

SAMLENOTAT

30. september 2010
J.nr. 2102-0094 / 2010 - 191
Ref. STKJE/PERSO/STKNI
/ASRAT

Klimadelen af rådsmøde (Miljø) den 14. oktober 2010

3. Opfølgning på EU Kommissionens meddelelse (KOM(2010) 265, endelig) om muligheder for at øge drivhusgas reduktionsmålet udover 20 pct.

- Vedtagelse af processuelle Rådskonklusioner.
- Præsentation af rapport fra formandskabet.

s. 2

4. Forberedelse af COP16 i Cancun

- Vedtagelse af Rådskonklusioner.

s. 10

Tidlig forelæggelse

5. Forslag til forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjer inden for Fællesskabets integrerede tilgang til nedbringelse af CO2-emissioner fra lette erhvervskøretøjer

- Sagen er ikke på dagsordenen for rådsmødet (miljø) den 14. oktober 2010, men forhandles med Europa-Parlamentet i løbet af efteråret og er sat på dagsordenen for rådsmødet (miljø) den 20. december 2010 med henblik på politisk enighed.

s. 18

3. Opfølgning på EU Kommissionens meddelelse (KOM(2010) 265, endelig) om muligheder for at øge drivhusgas reduktionsmålet udover 20 pct.

Nyt notat

1. Resumé

Miljørådets arbejdsgruppe har drøftet opfølgning på EU Kommissionens meddelelse med en analyse af optioner for at øge drivhusgas reduktionsmålet udover 20 pct. i 2020. På denne baggrund har formandskabet udarbejdet en rapport (dok nr. 13121/1/10 REV 1) fra formandskabet til Rådet om, hvilke fremskridt der er opnået. Formandskabets rapport er sat på dagsordenen til Miljørådsmødet d. 14. oktober ligesom der lægges op til vedtagelse af rådskonklusioner. Formandskabet har d. 23. september 2010 fremsendt et udkast til processuelle rådskonklusioner (dok nr. 13942/10), som blev diskuteret i miljørådets arbejdsgruppe d. 27. september.

2. Baggrund

EU Kommissionen offentliggjorde d. 26. maj 2010 en meddelelse, som vurderer EU's mulighed for, og konsekvenser af, at øge drivhusgas reduktionsmålet til 30 pct. i 2020 ift. 1990. Meddelelsens formål var primært at svare på følgende:

- I marts 2010 bad Miljørådet 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 CO₂-lækage i lyset af resultatet af COP15.

Af meddelelsen fremgik bl.a. at:

- EU's udledninger i 2009 efter finanskrisen er 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 det Kommissionen forventede i 2008 forud for finanskrisen.
- Kommissionen vurderer, at landenes indmeldte klimamål til Copenhagen Accord ikke er stramme nok til at indfri 2 graders målsætningen.
- Kommissionen vurderer, at omkostningerne 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. Der 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. Det er således ifølge Kommissionen blevet billigere at reducere drivhusgasudledningen pga. finanskrisen, men på den anden side er EU's evne til at investere i kulstoffattige teknologier også reduceret pga. store budgetunderskud i langt de fleste medlemsstater.

- Kommissionen vurderer, at produktionstabet, som følge af CO₂-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 CO₂-lækage kan overvejes såfremt reduktionsmålet øges til 30%.

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

- 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. (15 %) af de kvoter der ellers skulle auktioneres af medlemsstaterne i perioden 2013-20.
- Forøgelse af reduktionsmålet i non-ETS i 2020 fra 10% til 16% ift. 2005. Konkret kan en afgift på 30 euro pr. ton CO₂ i ikke-kvotebelagte sektorer overvejes.
- Særlige indsatser for at øge optaget af CO₂ i jorde og skove kan evt. fremmes via. den fælles landbrugspolitik.
- Der kan gives mulighed for, inden for det allerede vedtagne kvantitative loft for kreditanvendelse i ETS, at anvende nye sektorkreditter, samt at anvende en multiplikator for CDM- kreditter fra eksempelvis industrigasprojekter.
- 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.
- Der kan gives statsstøtte, eksempelvis i form af gratis kvoter, til de mest effektive industrielle anlæg.
- På forsøgsbasis kan der oprettes en grænseudligningsmekanisme for nogle få produkter – f.eks. importeret cement og stål.
- 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.

Det fremgår endvidere af meddelelsen, at for så vidt angår skibsfartens emissioner, vil EU fortsat bestræbe sig på at nå frem til en international aftale inden for IMO og UNFCCC. I henhold til aftalen ifølge klima- og energipakken vil EU bestræbe sig på at skabe fremskridt, hvis en sådan aftale ikke er indgået senest den 31. december 2011.

Meddelelsen konstaterede, at betingelserne for forøgelse af EUs reduktionsmål til 30% ikke er indfriet. Meddelelsen lagde derfor ikke op til umiddelbare beslutninger om, hvorvidt EU skal øge reduktionsmålet til 30%.

På baggrund af offentliggørelsen af Kommissionens meddelelse vedtog Miljørådet rådskonklusioner på rådsmøde (miljø) den 11. juni 2010 efter politisk drøftelse. Rådskonklusionerne konstaterede, at Rådet skal vende tilbage til emnet senest oktober 2010 og byder samtidig Kommissionens tilbud om at udføre mere detaljerede analyser på medlemsstatsniveau af omkostninger og fordele ved at forøge reduktionsmålet til 30% velkomment (dok. nr. 11028/10). Det Europæiske Råd vedtog d. 17. juni 2010 konklusioner med tilsvarende indhold (dok. nr. EUCO 13/10).

Formandskabet afholdt hen over sommeren møder i Miljørådets arbejdsgruppe. På baggrund af drøftelserne i arbejdsgruppen har formandskabet udarbejdet en rapport (dok nr. 13121/1/10 REV 1) fra formandskabet til Rådet om hvilke fremskridt der er opnået. Formandskabet har desuden, d. 23. september 2010, fremsendt et første udkast til processuelle rådskonklusioner (dok nr. 13942/10), som blev diskuteret i miljørådets arbejdsgruppe d. 27. september.

3. Hjemmelsgrundlag

Spørgsmålet om hjemmelsgrundlag er ikke relevant for rådskonklusioner.

4. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant for rådskonklusioner.

5. Formål og indhold

Formandskabet har den 23. september 2010 fremsendt et første udkast til processuelle miljørådskonklusioner (dok nr. 13942/10). Rådskonklusionerne indeholder følgende:

- Der henvises til miljørådskonklusioner fra d. 11. juni 2010 og konklusioner fra Det Europæiske Råd fra d. 17. juni 2010, ligesom fremskridt i diskussionen af Kommissionens meddelelse hilses velkommen.
- Rådet noterer sig formandskabets fremskridtsrapport og indbyder Kommissionen til at undersøge de i meddelelsen nævnte optioner nærmere samt til at gennemføre relevante analyser på medlemsstatsniveau.
- Rådet er af den opfattelse, at den roadmap for en langsigtet lavemissions-strategi til 2050, som Kommissionen er i gang med at forberede, også kan give input til denne analyse af politiske optioner i tiden ind til 2020.
- Rådet vil fortsætte med at undersøge muligheder for at bevæge sig ud over 20% drivhusgasemissionsreduktioner i EU under den strategiske ledelse af Det Europæiske Råd, og Rådet vil vende tilbage til disse spørgsmål så hurtigt som muligt og senest i begyndelsen af 2011.

Formandskabet har den 23. september 2010 fremsendt en rapport (dok nr. 13121/1/10 REV 1) fra formandskabet til Rådet om hvilke fremskridt der er opnået i Miljørådets arbejdsgruppe, hvor man har drøftet opfølgning på EU Kommissionens meddelelse med en analyse af optioner for at øge drivhusgasreduktionsmålet udover 20 pct. i 2020. Rapporten konstaterer bl.a. følgende:

- At en beslutning om at øge EU's reduktionsmål til 30% skal afstemmes taktisk ift. de internationale klimaforhandlinger og ønsket om at få andre lande til at øge deres reduktionsmål, men at EU's egeninteresse i at øge EU's reduktionsmål også skal tages i betragtning, herunder overvejelser om såvel omkostninger som fordele og at diskussionen af, på hvilken måde en forøgelse af reduktionsmålet kan realiseres, skal fortsætte.
- At en beslutning om at øge EU's reduktionsmål til 30% skal ses i samspil med EU's langsigtede målsætninger ift. bl.a. klima, nye teknologier, energisikkerhed og effektivisering af ressourceudnyttelsen.
- At den langsigtede strategi for 2050 som Kommissionen er i gang med at udarbejde udkast til vil kunne levere information om, hvilke politikker der vil være nødvendige for at nå klima- og energimålene i 2020, samt om en optimal reduktionssti i lyset af omkostninger og fordele.
- At forøgelse af EU's reduktionsmål skal ske på en transparent, økonomisk efficient, omkostningseffektiv og bæredygtig måde, og være fair og solidarisk ift. fordelingen af indsatsen og mulighederne mellem medlemslandene.
- At fordelingen af den ekstra indsats mellem hhv. kvote- og ikke-kvotebelagte sektorer skal baseres på en omkostningseffektiv fordelingsnøgle.
- Der skal også redegøres for muligheden for at medregne optag af CO₂ i jorde og skove som bidrag til målopfyldelsen i de ikke-kvotebelagte sektorer.
- At medlemsstaterne forventer, at deres nationale karakteristika tages i betragtning, hvorfor der skal foretages analyser på medlemsstatsniveau, ligesom effekten (eksempelvis i form af CO₂-lækage og øgede elpriser) på sektorniveau (som eksempelvis landbrug) bør undersøges, ligesom fordele i form af jobskabelse, innovation, energisikkerhed, offentlige indtægter, helseeffekter m.v.
- At der ift. forøgelse af reduktionsindsatsen i de kvotebelagte sektorer er mulighed for at annullere en del af de kvoter, medlemslandene skal auktionere og/eller en del af de kvoter, der skal tildeles gratis til kvoteomfattede anlæg, og at effekter heraf bør undersøges.
- At tiltag der kan medføre en yderligere reduktion af drivhusgasudledningen i de ikke-kvotebelagte sektorer skal have høj prioritet i alle EU politikker under hensyntagen til nærhedsprincippet.
- At emissionsstandarder og nye tiltag fra EU Kommissionen som kan øge energieffektiviteten er af stor interesse.
- At der kunne afsættes flere midler på EU's budgetter og fonde til klimatiltag, også med henblik på at sikre konvergens mellem EU's medlemslande hen imod en bæredygtig økonomi med lav drivhusgasudledning.

- At afgift på CO₂ i de ikke-kvotebelagte sektorer kan være et potentielt instrument ifm. revisionen af energibeskatningsdirektivet.
- At der skal overvejes mulige forbedringer af internationale kreditter på det globale kvotemarked, ift. kreditternes miljømæssige integritet og ift. forbedring af incitamentsstrukturen for tredjelande til at øge klimaindsatsen.

Formandskabet har sat fremskridtsrapporten på dagsordenen for Miljørådsmødet d. 14. oktober og lagt op til vedtagelse af de processuelle rådskonklusioner.

6. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet udtaler sig ikke om rådskonklusioner eller rapporter fra formandskabet til rådet.

7. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Rådskonklusioner og rapporter fra formandskabet til rådet 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 og rapporter fra formandskabet til rådet 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 i høring i Klima- og Energipolitisk Specialudvalg i perioden 27.-29. september 2010. Der er kommet en række høringssvar, som kort resumeres nedenfor:

Ift. formandskabets udkast til processuelle rådskonklusioner fremføres følgende:

- Økologisk Råd, Greenpeace, NOAH, WWF og Dansk Energi fremfører, at Danmark bør arbejde for at forøge EU's reduktionsmål unilateralt, uafhængigt af øvrige landes klimaindsats.
- WWF, NOAH og Greenpeace opfordrer rådet til at vedtage en forøgelse af reduktionsmålet til 30% unilateralt, samt at tilbyde at øge reduktionsmålet til 40% ifm. en international klimaaftale.
- WWF, NOAH og det Økologiske Råd finder, at øgede drivhusgasreduktionsmålsætninger i EU vil være bedre i overensstemmelse med 2 graders målet og EU's langsigtede målsætninger ift. klima, teknologi, innovation, energisikkerhed, sundhed og effektivisering

af ressourceudnyttelsen og at der vil være fordele såsom forbedring af handelsbalancen, beskæftigelsen og konkurrenceevnen.

- Landbrug & Fødevarer kan tilslutte sig at der fra dansk side arbejdes for et øget samlet EU reduktionsmål under forudsætning af, at det ikke medfører ekstra omkostninger eller tab af konkurrenceevne for landbruget og fødevarerhvervet. Såfremt denne forudsætning ikke er tilstede vurderer Landbrug & Fødevarer, at en beslutning om at EU selvstændigt skal øge reduktionsmålet overvejende vil være en ulempe for landbrugs- og fødevarerhvervene, i primærlandbruget og hele værdikæden, primært pga. erhvervets tab af konkurrenceevne overfor 3. lande. Et øget reduktionsmål vil medføre en øget skævvridning inden for EU (ift. differentierede målsætninger mellem EU-medlemslandene) og vil i sidste ende kunne betyde omfordeling af produktionen mellem EU-landene.
- Dansk Transport og Logistik bemærker, at det er vanskeligt at forholde sig til effekten af et forslag om at øge målet for reduktion af drivhusgasudledningen i de ikke-kvotebelagte sektorer, uden at vide hvordan reduktionen skal fordeles mellem og sektorer og hvilke virkemidler, der agtes anvendt. Dansk Transport og Logistik udtrykker bekymring for en større reduktionsbyrde i Danmark end i andre lande, og deraf følgende forvridding af konkurrencen, og ønsker ikke, at reduktionen bør opnås gennem nedskæringer i den økonomiske aktivitet i Danmark.
- DI og Landbrug & Fødevarer efterspørger grundige konsekvensanalyser af at øge EU's drivhusgasreduktionsmål, herunder konsekvenser for danske kvotebelagte virksomheder samt for Danmarks drivhusgas reduktionsforpligtelse i de ikke-kvotebelagte sektorer. DI opfordrer regeringen til at tage initiativ til en dialog i EU om hvorledes den ekstra reduktion skal tilrettelægges og fordeles fremadrettet. Greenpeace finder det kritisabelt, at Kommissionen ikke, forud for miljørådsmødet d. 14. oktober, når at færdiggøre en analyse på medlemsstatsniveau, og opfordrer regeringen til at kritisere den langsommelighed, der præger beslutningsprocessen i rådet.

Herudover har høringsparterne angivet en lang række mere specifikke kommentarer til EU Kommissionens meddelelse om forøgelse af EU's reduktionsmål samt til formandskabets rapport til rådet, samt ønsker til hvorvidt og hvorledes en forøgelse af EU's reduktionsmål kan/bør gennemføres. Disse kan kort opsummeres som følger:

- WWF, NOAH og det Økologiske Råd finder, 1) at der bør foretages forbedringer af internationale klimakrediters kvalitet og miljømæssige integritet, 2) at der bør fokuseres på at gennemføre drivhusgasreduktioner internt i EU og 3) ønsker ikke udvanding af reduktionsmålene ved medregning af CO₂ optag i skove. WWF peger desuden på, at overskydende kvoter ikke bør kunne anvendes.
- Det Økologiske Råd og DI støtter CO₂ afgifter i de ikke-kvotebelagte sektorer i EU. DI opfordrer i denne forbindelse til en mere ensartet beskatning i Europa.
- Dansk Transport og Logistik anfører, at en CO₂ afgift for emissioner i de ikke kvote-belagte sektorer må skulle ses i en samlet sammenhæng, hvor sektorens nuværende skatte- og

afgiftsniveau, herunder afgifter på brændstof og de igangværende forhandlinger om vejafgifter i EU (eurovignette), tages med i betragtning.

- Landbrug & Fødevarer fremfører, 1) at en reduktion af kvotemængden i EU's kvotehandelssystem vil medføre faldende konkurrenceevne for en række fødevarer virksomheder samt reel risiko for CO₂-lækage, 2) at en CO₂-afgift eller afgift på drivhusgasudledninger i de ikke-kvotebelagte sektorer for landbrugets vedkommende vil være vanskelig/omfattende at administrere og i høj grad vil regulere de samme input og de samme adfærdsområder som de eksisterende gødningsregler (kvælstofnormsystemet), 3) at der i vid udstrækning bliver tale om dobbeltregulering, 4) at afgiftssystemet af forskellige årsager ikke vil give incitament til at reducere emissionerne og 5) at et afgiftssystem for landbrugssektoren således ikke vil virke efter hensigten.
- Det Økologiske Råd peger på bindende mål for energieffektivitet.
- Det Økologiske Råd, NOAH, WWF og Greenpeace peger på reduktion af mængden af kvoter og reduktion af adgangen til at anvende klimakreditter i EU's kvotehandelssystem.
- Det Økologiske Råd og Greenpeace savner desuden en mere detaljeret beskrivelse i samlenotatet af nogle flere af de elementer, som omtales i Kommissionens meddelelse og i formandskabets rapport til rådet, herunder økonomiske fordele, lave kvotepriser og manglende miljømæssig integritet af klimakreditter.
- DI ser gerne, at carbon markedet forbedres og udbredes globalt og at carbon markedet suppleres med en række tiltag ift. energimarkedet, infrastruktur mv.
- Dansk Transport og Logistik er bekymret for, at EU kan låse sig fast i nogle faste rammer uden mulighed for at fokusere på, hvor reduktion af CO₂ reelt kan opnås hurtigst og billigst. Med konkrete mål for ETS, ikke-kvotebelagte sektorer og for biobrændstof, men tilsyneladende uden en mekanisme for at kompensere mellem disse grupper, finder Dansk Transport og Logistik, at EU kan ende med at sub-optimere.
- Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervs Regulering (CKR) er af den opfattelse, at såfremt der træffes beslutning om at øge drivhusgas reduktionsmålet på EU niveau, bør der være fokus på, at udmøntningen af beslutningen kan ske på en måde, som ikke påfører virksomhedernes nye administrative byrder.

Arbejdstilsynet og Dansk Fjernvarme har i deres høringsvar ingen bemærkninger til samlenotatet.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen noterer sig formandskabets rapport om EU Kommissionens meddelelse og finder, at den giver et godt udgangspunkt for videre diskussioner af EU's mulighed for at øge reduktionsmålet.

Regeringen kan tilslutte sig formandskabets udkast til processuelle rådskonklusioner, idet regeringen dog lægger vægt på, at rådet hurtigst muligt vender tilbage til emnet.

Regeringen vil arbejde for, at EU unilateralt hæver sit mål for reduktion af drivhusgasudledningen i 2020 fra 20 pct. til 30 pct. ift. 1990, og herunder at dette realiseres så det går hånd i hånd med beskæftigelsen og konkurrenceevnen.

11. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Et stort flertal af medlemslandene forventes at kunne tilslutte sig formandskabets udkast til processuelle rådskonklusioner.

12. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

4. Forberedelse af COP16 i Cancun

Dok.

Vedtagelse af rådskonklusioner

Samlenotat forud for rådsmøde (miljø) den 14. oktober 2010.

Nyt notat

1. Resumé

EU's medlemsstater skal vedtage en samlet forhandlingsposition forud for klimakonferencen (COP16), der finder sted i Cancun, Mexico fra den 29. november til d. 11. december. Formandskabet fremlagde den 30. august et udkast til konklusioner, som skal vedtages på Miljørådsmøde d. 14. oktober 2010. Regeringen kan generelt støtte udkast til rådskonklusioner, herunder at EU anerkender og arbejder proaktivt og konstruktivt i forhandlingerne og bidrager med løsninger, der kan bringe forhandlingerne videre baseret på kompromiserne fra Copenhagen Accord. Fra dansk side vil man arbejde for, at kompromiserne i Copenhagen Accord videreføres i forhandlingsteksten i videst mulige omfang.

2. Baggrund

EU's medlemsstater skal vedtage en samlet forhandlingsposition forud for klimakonferencen (COP16), der finder sted i Cancun, Mexico fra den 29. november til d. 11. december. Formandskabet fremlagde den 30. august et udkast til konklusioner, som skal vedtages på Miljørådsmøde d. 14. oktober 2010.

EU Kommissionen offentliggjorde d. 26. maj 2010 en meddelelse, som vurderer EU's mulighed for, og konsekvenser af, at øge sit drivhusgas reduktionsmål til 30 pct. i 2020 ift. 1990. Kommissionen forventes ikke forud for Miljørådsmøde d. 14. oktober at komme med en supplerende meddelelse med henblik på uddybning af konsekvenserne af et 30% mål.

3. Hjemmelsgrundlag

Spørgsmålet om hjemmelsgrundlag er ikke relevant for rådskonklusioner.

4. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant for rådskonklusioner.

5. Formål og indhold

Det belgiske formandskab fremlagde udkast til konklusioner d. 30. august 2010. Formålet med konklusionsudkastet er at vedtage EU's forhandlingsposition til COP16 i Cancun.

Blandt de vigtigste spørgsmål i konklusionsudkastet er EU's tilgang til Kyoto protokollen i Cancun. I udkastet lægges op til, at EU ønsker visse betingelser for at kunne indgå i 2. forpligtelsesperiode. I den forbindelse bekræftes forhandlingspositioner fra hhv. de seneste vedtagne konklusioner i marts 2010, samt fra før COP15 og vedtaget af Det Europæiske Råd i oktober 2009:

- Det genbekræftes, at EU foretrækker et globalt og samlet, juridisk bindende rammeværk, som inkluderer de essentielle elementer af Kyoto Protokollen, men samtidig, at EU er åben overfor at overveje en 2. forpligtelsesperiode under Kyoto Protokollen som led i en bredere aftale, der 1) respekterer den miljømæssige integritet, ambition og effektivitet af internationale klimaaktioner, 2) hvorunder alle udviklede lande forpligter sig til sammenlignelige reduktionsmål, og 3) de mest udviklede udviklingslande bidrager med en passende indsats.
- Det bemærkes også, at EU vil arbejde for at løse spørgsmål om overskydende landekvoter (AAU'er), samt reglerne for CO2 optag i skov (LULUCF). Sidst nævnte via en grundig review procedure og brug af brutto-netto tilgang med en diskonteringsfaktor.

Udkastet til konklusioner genkalder ligeledes EU's betingede mål om at rykke fra en 20% reduktionsmålsætning til en 30% reduktionsmålsætning i 2020 i forhold til 1990's emissionsniveau som led i en global og omfattende aftale, hvis andre udviklede lande forpligter sig til sammenlignelige emissionsreduktioner og de mest udviklede udviklingslande bidrager tilsvarende i forhold til deres ansvar og deres respektive kapacitet. Målsætningen blev vedtaget af Det Europæiske Råd første gang i marts 2007. Tilsvarende tekst genbekræftes senest i konklusioner vedtaget af Miljørådet d. 15. marts 2010. I konklusionerne lægges der op til uddybning af denne forhandlingsposition på et senere tidspunkt i forbindelse med Kommissionens meddelelse herom, og Kommissionens kommende roadmap for at opnå en lav fossil økonomi (low carbon economy) i 2050.

I konklusionsudkastet lægges der op til, at UNFCCC forhandlingerne i Cancun skal føre til, at der træffes en række balancerede beslutninger i Cancun, samt at der i Cancun skal leveres et arbejdsprogram for det videre arbejde mod en juridisk bindende aftale. På den baggrund opstilles følgende konkrete forhandlingspositioner til Cancun, hvoraf nogle svarer til eller bygger på konklusioner senest vedtaget af Miljørådet d. 15. marts 2010 eller forud for COP15 tilført mindre ændringer tilpasset Cancun:

- *Reduktionsudspil og 2 graders målet:* EU byder de reduktionsudspil, der er kommet i medfør af Copenhagen Accord, velkomne og påpeger, at såvel de reduktionsmål (ilande) som de reduktionsaktioner (ulande), der er lagt frem indtil nu, ikke lever op til ambitionsniveauet (2 graders målet), og opfordrer samtidig parterne, i-lande som u-lande, om at hæve ambitionsniveauet således at det blive konsistent med 2 graders målsætningen.
- Konklusionerne genbekræfter 2 graders målet og IPCC's 4. evalueringsrapport, jævnfør hvilken der angives en række emissionsmål, der skal sikre at der globalt leves op til 2 graders målet (globale emissioner skal toppe senest i 2020 og være reduceret med mindst 50% i 2050 i forhold til 1990 niveau; de udviklede landes emissioner skal være reduceret med 80 – 95% i 2050 i forhold til 1990 niveau).
- EU understreger, at alle reduktionsudspil, også de der allerede er givet under Copenhagen Accord, skal forankres i UNFCCC for at sikre en udredning af indholdet af reduktionsudspillene, samt medvirke til at mobilisere den nødvendige støtte til implementering med henblik på at leve op til 2 graders målsætningen.

- *REDD+ mekanisme:* EU vil arbejde for fremskridt på guidelines, regler og modaliteter for at operationalisere en REDD mekanisme og vedtage en beslutning herom i Cancun, baseret på miljømæssig integritet og omfattende mål (tropisk skov på 50% mindre reduktion af tropisk skov i 2020, samt mål for 2030, understøttet af MRV) . Endvidere bydes opstartsfinansiering velkommen til REDD+ formål, samt videre fremskridt for REDD+ partnerskabet.
 - *Tilpasning:* Behov for indsats på tilpasning genbekræftes og prioritering af opstartsfinansiering til tilpasning understreges; samt at opstartsfinansiering også skal prioriteres til kapacitets opbygning.
 - *Mekanismer og markeder:* Der mindes om vigtigheden af markedsmekanismer og kvotehandelssystemer for at styrke omkostningseffektive investeringer, herunder med et styrket samarbejde med henblik på udbygning af mekanismer, samt fortsat anvendelse af de fleksible mekanismer, herunder reform og brugen af standardiserede baselines og programmatisk tilgang.
 - *Opstartsfinansiering:* EU genkalder, at de udviklede lande har forpligtet sig til opstartsfinansiering på \$ 30 mia. i perioden 2010 – 2012, balanceret mellem finansiering til tilpasning og reduktionsindsats, og EU genbekræfter, at EU i Cancun vil levere en omfattende og transparent rapport om implementeringen af EU's opstartsforpligtelse.
 - *Langsigtet finansiering:* EU genkalder, at de udviklede lande qua Copenhagen Accord har forpligtet sig til at mobilisere \$ 100 mia. årligt til støtte til udviklingslandene fra 2020, kommende fra både offentlige og private kilder, og i sammenhæng med meningsfulde aktioner i udviklingslandene. Herunder ses frem til, at Advisory Group on Climate Financing leverer sin rapport forud for Cancun.
 - *Copenhagen Green Fund:* EU genbekræfter forpligtelsen til at etablere Copenhagen Green Fund som en operationel enhed og del af konventionens finansielle mekanisme, herunder med strømlinet institutionel arkitektur mhp. synergier og koordination og periodisk overblik, samt måling, rapportering og verifikation af støtte til udviklingslandene fra alle donorer baseret på guidelines vedtaget af COP.
 - *Måling, rapportering og verifikation (MRV):* Transparens er vigtigt i et post 2012-regime og derfor skal der i samarbejde med andre parter etableres guidelines med henblik på
 - o et sammenhængende og balanceret system for måling, rapportering og verifikation (MRV) af reduktionsindsatsen og den støtte, de modtager,
 - o samt internationale konsultationer og analyse (ICA, enighed fra Copenhagen Accord), der gør det muligt på globalt niveau at følge op på efterlevelsen af 2 graders målet.
- MRV skal også understøtte parternes omlægning af deres økonomier i retning af brug af færre fossiler (low carbon pathway). Cancun skal levere et rammeværk for et sådan system og levere resultater, der gør det muligt at gennemføre en revision i 2015 som vedtaget i Copenhagen Accord.
- *Teknologimekanisme:* Konklusionerne velkommer enigheden fra Copenhagen Accord om at etablere en teknologimekanisme som et vigtigt instrument til at accelerere udvikling og anvendelse af miljøvenlige og lav-emissions teknologier både med henblik på tilpasning til klimaforandringer og reduktionsindsats, og der ses frem til, at der i Cancun kan træffes beslutning om operationaliseringen af en sådan mekanisme, herunder med støtte fra opstartsmidler til pilotprojekter.
 - *International luft- og søfart:* EU ser et behov for enighed om globale reduktionsmål for international luft- og søtransport konsistent med 2 graders målet og lægger op til, at COP16 skal give mandat til ICAO og IMO for mhp. COP17 at udvikle de nødvendige politikker.

- *Støtte til alliancer og partnerskaber:* EU vil styrke allianceopbygning både bilateralt og regionalt for at bygge bro mellem parterne og dermed samtidig sætte skub i og føde ind til FN-processen, samt støtte til partnerskaberne som EU medlemsstater har igangsat sammen med andre parter på hhv. REDD+, MRV og reduktionsindsats, på tilpasning, og adgangen til vedvarende energi.

6. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet udtaler sig ikke om rådskonklusioner.

7. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Der er tale om rådskonklusioner, som ikke har umiddelbar retsvirkning i forhold til dansk ret.

8. Forslagets konsekvenser for statsfinanserne, samfundsøkonomien og beskyttelsesniveauet

Konklusionerne har ikke umiddelbart konsekvenser for statsfinanserne. En evt. ny global klimaafnæftale eller delafnæftaler må forventes at få statsfinansielle konsekvenser for i-landene, herunder Danmark. Omfanget vil selvsagt afhænge af en sådan afnæftales nærmere udformning, såvel som af en byrdefordeling internt i EU af sådanne konsekvenser.

9. Høring

Udkast til konklusioner blev behandlet i Specialudvalget for Klima og energi torsdag d. 16. september 2010, hvor der fremkom følgende kommentarer:

Greenpeace savnede en analyse af, hvordan EU's nuværende position påvirkede de internationale klimaforhandlinger i negativ retning. Ift. finansiering bakker EU tilbage i forhold til Copennagen Accord ved ikke at understrege, at midlerne skulle være nye og additionelle. EU er for uambitiøs. Ift. 30 %-målsætningen burde den danske regering klart melde ud, at EU skal gå til 30 % for derved at sende et signal til u-landene og erhvervslivet om, at EU ville omstille økonomien til en grøn økonomi. Ift. Kyoto-protokollen burde EU sende et klart signal om, at man ønskede at bibeholde Kyoto-protokollen. Den var vigtig for u-landene. Ros til EU for målsætningen om at styrke allianceopbygning og partnerskaber. Støttede regeringens synspunkt ift. overskydende AAU'ere.

Dansk Energi tilsluttede sig Greenpeace's synspunkt om, at EU burde gå til 30 %.

DØR støttede Greenpeace og Dansk Energi og tilføjede, at den nuværende 20 %-målsætning forhindrede innovation og udvikling. Derudover var der behov for bedre CDM-regler mhp. at styrke innovation. Formuleringen af holdningen ift. Kyoto-protokollen burde strammes op.

VE støttede 30 %-målsætningen samt roste regeringens holdning ift spørgsmålet om overskydende AAU'ere. Holdningen burde fastholdes. Der var behov for en styrkelse af CDM-projekterne, og de burde ses i sammenhæng med udviklingsbistanden samt have additionalitet.

Rederiforeningen bemærkede, at der hos skibsfarten var en stigende bekymring ift. fastsættelsen af internationale regler. Rederiforeningen problematiserede, at skibsfarten skulle opfylde mere ambitiøse mål end luftfarten.

Dansk Naturfredningsforening støttede Greenpeace, DØR og VE.

NOAH bemærkede, at EU mindst burde gå til 30 %. NOAH havde udarbejdet en analyse sammen med blandt andre Stockholm Environment Institute, som viste, at EU uden problemer kunne gå til 40 %. Flysektoren burde have et højere reduktionsmål end skibssektoren. Godt med EU-regulering af luftfart, som ikke var godt reguleret indenfor ICAO. Støttede regeringens holdning ift. overskydende AAU'ere.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen kan generelt støtte udkast til rådskonklusioner, herunder at EU anerkender og arbejder proaktivt og konstruktivt i forhandlingerne og bidrager med løsninger, der kan bringe forhandlingerne videre baseret på kompromiserne fra Copenhagen Accord. Fra dansk side vil man arbejde for, at kompromiserne i Copenhagen Accord videreføres i forhandlingsteksten i videst mulige omfang.

Regeringen mener, at EU bør foretrække én samlet aftale med internationalt bindende forpligtelser på tværs af forhandlingssporene. Men EU kan acceptere en eventuel anden forpligtelsesperiode under Kyoto Protokollen, hvis den miljømæssige integritet af protokollen sikres, og at det sker som del af en global aftale, hvor andre ilande forpligtes tilsvarende og udviklingslandene bidrager med en passende indsats.

"Cancun-pakken": Muligt resultat af Cancun

Danmark støtter, at EU fortsat kommunikerer og arbejder for den overordnede målsætning om indgåelsen af en global juridisk bindende aftale. Det er næppe sandsynligt, at der kan indgås en global og juridisk bindende klimaafnåte på COP16, idet centrale lande som USA og Kina fortsat synes langt fra villige til at indgå en sådan aftale. Derimod synes det mere realistisk, at der kan nås enighed om en 'Cancun-pakke' bestående af flere separate beslutninger - muligvis tilsat en samlet politisk tekst, der vil kunne bane vejen for en endelig aftale eller i hvert fald en sammenhængende pakke på COP17.

Danmark støtter op om en 'Cancun-pakke' bestående af flere separate beslutninger, der vurderes at bringe forhandlingerne konstruktivt videre, og som kan samle opbakning i EU-kredsen. I den forbindelse bør Danmark arbejde for, at ydelse af langsigtet finansiering gøres betinget af indrømmelser fra især de store udviklingslande; dette på en måde og i det omfang, det kan samle opbakning i EU.

Umiddelbart vurderes der intet til hinder for, at delbeslutninger på udvalgte emner kunne træde i kraft uafhængigt af en sådan samlet aftale (f.eks. vil et evt. REDD+ instrument, om ønsket, kunne få virkning umiddelbart efter COP16).

En række elementer synes oplagte til at indgå i en pakke i Cancun, hvortil regeringen støtter følgende forhandlingspositioner:

- *Afskovning i ulandene (REDD+)*. Der kan evt. opnås enighed om en UNFCCC ramme for de mange REDD+ initiativer, der allerede er iværksat både multilateralt og bilateralt (f.eks. Norges skovpartnerskab). Ulandene ville dermed få større sikkerhed for, at REDD+ forankres i FN-regi.
- *Tilpasning*. Der kan evt. opnås enighed om: 1) afgrænsning af de lande, der er "mest sårbare" og derfor skal fortrinsstilles med hensyn til modtagelse af klimatilpasningsmidler; 2) allokering af opstartsfinansiering til tilpasning; og 3) en proces for evaluering af den allerede etablerede Tilpasningsfond. Regeringen støtter, at der arbejdes for enighed i Cancun på ovenstående punkter.
- *Teknologi*. Der kan evt. opnås enighed om: 1) etablering af en teknologimekanisme til udvikling og overførsel af teknologi til tilpasning og reduktioner i ulandene; samt 2) om modaliteter for den Grønne Fond f.eks. i retning af at yde støtte til teknologi.
- *Carbon markedet*. Der kan evt. opnås enighed om at forenkle reglerne for CDM (Clean Development Mechanism) for bl.a. at mindske administrationen, forbedre den miljømæssige integritet og sikre flere projekter til de fattigste lande. Regeringen støtter ovenstående f.s.v.a. reform af CDM, samt at der arbejdes for etablering af nye sektor mekanismer.
- *Finansiering*. Der kan evt. opnås enighed om: 1) en proces for etablering af en Grøn Fond (som beskrevet i Copenhagen Accord); 2) bekræftelse af de med Copenhagen Accord lovede 30 mia. USD i opstartsfinansiering i perioden 2010-12 (idet det bemærkes, at EU er godt på vej til at levere deres bidrag på 2,4 mia. euro årligt; noget der bekræftedes på mødet i Bonn i juni); samt 3) en eventuel endossering af den kommende rapport fra FN's Generalsekretærs High-Level Advisory Group on Climate Change Financing, der forventes at blive offentliggjort i november, samt angivelse af, hvordan denne inkorporeres i FN- forhandlingerne. Regeringen støtter, at der arbejdes for enighed i Cancun på ovenstående punkter, herunder hvis den nye fond ikke vedtages i Cancun, at der i Cancun iværksættes en proces, der leder hen imod en beslutning om etablering på COP17 og endelig at der i sammenhæng med klimafinansiering også peges på alternative finansierings kilder som det fremgår af Accorden.
- *Måling, rapportering og verifikation (MRV)*: Ilandene vil formentlig kræve indrømmelser fra ulandene på MRV-regler for at acceptere resten af "pakken" ovenfor. Et optimistisk resultat i Cancun er, at der igangsættes en proces for udarbejdelse af guidelines for MRV for ilandenes indsats og for ulandenes indsats samt for den ydede finansiering, således som Copenhagen Accord lægger op til. Regeringen støtter at der arbejdes for ovenstående punkter f.s.v.a. MRV i Cancun.
- *International luft- og søfart*: F.s.v.a. international luft- og søfart arbejder regeringen for, at hhv. FN's luftfartsorganisation, ICAO, og FN's søfartsorganisation, IMO, udvikler virkemidler til reduktion af sektorernes udslip af CO2 emissioner. Danmark arbejder endvidere for, at globale reduktionsmål for luft- og skibsfart fastsættes under UNFCCC. Sektorerne skal bidrage til opfyldelse af 2 graders målsætningen, hvormed man fra dansk side arbejder for en reduktion på hhv. 10% for international luftfart og 20% for international skibsfart i 2020 i forhold til 2005. Endvidere arbejder regeringen for, at fremtidig flagneutral og global regulering for international skibsfart som første prioritet udvikles og implementeres i IMO, samt at et markedsbaseret virkemiddel for skibsfart i IMO kan bidrage til reduktion af den globale klimabelastning ved finansiering af CO2-reduktioner i ulande mod offset af skibsfartens CO2-udledning, idet dele af provenuet fra det markedsbaserede virkemiddel - som led i en global aftale - kan anvendes til finansiering af klimatilpasning i ulande. Derudover arbejder Danmark konkret for at ændre udkast

til rådskonklusioner således, at COP 16 ikke skal give mandat men indbyde/invitere/tilskynde IMO til at udvikle de nødvendige instrumenter, idet IMO allerede har sit eget mandat til at regulere international skibsfart i regi af FN.

Det vurderes derimod vanskeligt at opnå enighed om konkrete reduktionstal for i- og ulande i Cancun. Regeringen støtter dog, at EU lægger pres på både ilande og ulande for at få ambitionsniveauet op med henblik på at være i stand til at holde sig inden for 2 graders målet. Regeringen støtter endvidere, at udspil til reduktionsmål og reduktionsaktioner, både de der allerede er fremsat inden for rammerne af Copenhagen Accord og kommende udspil, forankres i UNFCCC med henblik på både at udrede indholdet af disse, samt medvirke til at mobilisere den nødvendige støtte til implementering med henblik på at leve op til 2 graders målsætningen.

Danmark vil endvidere arbejde for, at EU bakker op om processer, der kan opretholde det politiske momentum i klimaforhandlingerne. Det fransk-norske initiativ på skovområdet er et eksempel herpå, ligesom MEF, det tysk-mexicanske møde på Petersberg og eventuelle andre møder og processer, som det mexicanske COP-formandskab måtte iværksætte, kan medvirke til at skabe fremdrift i de internationale forhandlinger under UNFCCC frem mod Cancun og videre.

Særlige problemstillinger: Overskydende landekvoter

Regeringen lægger særlig vægt på, at overskydende landekvoter ikke udhuler målene i en ny klimaaf tale eller i forbindelse med, at der vedtages en ny forpligtelsesperiode for Kyoto Protokollen, og finder det vigtigt, at der inden for EU opnås enighed om, at den miljømæssige integritet af en international aftale ikke må forringes på grund af overskydende landekvoter. Den mest effektive måde at sikre dette på er ved at annullere overskydende landekvoter, som er regeringens prioritet. Hvis det derimod beslutes, at overskydende landekvoter kan overføres til en ny forpligtelsesperiode, kræver det, hvis udhuling af den miljømæssige integritet helt skal undgås, at landene påtager sig tilsvarende dybere reduktionsmål. Regeringen ser gerne, at rådskonklusionerne ikke nævner modeller for "diskontering" (overførsel af en del af kvoteoverskuddet) eller begrænsning til "national anvendelse" som mulige løsningsmodeller, idet regeringen ønsker, at kvoterne annulleres. Regeringen ser også gerne, at rådskonklusionerne ikke blot konstaterer, at overskuddet af landekvoter kan udhule den miljømæssige integritet, men at det i stedet understreges, at problemstillingen skal løses på en sådan måde, at den miljømæssige integritet ikke udhules (hvilket er på linje med Det Europæiske Råds konklusioner fra oktober 2009). Endelig bør det undgås at der igen i fremtiden skabes nye overskud af landekvoter. I den situation at total annullering af landekvoter ikke er mulig, vil regeringen være åben overfor at se på andre modeller, der i videst mulig omfang sikrer den miljømæssige integritet.

Særlige problemstillinger: LULUCF-regler

De internationale forhandlinger har siden COP15 koncentreret sig om regler på LULUCF, der gør det obligatorisk at medregne optag og udledninger fra skove fra før 1990 (dvs. skovrejsning foretaget siden 1990 er ikke omfattet) i forhold til en landespecifik reference. Referencen skal afspejle effekten af normal skovdrift. En væsentlig fordel ved denne fremgangsmåde er, at det tager hensyn til, at landenes skovsituation er forskellig, og at der er et fuldt incitament til gennem driften at forbedre eller bevare CO₂ optaget i skovsektoren. Den væsentligste ulempe er, at lande kan forsøge at sætte en urealistisk lav reference med henblik på at få kreditter uden nogen ekstra indsats. Formandskabets forslag om et review er netop for at imødegå, at der

fastsættes urealistiske referencer. Et alternativt forslag, som har opbakning blandt EU's store skovlande, er at medregne de optag og udledninger, der finder sted i forpligtelsesperioden reduceret med en 85 % discount. Dette betyder, at landene kan få kreditter for at fortsætte normal skovdrift, samtidig med at en reduktion f.eks. som følge af øget hugst kun delvist medregnes. Samlet set vil det give et mindre incitament til at forbedre eller bevare CO2 optaget i skovsektoren, samtidig med at skovsektoren tæller mindre med i landenes samlede opgørelser. Regeringen er af den holdning, at indregning af sinks ikke må ske på bekostning af den miljømæssige integritet, ligesom det er vigtigt, at reglerne for LULUCF fastsættes forud for fastsættelse af reduktionsmål, således at fastsatte målsætninger ikke efterfølgende kan udhules. Regeringen støtter derfor LULUCF regler baseret på en landespecifik reference og et review, der sikrer der fastsættes realistiske referencer og Danmark skal gå så langt som muligt for at sikre miljømæssige forsvarlige LULUCF regler byggende på en landespecifik reference eller andre miljømæssigt forsvarlig løsninger, men skal i sidste ende ikke blokere for en løsning, der kan samle EU.

11. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Udkast til rådskonklusioner har været drøftet enkelte gange i rådsregi i Bruxelles. Der synes at være grundlag for en generel enighed om de delelementer, der muligvis kan træffes beslutninger om i Cancun, mens der forsat er uenigheder om EU's forhandlingsposition f.s.v.a. en ny forpligtelsesperiode under Kyoto Protokollen samt betingelser og modaliteter forbundet hermed.

12. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

5. Forslag til forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjer inden for Fællesskabets integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissioner fra lette erhvervskøretøjer

KOM(2009) 593 endelig

Revideret udgave af samlenotat forud for rådsmødet (miljø) den 20. december 2010. Ny tekst er markeret med en streg i margenen.

1. Resumé

Kommissionens forslag fastsætter et gennemsnitligt emissionsloft for nye varebiler på 175 g CO₂/km fra 2014 og et langsigtet reduktionsmål på 135 g CO₂/km fra 2020. En gennemførelse af forslaget vil bidrage til at reducere transportsektorens klimabelastning.

Loftet på de 175 g CO₂/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 20. december 2010 med henblik på politisk enighed.

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 forslagens 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 CO₂ udledninger for nye lette erhvervskøretøjer, ikke vil gøre det muligt for medlemsstater at implementere nationale tiltag, der skal sikre en EU gennemsnitlig CO₂ 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 CO₂/km fra 2014 og et langsigtet reduktionsmål på 135 g CO₂/km fra 2020.

Loftet på de 175 g CO₂/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 CO₂/km, mens lette varebiler må udlede mindre. Sammenholdes emissionerne fra samtlige bilfabrikanter biler vil emissionerne gennemsnitlig udgøre 175 g CO₂/km.

Såfremt emissionsloftet overskrides bliver bilfabrikanten pålagt en bøde. I perioden 2014-18 vil bøden pr. produceret bil for overskridelse på 1 g CO₂/km være på 5 euro, 2 g CO₂/km på 15 euro, 3 g CO₂/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 CO₂/km når der monteres øko-innovative ordninger, såfremt det kan verificeres, at de bidrager til en reel CO₂ reduktion, som ikke er omfattet af de testcykler, som måler varebilernes CO₂-emission.

Endvidere har bilfabrikanterne mulighed for at danne sammenslutninger (pools), hvor sammenslutningen er den juridiske enhed som pålægges kravene om CO₂-emissionerne.

Forslaget indeholder en undtagelse for små serieproduktioner på under 22.000 køretøjer om året, som efter konsultation med EU-Kommssionen vil blive pålagt et individuelt CO₂-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 fabrikanter nyproducerede varebiler mht. CO₂-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. Vedtagelsen af Miljøudvalgets rapport er foreløbigt kalendersat til den 28. september 2010 ,og plenaren forventes at stemme den 23. november.

7. Gældende dansk ret og forslagens konsekvenser herfor

Der er i dag ikke dansk lovgivning, der sætter krav til lette erhvervskøretøjers CO₂ 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 CO₂ /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 fabrikkerne ikke fuldt ud indpasser varebilerne efter emissionslofterne og derfor betaler bøden. Desuden lægges det til grund, at fabrikkerne 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 CO₂ 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 CO₂ på EU niveau. Kommissionen vurderer derfor, at forslaget er samfundsøkonomisk omkostningseffektivt på EU-niveau.

Ifølge de danske beregninger vil de samfundsøkonomiske omkostninger for Danmark være på 10.000 kr. pr. ton CO₂, når forslaget er fuldt indfaset. I de danske samfundsøkonomiske beregninger benyttes en metode, som bl.a. tager udgangspunkt i erfaringerne med ændringer i den danske bilbeskatning. Modellen antager at fabrikanterne betaler bøden og overvælter omkostningerne på forbrugeren frem for at tilpasse sig emissionsloftet. Herved kan bøde sammenlignes med en afgift i de danske beregninger. De samfundsmæssige omkostninger for Danmark pr. ton CO₂ er lavere end ved forordningen om CO₂ 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 CO₂ reduktion frem til 2020 på omkring 60 Mt CO₂. Ved et langsigtet reduktionskrav på 125-160 g CO₂/km vil der for perioden 2010-2030 være tale om en akkumuleret CO₂ reduktion på 247-342 Mt CO₂.

Efter danske beregninger vurderes reduktionerne at være 150.000 tons CO₂ 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 CO₂ 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 risikerer at træffe beslutninger på et forkert grundlag.

Sagen har endvidere været drøftet i Klima- og Energipolitisk Specialudvalg den 16. september 2010.

Dansk Naturfredningsforening bemærkede, at fokus burde være at reducere CO2-udledningen, og at man burde indføre højere bødestraf mhp at fremme den teknologiske udvikling på området.

Greenpeace anførte, at man burde have 160g i 2015 som mål, bindende mål i 2020, højere bøder, udelukke brug af superkreditter, indføre hastighedsbegrænsere på 100 km i timen, benytte areal frem for vægt i fastsættelse af emissionslofter. Endvidere blev tidligere kritik af beregningsmetoder gentaget.

Det Økologiske Råd bemærkede, at der samlet set ikke var tale om en reel reduktion af varebilernes emissioner og ønskede derfor en stramning af målene.

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, om end regeringen gerne så en fremrykning af 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. Desuden finder regeringen, at sanktionsbestemmelserne skal være af en så konsekvent karakter, at de reelt tilskynder til at forordningens formål opfyldes. Det er regeringens vurdering, at 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 kunne anvendes ligeså hurtigt i varebiler.

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 finder regeringen 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

Forhandlingerne er generelt præget af begrænset manøvrerum for et kompromis mellem bl.a. lande, der producerer varebiler og lande med stærke miljø- og klimaprofiler.

Det belgiske formandskab videre arbejde med forslaget forventes at tage afsæt i Europa-Parlamentets miljøgruppes betænkning som forventes at foreligge ved udgangen af september måned.

12. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering forud for Rådsmødet (miljø) den 11. juni 2010. Sagen forelægges med henblik på forhandlingsoplæg.