvenser. I de danske beregninger er der taget udgangspunkt i Skatteministeriets beregningsmodeller, der anvendes ved beregning af effekterne ved isolerede danske omlægninger af bilafgifter. Disse modeller anvender normalt forudsætninger der afviger væsentligt fra de forudsætninger Kommissionen har stillet op til brug for vurderingen af forslaget. De sædvanlige danske forudsætninger baserer sig på erfaringer med omlægninger af de danske bilafgifter, og kan derfor tages som udtryk for de danske forbrugeres adfærdsmønstre og det forhold, at danske lovændringer næppe påvirker producenterne på samme måde som regler, der gælder for hele EU.

De danske beregninger viser et provenutab for statskassen på ca. 835 mio. kr. om året når forslaget er fuldt indfaset. Der tages udgangspunkt i, at fabrikanterne ikke fuldt ud indpasser varebilerne efter emissionslofterne og derfor betaler bøden. Desuden lægges det til grund, at fabrikanterne ikke formår at bringe sig ud af en samlet bødeposition ved brug af de mekanismer, der indeholdt i forslaget, som f.eks. pooling, anvendelse af superkreditter og brugen af innovativ grøn teknologi. Endelig antages det, at producenterne i højere grad vil overvælte bøderne på hver enkelt biltype, end hvis der var tale om en bilafgift, frem for at fordele bøderne jævnt på hele bilparken. Ifølge de danske beregninger vil små varebiler falde i pris, mens store varebiler vil stige i pris.

Samlet set vil varebilerne ifølge de danske beregninger blive dyrere og merprisen overvæltes på bilerne, hvilket vil afstedkomme et mindre salg af varebiler. Endvidere vil der som følge af mere energieffektive køretøjer, ligeledes være et fald i provenuet fra brændstofafgiften og den grønne ejerafgift, som fastsættes ud fra køretøjets energieffektivitet. Resultatet af beregningerne viser, at

små varebiler kan blive mere prismæssigt attraktive end personbiler, hvilket kan medføre et stigende antal små varebiler på bekostning af personbiler.

Forslaget forventes at medføre en meget begrænset byrdeforøgelse for myndigheder i forbindelse med kravene om overvågning og indberetning ligesom det var tilfældet med forordningen om CO<sub>2</sub> for personbiler.

Forslaget har i sin nuværende form ingen konsekvenser for regioner og kommuner.

### **Samfundsøkonomiske konsekvenser**

I henhold til EU-kommissionens vurdering vil bilpriserne stige med 6 pct. Bilfabrikanten forventes i et vist omfang at overvælte prisstigningen på forbrugeren. Imidlertid vil forbrugeren samtidig opleve en besparelse i brændstofudgiften. Fortrængningsomkostningerne bliver ifølge EU-kommissionen samlet set -13,5 € (ca. 100 kr.) pr. ton CO<sub>2</sub> på EU niveau. Kommissionen vurderer derfor, at forslaget er samfundsøkonomisk omkostningseffektivt på EU-niveau.

Ifølge de danske beregninger vil de samfundsøkonomiske omkostninger være på 10.000 kr. pr. ton CO<sub>2</sub>, når forslaget er fuldt indfaset. Den højere beregnede samfundsøkonomiske omkostning i Danmark skal ses i lyset af, at der tages udgangspunkt i det danske afgiftssystem, hvor påvirkningen af bilproducenternes adfærd alt andet lige må vurderes at være særdeles begrænsede. Det er desuden lagt til grund, at bøden ikke vil sikre at fabrikkerne opfylder kravet, ej heller ved brug af mekanismerne i forslaget omkring pooling, innovative grønne teknologier m.v. De samfundsmæssige omkostninger pr. ton CO<sub>2</sub> er lavere end ved forordningen om CO<sub>2</sub> for personbiler, hvor der blev gjort brug af den samme beregningsmetode.

Det må forventes, at Kommissionens beregninger vil være mest retvisende for EU som helhed, men forskellen fra de danske forudsætninger gør det dog vanskeligt at sammenligne Kommissionens konsekvensanalyse med de danske beregninger.

### **Erhvervsadministrative konsekvenser.**

Som følge af forslaget skal bilproducenterne indberette data. Da Danmark ikke har nogen bilproduktion, vil forslaget ikke have væsentlige erhvervsadministrative konsekvenser.

### **Beskyttelsesniveauet**

Kommissionen anfører, at gennemførelsen af forslaget på EU-niveau vil give en akkumuleret CO<sub>2</sub> reduktion frem til 2020 på omkring 60 Mt CO<sub>2</sub>. Ved et langsigtet reduktionskrav på 125-160 g CO<sub>2</sub>/km vil der for perioden 2010-2030 være tale om en akkumuleret CO<sub>2</sub> reduktion på 247-342 Mt CO<sub>2</sub>.

Efter danske beregninger vurderes reduktionerne at være 150.000 tons CO<sub>2</sub> om året, idet bilfabrikanterne antages at betale bødefgiften frem for at tilpasse køretøjerne til emissionslofterne. Da der er tale om beregninger for Danmark isoleret set, kan reduktionerne ikke overføres til EU niveau. Umiddelbart er der tale om væsentlig lavere CO<sub>2</sub> reduktioner end i Kommissionens beregninger. Uanset hvilke beregninger, der lægges til grund, er der dog tale om en forbedring af beskyttelsesniveauet.

## **9. Høring**

Forslaget er sendt i høring til 143 interessenter med høringsfrist den 12. november 2009.

Der er modtaget fire høringssvar fra henholdsvis det Økologiske Råd, Greenpeace, Dansk Erhverv og Dansk Fjernvarme, hvor de to sidstnævnte ikke havde bemærkninger til forslaget.

Det Økologiske råd anfører, at:

- Hensynet til at efterkomme bilfabrikanternes ønske bør ikke ske på bekostning af EU's CO2 reduktionsmål
- Forordningen bør indeholde klare og bindende CO2 reduktionsmål for 2012 og 2020
- Konsekvenserne ved at forslaget ikke omfatter minibusser bør belyses
- Hastighedsgrænser bør introduceres som et virkemiddel til at reducere CO2-udledningen fra lette erhvervskøretøjer.

Greenpeace anfører, at:

- En udskydelse fra 2012 til 2016 ikke vil imødegå udfordringen med at løse CO2 udfordringen
- Der er behov for et bindende langsigtet reduktionsmål for 2020.

*Sagen har været drøftet i Klima- og Energipolitisk Specialudvalg den 10. februar 2010*

Greenpeace bemærkede, at når man regner elbiler som zero-emissions, hvilket de reelt ikke er, muliggør det, at der reelt sker en større udledning fra andre biler, og at emissionslofterne dermed til dels kunne blive udhulet.

*Sagen har endvidere været drøftet i Klima- og Energipolitisk Specialudvalg den 11. maj 2010*

Greenpeace bemærkede, at Danmark burde tage stilling til problemet ved anvendelsen af to beregningsmodeller for de samfundsøkonomiske konsekvenser, idet man risikere at træffe beslutninger på et forkert grundlag.

## **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen hilser EU-Kommissionens initiativ velkommen, idet en reduktion af CO2-emissioner fra transportsektoren er blandt de store klima- og energipolitiske udfordringer. Forslaget adresserer såvel CO2 emissionerne som grønne tiltag – herunder gennem øget brug af grønne teknologier, som er centrale for Danmark.

EU-landene skal samlet set, som led i klima- og energipakken, der blev vedtaget i december 2008, sikre at emissionerne uden for den kvotebelagte sektor – herunder transport - skal reduceres med 10% i 2020 i forhold til 2005 og samtidig skal 10 % af sektorens energiforbrug i 2020 udgøres af vedvarende energi.

Regeringen støtter Kommissionens foreslåede emissionslofter på 175 g CO2/km fra 2014 og 135 g CO2/km i 2020. Regeringen ønsker desuden undersøgt muligheden for at fremrykke indfasningen på linje med EU-Kommissionens meddelelse af 7. februar 2007 om en revision af Fællesskabets

strategi til reduktion af CO2 emissioner fra person- og varebiler, der tog afsæt i et emissionsloft på 175 g CO2/km fra 2012 og 160 g CO2/km fra 2016. En del af de grønne teknologier inden for bilsektoren, der udvikles som følge af vedtagelsen af en forordning om CO2 for personbiler i december 2008, vil formentlig kunne anvendes ligeså hurtigt i varebiler. Regeringen ønsker det ydermere belyst, hvorvidt forordningen med fordel kan dække flere typer køretøjer, som f.eks. minibusser.

Forslagets mulighed for at undtage bilfabrikanter, der producerer under 22.000 køretøjer, med henblik på at EU-Kommissionen fastsætter specifikke krav for den enkelte fabrikant, bør ikke medføre at denne type køretøjer stilles lempeligere end de øvrige.

Endelig er det væsentligt, at forordningen ikke giver fabrikanterne et incitament til at øge varebilens vægt, idet varebilens lasteevne således reduceres. Det er også væsentligt, at forordningen reelt mindsker incitamentet til at skifte fra personbil til varebil af hensyn til at opnå reduktioner af CO2 i transportsektoren. Dermed vil det beregnede provenutab og de samfundsøkonomiske omkostninger ved forordningen desuden blive minimeret for Danmark.

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

Det spanske formandskab har senest afholdt møde i Rådets arbejdsgruppe (miljø) den 20. april med henblik på en drøftelse af de principielle elementer i forslaget som kort- og langsigtede reduktionsmål, bødestørrelse, brugen af superkreditter m.v. Mødet viste, at der er meget begrænset manøvrerum for et kompromis mellem bl.a. lande, der producerer varebiler og lande med stærke miljø- og klimaprofiler.

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

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering forud for Rådsmødet (miljø) den 15. marts 2010.

## 9. Klimaforandringer: Kommissionens meddelelse med en analyse af optioner for at gå længere end 20 pct.

- *Præsentation ved Kommissionen, politisk drøftelse og eventuel vedtagelse af Rådskonklusioner*

Dokument nr. COM(2010) 265/3.

Nyt notat

### 1. Resumé

EU Kommissionen har, d. 26. maj 2010, offentliggjort en meddelelse som vurderer EU's mulighed for, og konsekvenser af, at øge sit drivhusgas reduktionsmål til 30 pct. i 2020 ift. 1990. Meddelelsen giver også en konsekvensvurdering af kvotebelagte industriers udsathed for CO<sub>2</sub>-lækage.

Meddelelsen nævner desuden nogle ideer til konkrete initiativer, som, ifølge EU Kommissionen, eventuelt vil kunne bidrage til indfrielse af 30% målsætningen, såfremt sådanne politikker foreslås og vedtages. Meddelelsen konstaterer, at konditionerne for forøgelse af EU's reduktionsmål til 30% ikke er indfriet. Meddelelsen lægger derfor ikke op til umiddelbare beslutninger om hvorvidt EU skal øge reduktionsmålet til 30%. Meddelelsen konstaterer endvidere, at produktionstabet, som følge af CO<sub>2</sub>-lækage, for de fleste kvotebelagte industrier forventes at være under 1%, hvorfor yderligere foranstaltninger til at modgå risikoen for CO<sub>2</sub>-lækage først skal overvejes såfremt EU's reduktionsmål forøges. Regeringen hilser EU Kommissionens meddelelse velkommen og finder, at den giver et godt udgangspunkt for videre analyser af EU's mulighed for at øge reduktionsmålet, som led i en samlet klimaaftale. Der forventes vedtaget rådskonklusioner om meddelelsen på miljørådsmødet d. 11. juni. Et første udkast til rådskonklusioner er fremsendt af formandskabet d. 27. maj. Udkastet til rådskonklusioner understreger, at en række elementer skal diskuteres nærmere og beslutter, at rådet hurtigst muligt, og senest oktober 2010, skal vende tilbage til emnet og byder samtidig Kommissionens tilbud om at udføre mere detaljerede analyser af omkostninger og fordele ved at forøge reduktionsmålet til 30% velkomment.

### 2. Baggrund

EU Kommissionen har, d. 26. maj 2010, offentliggjort en meddelelse som vurderer EU's mulighed for, og konsekvenser af, at øge sit drivhusgas reduktionsmål til 30 pct. i 2020 ift. 1990.

Meddelelsens formål er primært at svare på følgende:

- Miljørådet har, i marts 2010, bedt EU Kommissionen om, inden juni 2010, at offentliggøre en opdateret konsekvensvurdering af, at EU øger reduktionsmålet til 30%.
- EU Kommissionen skal, inden juni 2010, ifølge det ifm. klima- og energipakken vedtagne reviderede kvotedirektiv, offentliggøre en opdateret konsekvensvurdering af kvotebelagte industriers udsathed for CO<sub>2</sub>-lækage i lyset af resultatet af COP15.

Af meddelelsen fremgår bl.a. at:



1. EU's udledninger er, efter finanskrisen, i 2009 reduceret med ca. 14% ift. 1990. Kommissionen vurderer, at prisen i 2020 for at indfri EU's klima- og energipakke forventes at være ca. 48 mia. euro, hvilket er ca. 22 mia. lavere end Kommissionen forventede i 2008, forud for finanskrisen.
2. Kommissionen vurderer, at landenes indmeldte klimamål til Copenhagen Accord ikke er stramme nok til at indfri 2 graders målsætningen.
3. Kommissionen vurderer, at omkostninger forbundet med at EU øger reduktionsmålet til 30% i 2020, i lyset af finanskrisen og de deraf reducerede drivhusgasudledninger i EU, forventes at være ca. 81 mia. euro i 2020, hvilket er ca. 11 mia. euro dyrere end den pris (70 mia. euro) Kommissionen i 2008 regnede med ift. indfrielse af en reduktion på 20% i 2020.
4. Kommissionen vurderer, at produktionstab, som følge af CO<sub>2</sub>-lækage, for de fleste kvotebelagte industrier forventes at være under 1% såfremt EU reducerer udledningen med 20%, og såfremt andre lande samtidig reducerer udledningen svarende til deres "lave" pledges i Copenhagen Accord. Gratis tildeling af kvoter bør ifølge Kommissionen fortsat opretholdes. Forskellige andre foranstaltninger til at modgå risikoen for CO<sub>2</sub>-lækage kan overvejes såfremt reduktionsmålet øges til 30%.

Meddelelsen nævner desuden nogle ideer til konkrete initiativer, som, ifølge EU Kommissionen, eventuelt vil kunne bidrage til indfrielse af 30% målsætningen, såfremt sådanne politikker foreslås og vedtages:

1. Forøgelse af reduktionsmålet i ETS i 2020 fra 21% til 34% ift. 2005. Konkret kan dette ifølge Kommissionen eksempelvis gennemføres ved at annullere 1,4 mia. af de kvoter der ellers skulle auktioneres af medlemsstaterne i perioden 2013-20.
2. Forøgelse af reduktionsmålet i non-ETS i 2020 fra 10% til 16% ift. 2005. Konkret kan en afgift på CO<sub>2</sub> udledningen i ikke-kvotebelagte sektorer overvejes.
3. Særlige indsatser for at fremme optaget af CO<sub>2</sub> i jorde og skove kan evt. fremmes via. den fælles landbrugs politik.
4. Emissioner fra international skibsfart kan inkluderes i EU's reduktionsmål.
5. Der kan gives mulighed for, indenfor det allerede vedtagne kvantitative loft for kreditanvendelse i ETS, at give mulighed for anvendelse af nye sektor-kreditter, samt at anvende en multiplikator for CDM kreditter fra eksempelvis industrigasprojekter.
6. Der kan gives mulighed for anvendelse af kreditter fra reduceret afskovning i ulande til opfyldelse af forøgede reduktionsmål for medlemsstaterne i de ikke-kvotebelagte sektorer.
7. Der kan gives statsstøtte, eksempelvis i form af gratis kvoter, til de mest effektive industrielle anlæg.
8. På forsøgsbasis kan der oprettes en grænseudligningsmekanisme for nogle få produkter – f.eks. importeret cement og stål.
9. En større del af EU's strukturfonde kan anvendes til at støtte vedvarende energi, energieffektivitet og offentlig transport ligesom det antydes, at landene kunne få adgang til disse midler som alternativ til salg af overskydende landekvoter fra Kyoto perioden 2008-12.

Meddelelsen konstaterer, at konditionerne for forøgelse af EU's reduktionsmål til 30% ikke er indfriet. Meddelelsen lægger derfor ikke op til umiddelbare beslutninger om hvorvidt EU skal øge reduktionsmålet til 30%.

På baggrund af offentliggørelsen af Kommissionens meddelelse har det spanske formandskab lagt op til vedtagelse af rådskonklusioner på rådsmøde (miljø) den 11. juni 2010, samt politisk drøftelse.

Formandskabet har d. 27. maj fremsendt et første udkast til rådskonklusioner. Udkastet til rådskonklusioner noterer sig Kommissionens meddelelse, henviser til miljørådets og det europæiske råds konklusioner fra marts 2010, understreger at en række elementer skal diskuteres nærmere og beslutter, at rådet hurtigst muligt, og senest oktober 2010, skal vende tilbage til emnet og byder samtidig Kommissionens tilbud om at udføre mere detaljerede analyser af omkostninger og fordele ved at forøge reduktionsmålet til 30% velkomment.

Kommissionens meddelelse forventes at blive præsenteret på Det Europæiske Råd den 17. juni.

### **3. Hjemmelsgrundlag**

Spørgsmålet om hjemmelsgrundlag er ikke relevant for rådskonklusioner.

### **4. Nærhedsprincippet**

Spørgsmålet om hjemmelsgrundlag er ikke relevant for rådskonklusioner.

### **5. Formål og indhold**

Formandskabet har d. 27. maj fremsendt et første udkast til rådskonklusioner. Udkastet til rådskonklusioner noterer sig Kommissionens meddelelse, henviser til miljørådets og det europæiske råds konklusioner fra marts 2010, understreger at en række elementer skal diskuteres nærmere og beslutter, at rådet hurtigst muligt, og senest oktober 2010, skal vende tilbage til emnet og byder samtidig Kommissionens tilbud om at udføre mere detaljerede analyser af omkostninger og fordele ved at forøge reduktionsmålet til 30% velkomment.

### **6. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet udtaler sig ikke om rådskonklusioner.

### **7. Gældende dansk ret og forslagens konsekvenser herfor**

Rådskonklusioner har ikke umiddelbar retsvirkning i forhold til dansk lov. Det kan ikke forudses på nuværende tidspunkt om eventuel vedtagelse og udmøntning af konklusioner kan nødvendiggøre tilpasninger i dansk lovgivning.

### **8. Forslagets konsekvenser for statsfinanserne, samfundsøkonomien og beskyttelsesniveauet**

Rådskonklusioner har ikke umiddelbart konsekvenser for statsfinanserne, men må forventes at få konsekvenser, hvis konklusioner vedtages og der foreslås foranstaltninger som efterfølgende gennemføres. En nærmere vurdering af konsekvenser for statsfinanserne og samfundsøkonomien vil blive foretaget i forbindelse med gennemførelse af de eventuelle konkrete foranstaltninger.

### **9. Høring**

*Sagen har været drøftet i Klima- og Energipolitisk Specialudvalg den 11. maj 2010*

WWF bemærkede, at hvis ingen lande går i front med kravet om at EU bør gå til et 30 pct. reduktionsmål, sker der ingenting.

NOAH fremførte, at klimaet var ligeglad med den økonomiske krise. En rapport udarbejdet af Stockholm Institute viste, at EU kan gå til 40 %.

Greenpeace opfordrede til, at Danmark kommer ud af busken. Regeringen har tidligere udtalt, at man ønskede mere dynamik i forhandlingerne, men det får man ikke ved at holde sig tilbage.

Landbrug og Fødevarer understregede at klimaindsatsen er vigtig, men at den skulle foretages i lyset af konkurrenceevnen, samt de resultater man har opnået.

## **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen hilser EU Kommissionens meddelelse velkommen og finder, at den giver et godt udgangspunkt for videre analyser af EU's mulighed for at øge reduktionsmålet, som led i en samlet set tilfredsstillende klimaaf tale.

Regeringen kan tilslutte sig formandskabets udkast til rådskonklusioner, om at rådet hurtigst muligt, og senest oktober 2010, skal vende tilbage til emnet. Regeringen ser også gerne, at rådet hilser Kommissionens tilbud om at udføre mere detaljerede analyser af omkostninger og fordele ved at forøge reduktionsmålet til 30% velkomment.

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

Kendes endnu ikke.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.