



Klima-, Energi- og  
Forsyningsministeriet

## Grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg

**Center**  
Center for Global Klimahand-  
ling

**Dato**  
8. september 2021

### **Forslag om ændring af forordning 2019/631/EF om styrkelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner i tråd med Unionens øgede klimaambitioner (EU) 2021/0197 ("CO<sub>2</sub>-krav til nye lette køretøjer")**

KOM(2021) 556

*Notatet sendes tillige til Folketingets Klima-, Energi- og Forsyningsudvalg.*

#### **1. Resumé**

*Kommissionen har d. 14. juli 2021 som led i Kommissionens 'Fit for 55'-pakke fremsat et forslag om ændring af forordning om styrkelse af præstationsnormer for nye personbiler og varevognes CO<sub>2</sub>-udledning. Forslaget stiller krav om, at nye personbiler på EU-plan skal opnå 55 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030 ift. 2021, mens CO<sub>2</sub>-udledningen fra varevogne skal reduceres med 50 pct. i 2030 ift. 2021. Dertil foreslår Kommissionen, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra både personbiler og varevogne skal reduceres med 100 pct. i 2035 ift. 2021, hvilket reelt vil betyde en udfasning af nye fossildrevne lette køretøjer.*

*Forslaget bidrager til EU's klimamål om mindst 55 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030 og klimaneutralitet i senest 2050. Forslaget vurderes at kunne medføre statsfinansielle, samfundsøkonomiske og erhvervsøkonomiske konsekvenser, som vil blive afdækket nærmere.*

*Regeringen støtter øgede krav til nye lette køretøjers CO<sub>2</sub>-udledning, der kan bidrage til at reducere transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning, og som kan understøtte et større modeludbud af og forventeligt billigere nul- og lavemissionskøretøjer. Regeringen har opfordret Kommissionen til at præsentere et forslag om udfasning af nye benzin- og dieslbiler i EU og hilser Kommissionens forslag om en udfasningsdato velkommen.*



## 2. Baggrund

Kommissionen har d. 14. juli 2021 fremsat et forslag om ændring af forordning om styrkelse af præstationsnormer for nye personbiler og varevognes, herefter kaldet lette køretøjer, CO<sub>2</sub>-udledning, KOM(2021) 556.

Transportsektoren er den eneste sektor, hvor udledningerne er fortsat med at stige. Udledninger fra vejtransporten i EU udgør omkring 20 pct. af EU's samlede udledninger, hvoraf udledningerne fra lette køretøjer udgør størstedelen.

Forslaget er fremsat som en del af Europa-Kommissionens 'Fit for 55'-pakke, der skal bidrage til at realisere EU's klimamål for 2030 på mindst 55 pct. reduktioner i forhold til 1990-niveauet og klimaneutralitet i senest 2050 som vedtaget i den europæiske klimalov (forordning (EU) 2021/1119).

Kommissionen har endvidere fremsat et forslag til revision af direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer for at sikre udbredelse af infrastruktur til nulemissionskøretøjer (forslag KOM(2021)559).

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 192 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget foreligger endnu ikke i dansk sprogversion.

## 3. Formål og indhold

Forslaget har et tredelt formål, der er 1) at bidrage til EU's klimamål om mindst 55 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030 og klimaneutralitet i senest 2050 ved at reducere CO<sub>2</sub>-udledninger fra nye personbiler og lette erhvervskøretøjer, 2) give forbrugere og borgere fordele ved et større og billigere udbud af nulemissionskøretøjer, og 3) stimulere innovation i nulemissionsteknologier og derved styrke den europæiske bilindustri teknologiske førerposition og beskæftigelse.

### *Reduktionskrav*

Kommissionen foreslår at øge de eksisterende krav til nye lette køretøjers CO<sub>2</sub>-udledning i 2030 samt et nyt reduktionskrav i 2035.

Forslaget stiller krav om, at nye personbiler på EU-plan skal opnå 55 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030 ift. 2021, mens CO<sub>2</sub>-udledningen fra varevogne skal reduceres med 50 pct. i 2030 ift. 2021. Dertil foreslår Kommissionen, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra både personbiler og varevogne skal reduceres med 100 pct. i 2035 ift. 2021, hvilket reelt vil betyde en udfasning af nye fossildrevne lette køretøjer.

Kommissionen lægger ikke op til at ændre de eksisterende krav for 2025, da Kommissionen vurderer, at omlægningen vil være tidskrævende for branchen.



Kommissionen vurderer, at de foreslåede krav for nye lette køretøjer vil kunne sikre en reduktion af lette køretøjers samlede CO<sub>2</sub>-udledning med ca. 32-33 pct. i 2030, 56-66 pct. i 2035 og 83-89 pct. i 2040 set i forhold til 2005 på EU-plan.

Kravene vil fortsat blive opgjort efter de målte værdier i testproceduren WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure) og angivet i procent og ikke i gram CO<sub>2</sub> per kilometer. Basisåret fastsættes på baggrund af gennemsnittet af de specifikke emissionsmål for 2021.

#### *Incitamentsstruktur*

Der lægges op til at udfase den nuværende incitamentsstruktur fra 2030, hvor bilproducenter kan få reduceret deres specifikke CO<sub>2</sub>-krav for biler i gennemsnit, hvis producenten sælger flere nul- og lavemissionskøretøjer end de fastsatte benchmark i 2025 og 2030.

#### *Pooldannelse*

Forslaget viderefører, at producenter fortsat har mulighed for at lave aftaler om at gå sammen om at opfylde deres krav (såkaldt pool). Dette betyder, at en producent, hvis forretningsmodel f.eks. hviler på salg af relativt store og/eller tungere køretøjer, kan gå sammen med en producent, der sælger små køretøjer eller mange nulemissionskøretøjer, mod en godtgørelse, som parterne selv definerer. Pooldannelsen har til hensigt at sikre en omkostningseffektiv målopfyldelse.

#### *Manglende overholdelse af reduktionsmål*

Forslaget viderefører, at producenter eller pools kan sanktioneres med en afgift på 95 euro for hvert gram CO<sub>2</sub> per kilometer per nyregistrerede køretøj, hvis reduktionsforpligtelsen overskrides.

#### *Undtagelser for visse fabrikanter*

Undtagelser fra de specifikke emissionsmål for fabrikanter, der er ansvarlige for at registrere mellem 1.000 og 10.000 nye personbiler eller mellem 1.000 og 22.000 nye lette erhvervs-køretøjer i et kalenderår, fjernes fra 2030 og fremefter. Producenter, der er ansvarlige for mindre end 1.000 nye køretøjsregistreringer per kalenderår, vil fortsat være undtaget.

#### *Miljøinnovationer*

Forslaget viderefører de eksisterende bestemmelser om mulighed for at tælle miljøinnovationer med i opfyldelsen af CO<sub>2</sub>-kravene, hvor det samlede bidrag maksimalt må udgøre 7 g CO<sub>2</sub> per kilometer af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner.

#### *Revision*

Ifølge forslaget skal Kommissionen i 2026 og 2028 foretage en revision af forordningens effektivitet og forelægge en rapport med resultaterne for Europa-Parlamentet og Rådet. Rapporten ledsages i relevant omfang af ændringsforslag til forordningen.



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

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver. Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen har vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen heraf henviser Kommissionen til, at klimaændringer er et grænseoverskridende problem, som ikke kan løses ved national eller lokal handling alene. EU-regulering sikrer en omkostningseffektiv opfyldelse af EU's klimamål i 2030 og 2050 samtidig med, at den miljømæssige integritet sikres. Kommissionen vurderer, at der er behov for en større indsats på EU-niveau for at sikre, at vejtransportsektoren i tilstrækkelig høj grad bidrager til indfrielse af EU's klimamål.

Kommissionen vurderer, at nationale, regionale og lokale tiltag ikke alene vil være tilstrækkeligt effektive og kan risikere at fragmentere det indre marked, være konkurrenceforvridende og føre til øgede omkostninger. Dertil er et behov for en fælleseuropæisk tilgang til at sikre langsigtet retning for branchen, drive ændringer af industrien og skabe stordriftsfordele.

Regeringen er enig i, at nærhedsprincippet er overholdt, da fælleseuropæisk regulering på dette område er den mest hensigtsmæssige måde at undgå konkurrenceforvridning og er mere effektiv i forhold til at regulere transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledninger.

#### **6. Gældende dansk ret**

Den eksisterende forordning er ikke implementeret i dansk lovgivning, idet en forordning har direkte retsvirkning i alle EU's medlemslande og derfor ikke kræver gennemførelse i dansk lovgivning.

#### **7. Konsekvenser**

##### **Lovgivningsmæssige konsekvenser**

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser, da der er tale om udstedelse af en forordning, som er umiddelbart gældende i EU.

##### **Økonomiske konsekvenser**

###### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslagets statsfinansielle konsekvenser forventes at være negative i form af et betydeligt mindre provenu fra bilrelaterede afgifter. Forslaget kan forventes at begrænse transportsektorens udledninger og kan derved forventes at bidrage til at reducere omkostningerne til opfyldelse af Danmarks 2030-reduktionsmål for de ikke-kvotebelagte sektorer.

De statsfinansielle konsekvenser for Danmark vil blive analyseret nærmere.



#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Kommissionen vurderer, at forslaget vil have positive økonomiske konsekvenser for husholdninger i EU i form af brændstofbesparelser og lavere samlede ejeromkostninger for både første og anden gangs købere af lette nul- og lavemissionskøretøjer. Det vurderes umiddelbart, at forslaget samlet set vil have betydelige samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

De samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark vil blive analyseret nærmere.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Kommissionen vurderer, at forslaget vil have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af øget beskæftigelse og BNP for EU samlet set. Forslaget vurderes at have negative konsekvenser for køretøjsproducenter i form af øgede omkostninger til ny teknologi for at kunne leve op til de øgede krav.

De erhvervsøkonomiske konsekvenser for Danmark vil blive analyseret nærmere.

#### *Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet*

Forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark. Foruden CO<sub>2</sub>-reduktioner skønnes forslaget af have positive konsekvenser for støj og partikelforurening.

### **8. Høring**

Forslaget har været i høring i Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og Transportministeriets specialudvalg fra d. 14. juli til d. 9. august 2021. Der er modtaget 9 høringssvar.

#### CARE Danmark (CARE)

CARE opfordrer til at arbejde for en betydelig opstramning af forslaget. Danmark bør arbejde for, at stop for salg af biler med forbrændingsmotorer rykkes frem fra 2035 til senest 2025.

CARE finder, at hvis Kommissionens forslag gennemføres, vil det reelt betyde, at der vil køre biler med forbrændingsmotorer i EU helt frem til 2050, idet mange biler vil have en levetid på 15 år. Dermed vil man med dette forslag allerede have disponeret over en del af de meget begrænsede muligheder, der vil være for at udlede drivhusgasser i EU efter 2035, hvis EU skal bidrage i et bare nogenlunde rimeligt omfang til at holde den globale temperaturstigning nede på maksimalt 1,5 grader. CARE finder, at det er klimamæssigt uholdbart og økonomisk og teknisk unødvendigt.

CARE mener, at Danmark også bør arbejde for, at salget af hybridbiler stoppes, samt at der hurtigst muligt sker en afvikling af særreglerne om referencevægten og undtagelserne for mindre fabrikant, der fremmer salget af hhv. sport utility vehicles (såkaldte SUV'er) og luksusbiler.



#### De Danske Bilimportører (DDB)

DDB henviser generelt til den europæiske bilindustri synspunkter som formidlet af ACEA (European Automobile Manufacturers Association).

DDB finder, at realiseringen af målene kræver en fælles indsats af både bilindustrien og det omgivende samfund. DDB fremhæver, at realiseringen af målene ikke kun afhænger af bilindustriens udvikling af ny teknologi, men også af de offentlige myndigheders indsats for udrulning af infrastruktur for alternative drivmidler til vejtransporten.

DDB finder, at det er af afgørende betydning for realiseringen af såvel de eksisterende mål på området som en evt. yderligere skærpelse af målene, at udrulningen af den nødvendige infrastruktur til opladning af elbiler samtidig styrkes væsentligt. Der er således en klar sammenhæng mellem revisionen af CO<sub>2</sub>-kravene til nye lette køretøjer og revisionen af AFI-direktivet, hvorfor de bør være gensidigt konsistente, men også at revisionen af CO<sub>2</sub>-præstationsnormerne først bør fastlægges efter en revisionen af AFI-direktivet.

DDB lægger vægt på, at 2025-målene fastholdes eftersom de biler, der vil blive produceret og bragt på markedet indtil da, allerede er under udvikling og typegodkendelse. DDB fremhæver, at bilindustrien er åben overfor højere reduktionsmål for biler i 2030, forudsat disse mål er direkte forbundet med bindende forpligtelser for EU-medlemslandene om udrulning af den nødvendige infrastruktur for alternative drivmidler, herunder både ladepunkter og andre typer drivmidler som f.eks. brint mv. DDB mener, at en revision af CO<sub>2</sub>-kravene til nye lette køretøjer bør være baseret på teknologisk åbenhed, hvor det er muligt, at forskellige teknologiske løsninger kan levere de ønskede reduktioner. I den forbindelse understreger DDB, at både konventionelle benzin- og dieslbiler samt plug-in hybridbiler fortsat vil spille en rolle, især i det kommende årti.

DDB støtter, at salget og udbuddet af disse biler fortsat kan stimuleres gennem forskellige mekanismer (f.eks. "super-credits" eller "benchmark systems") for at accelerere optaget af nul- og lavemissionsbiler på markedet.

DDB finder det vigtigt at fastholde differentierede standarder for henholdsvis personbiler og for varebiler, især på baggrund af den særlige rolle varebiler spiller i transporten.

#### Drivkraft Danmark (DD)

DD finder, at revisionen af forordningen om CO<sub>2</sub>-præstationsnormer for lette køretøjer desværre ikke fremmer udviklingen af de nødvendige grønne VE-brændstoffer.

DD bakker fuldt op om øgede krav til køretøjernes energieffektivitet, men finder at det skal ske som krav til energieffektivitet og ikke pakkes ind i et krav om CO<sub>2</sub>-udledning, der ikke medtager den faktiske CO<sub>2</sub>-emission fra drivmidlerne i et vugge-til-grav perspektiv.



DD finder det paradoksalt, at en el-bil, der for eksempel oplades på el produceret af biomasse tæller som nulemission, mens den samme biomasse omdannet til flydende brændstof baseret på VE-el (PtX) tæller som 100 pct. CO<sub>2</sub>, når det brændes af i en forbrændingsmotor. DD mener, at det har den meget uheldige konsekvens, at ubalancen i, hvordan CO<sub>2</sub>-emissionen opgøres, udelukker muligheden for et massivt markedstræk efter, og dermed investeringsstøtte til, reelt bæredygtige vedvarende brændstoffer.

DD understreger, at bæredygtige VE-brændstoffer ikke er et enten eller i forhold til elektrificering. I takt med den fortsatte elektrificering af vejtransporten vil de pågældende brændstoffer og produktionsprocesser relativt simpelt kunne overføres til skibs- og luftfarten, der på det tidspunkt vil drage fordel af den større skala i produktionen og dermed betydeligt reducerede omkostninger. DD foreslår, at der arbejdes for, at VE-brændstoffer tæller med i opgørelsen af bilernes CO<sub>2</sub>-emission.

#### Dansk Erhverv (DE)

DE bakker op om 'fit for 55'-pakken. DE støtter en styrkelse CO<sub>2</sub>-standarderne for nye lette køretøjer, som et vigtigt redskab for at fremme EU's klimaambitioner. Landtransporten er en vigtig sektor for den grønne omstilling og er samtidig en central spiller for fastholdelsen af EU's konkurrencekraft og vækst. DE bemærker, at det de sidste årtier er lykkedes at sænke det enkelte køretøjs udledning af drivhusgasser betydeligt samtidig med, at efterspørgslen på transportløsninger er steget.

DE finder, at målsætningen om en udfasning af nye fossildrevne køretøjer fra 2035 er ambitiøs, da investeringer i nye køretøjer bliver foretaget efter langsigtet planlægning, og det derfor er nødvendigt med forudsigelig regulering, så erhvervslivet kan nå at foretage de nødvendige omstillinger.

DE bakker op om Kommissionens ambitioner om at skabe en omkostningseffektiv omstilling af landtransporten. DE bemærker, at der i dag er betydelige meromkostninger tilknyttet investeringer i grønne transportformer. DE understreger, at det er vigtigt for erhvervet, at der er gennemsigtighed og forudsigelighed i kravene og finder det derfor positivt, at de forslåede krav stiger efter hvert femte år i stedet for årligt. DE vurderer, at erhvervet på den baggrund har tid til at gennemgå de nødvendige omstillinger, og staten kan samtidig nå at følge op med evt. nødvendige initiativer, for hele tiden at sikre, at den grønne infrastruktur og de alternative drivmidler er tilgængelige.

#### DTL Danske Vognmænd (DTL)

DTL er optaget af den grønne omstilling af transportsektoren og deler ambitionerne om en fuldkommen omstilling af sektoren til fossilfri transport.

DTL finder, at Kommissionens forslag om 100 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion fra indregistrering af nye fossile køretøjer i 2035 er meget ambitiøst og vil indebære store udfordringer for såvel producenter som brugere, herunder vognmænd, som skal investere i nye køretøjer.



DTL støtter, at regulering af præstationsnormer og udfasning af fossile køretøjer sker på EU-niveau, så der skabes et fælles europæisk grundlag for de meget betydelige forandringer, og konkurrenceforvridende nationale initiativer undgås.

DTL finder, at det er vigtigt, at den større udbredelse af fossilfri køretøjer ledsages af udbygning af en passende tanknings- og opladningsinfrastruktur, og at den nødvendige opladnings- og tankningsinfrastruktur udrulles på forkant.

DTL deler Kommissionens vurdering af, at en konsekvent regulering, der indeholder en robust tidsplan for skærpede krav til køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner, vil give et stærkt incitament til at investere i fossilfri køretøjer og kan bidrage til at udvikle køretøjer og nedbringe produktionsomkostningerne på fossilfri køretøjer.

DTL konstaterer, at fossilfri køretøjer som el- og brintkøretøjer på nuværende tidspunkt er betydeligt dyrere end tilsvarende fossildrevne køretøjer, hvilket vil kunne medføre store omkostningsforøgelse for vognmænd, der investerer i fossilfri køretøjer. Sådanne omkostningsforøgelse vil blive overvæltet i prisen på transportydelser, som naturligt vil stige, hvilket kan have nationaløkonomiske konsekvenser.

DTL bemærker dertil, at der stilles mange forskelligartede krav til varebilernes funktionalitet og energibehov. Eksempelvis er der ofte behov for varebiler med en høj vægtnæssig lasteevne og samtidig anvendelse af en læssebagsmæk/lift til lange ture herunder internationalt med fx kurérforsendelser eller fx at kunne anvende køle-, fryse- eller varmekasser og -aggregater.

DTL bemærker slutteligt, at bestræbelserne på at omstille transportsektoren forudsætter et samspil mellem flere af Kommissionens forslag, der regulerer transportområdet, herunder forslaget om infrastruktur til alternative drivmidler som er helt afgørende for, om der kan ske en fornuftig udfasning af fossile køretøjer uden betydelige negative konsekvenser for transportaktiviteten samt indførelsen af et ETS for transportsektoren og det tilhørende forventede incitament til omstilling.

#### FDM

FDM hilser forslaget velkomment og lægger vægt på, at det er på fælleseuropæisk niveau og ikke nationalt, at udviklingen skal drives. CO<sub>2</sub>-krav har allerede vist deres styrke som instrument til at fremme bilproduktens udvikling af mindre klimabelastende biler, hvorfor det er oplagt at fortsætte ad denne vej.

FDM ser gerne, at EU's CO<sub>2</sub>-krav til bilfabrikanterne skærpes, da det vil øge udbuddet af lav- og nulemissionsbiler og formentligt mindske merprisen, som den nye teknologi medfører. Netop denne merpris udgør dog en særlig problemstilling for danske forbrugere, da merprisen multipliceres i den danske værdibaserede registreringsafgift. Når Kommissionen således anfører, at det vil være til forbrugernes ubetingede fordel, er regnestykket mere kompliceret i Danmark. Kommissionen vurderer, at selvom EU's krav øger bilproducenternes omkostninger, og den deraf afledte salgspris, betyder den nye teknologi lavere driftsomkostninger for forbrugerne, så regnestykket efter få års ibrugtagning er netto til fordel for forbrugernes biløkonomi.





I Danmark er dette dog et noget andet regnestykke, da merprisen på bilen fastlægges på baggrund af registreringsafgiften og de danske forbrugere samtidigt har nogle af EU's højeste afgifter på eksempelvis elektricitet. FDM opfordrer derfor til, at der i dansk afgiftslovgivning tages højde for dette, hvis forslaget bliver en realitet.

FDM finder, at Kommissionens forslag om 100 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion fra nye køretøjer fra 2035 reelt vil betyde et markant skridt væk fra EU's hidtidige åbne og teknologineutrale tilgang, der har været ledetråd ved fastlæggelsen af de lovgivningsmæssige rammer for bilproducenterne, da kravet de facto vil betyde obligatorisk elektrificering af den nye køretøjsflåde.

FDM finder, at denne fravigelse fra teknologineutralitet har flere svagheder. Ved kun at vurdere klimaneutralitet gennem emissioner fra udstødningsrøret (tank-to-wheel), ignoreres det faktiske klimaaftryk på livscyklusbasis, hvilket har som konsekvens, at eksempelvis PtX ikke udvikles. Forslaget giver således ikke incitament for bilproducenterne til at se på, hvordan klimapåvirkningen fra den allerede eksisterende bilpark kan reduceres, og da denne bilpark vil være på vejene de næste 10-15 år forsinkes reelt reduktion af transportsektorens klimabidrag. Hvis man anvendte en LCA-tilgang og samtidigt belønnede bilproducenter, der fik lavet nye typegodkendelser til deres eksisterende bilpark, ville der kunne gives et stort incitament til på europæisk plan at udvikle flydende klimavenlige drivmidler til de eksisterende benzinerbiler. Dette vil sammen med den direkte elektrificering kunne give et langt større reduktionsbidrag fra transportsektoren.

#### Rådet for Grøn Omstilling (RGO)

RGO finder det yderst positivt, at Kommissionen foreslår et forbud mod salg af nye person- og varebiler, der kører på fossilt brændstof i 2035. RGO bemærker, at det kan være med til at fremme salget af elektriske køretøjer og bane vejen for den grønne omstilling, i og med personbiler står for 12 pct. af EU's CO<sub>2</sub>-udslip, mens varebiler står for 13 pct. af vejtransportens CO<sub>2</sub>-udledninger i EU.

RGO finder det meget positivt, forslaget om 100 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion fra nye lette køretøjer viser, at Kommissionen er seriøs omkring klimaneutralitet i 2050, selvom slutdatoen for salg af fossilbiler kunne være mere ambitiøs. RGO mener, at slutdatoen for salg af fossilbiler bør rykkes frem til senest 2030, samt at reguleringen bør give medlemsstaterne mulighed for at sætte en tidligere slutdato end fastsat i reguleringen.

RGO finder, at kravet på 55 pct. reduktionsmål i 2030 ikke er den mest samfundsøkonomiske måde at opnå reduktionsmålet i 2035, men ved hjælp af specifikke mål for salg af nulemissionsbiler, hvilket også vil gøre det muligt at nå positive samlede ejeromkostninger for elbiler inden 2026. RGO mener, at der bør fastsættes nulemissionsmål for salg af elbiler på hhv. 22 pct. i 2025, 37 pct. i 2027 og 67 pct. i 2030 for mest samfundsøkonomisk og hurtigt at nå 100 pct. målet i 2035.

RGO finder det positivt, at incitamentsstrukturen (ZLEV) fjernes fra 2030, men at det er for sent, da det betyder at bilproducenter kan nå CO<sub>2</sub>-kravet via salg af forurenende plug-in hybridbiler helt frem til 2029. RGO bemærker, at plug-in hybridbiler



udleder op til 3-4 gange mere end de officielle testresultater, hvorfor plug-in hybridbiler ikke skal tilgodeses frem for rene elbiler. RGO finder, at multiplikatoreffekten på 0,7 for plug-in hybridbiler i ZLEV-systemet, skal fjernes hurtigst muligt og senest i 2025, hvor Taksonomiforordningen indikerer, at plug-in hybridbiler ikke længere anses som værende bæredygtige.

RGO finder det positivt, at e-fuels er holdt uden for CO<sub>2</sub>-kravene til person- og varebiler, da krav om e-fuels vil forsinke elektrificeringen af vejtransporten og forlænge brug af forurenende forbrændingsmotorer, samtidig med at udskyde omstillingen, hvor e-fuels er nødvendige for den grønne omstilling, som fly, skibsfart og tung industri.

RGO finder, at referencevægt-systemet for bilproducenter bør fjernes i CO<sub>2</sub>-kravene, da det udhuler CO<sub>2</sub>-gevinsten i kravene. Det er ligeledes vigtigt at integriteten i kravene sikres, ved at få tal for det reelle brændstofforbrug, gennem brændstofforbrugsmålere (fuel consumption meters). Samtidig bør der sættes et loft over, hvor klimabelastende nye fossil-personbiler fra den enkelte producent må være på niveau med den enkelte producents gennemsnitlige udledning fra 2021 for ikke at give incitament til at udhule lovgivningen, da multipliers og elbiler kan give plads til at fossil-bilers udledning faktisk kan stige, hvis ikke der er et loft.

RGO finder at på trods af øgede krav til nye varebilers CO<sub>2</sub>-udledning på 50 pct. i 2030 og 100 pct. i 2035, er CO<sub>2</sub>-kravene frem mod 2030 så lave, at producenterne kan opfylde dem ved salg af fossile varebiler, og derfor bør CO<sub>2</sub>-kravet i 2030 hæves til 60 pct.

RGO vurderer, at uden et nyt delmål før 2030 kan der potentielt gå 10 år før el-varebilssalget for alvor starter, og bemærker hertil, at der i 2020 i EU blev solgt 2,3 pct. elektriske varebiler, grundet de eksisterende lave CO<sub>2</sub>-krav til varebiler. RGO forventer, at salg af el-varebiler forbliver på omtrent 5-7 pct. frem mod 2027/2028, uden nye delmål før 2030, fordi det hidtil har været muligt for varebilsproducenter at nå målet uden salg af elektriske varebiler. RGO finder på den baggrund, at CO<sub>2</sub>-kravet i 2025 bør øges til 20 pct., og der bør indføres et delmål på 31 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion i 2027 for at sætte det nødvendige skub i el-varebilssalget. Dertil bør der samtidig indføres et separat nulemissionsmål på hhv. 15 pct. i 2025, 25 pct. i 2027 og 50 pct. i 2030, for at sikre produktion og salg af el-varebiler. Da el-varebiler har en større vægt på grund af batteriet, bør der tillades en højere totalvægt af el-varebiler frem mod 2030, ligesom det er sket med lastbiler.

RGO bemærker, at målet for CO<sub>2</sub>-reduktion for varebiler er koblet op på referencevægten (mass adjustment). Den nuværende regulering tillader at større og tungere varebiler må udlede mere CO<sub>2</sub>, hvilket gør det mere attraktivt for producenter at sælge større fossile varebiler, hvorfor referencevægten for varebiler bør fjernes.

#### Trafiksekskaberne

Trafiksekskaberne har ingen specifikke bemærkninger, men opfordrer til overensstemmelse og koordinering mellem forslag til revision af CO<sub>2</sub>-præstationsnormer for lette køretøjer samt forslag til revision af AFI-direktivet og Clean Vehicle Directive.



### Wind Denmark (WD)

WD byder forslaget velkomment. WD støtter fuldt op om Kommissionens forslag om 100 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion fra nye lette køretøjer i 2035, da det dels sender et stærkt signal til de europæiske bilfabrikanter om behovet for at omstille deres produktion, såvel som det vil give forbrugerne et større incitament til indkøbe et nulemissionskøretøj. WD bemærker, at en håndfuld bilfabrikanter har kommunikeret en slutdato for produktion af benzin- og dieselmotorer til det europæiske marked før 2035, mens de fleste andre fabrikanters også har skruet gevaldigt op for ambitionerne. WD opfordrer til, at Danmark sammen med ligesindede fortsat skubber på for at få ændret EU-lovgivningen, der giver mulighed for at medlemsstater, der ønsker at indføre et forbud før 2035, har mulighed for at gøre det.

WD er overordnet tilfreds med det fremsatte forslag om øgede CO<sub>2</sub>-krav i 2030, men havde gerne set et lidt højere ambitionsniveau for varevogne. WD mener også, at delmålet i 2025 bør hæves, da målet om 15 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion i 2025 kan indfris relativt nemt, og derfor ikke vil skubbe mærkbart på udrulning af flere elbiler i den første halvdel af 2020'erne. WD finder det særligt kritisk, at en tidlig udrulning af elbiler, som følge af højere delmål i 2020'erne, vil kunne resultere i, at en elbil hurtigere vil blive billigere at anskaffe end en tilsvarende benzinbil. På den baggrund anbefaler Wind Denmark, at Danmark arbejder for, at delmålet i 2025 hæves til min. 25 pct. for biler og 20 pct. for varevogne.

WD vurderer, at selvom øgede CO<sub>2</sub>-krav vil have en mærkbar positiv betydning, vil det ikke alene kunne drive den nødvendige udrulning af nulemissionskøretøjer med mindre kravet sættes til min. 70 pct., som WD ikke umiddelbart vurderer er realistisk. Risikoen herved er, at fabrikantene kan have et incitament til at fokusere på forbedringer af deres eksisterende forbrændingsmotorer og/eller hybridkøretøjer, hvor der i stigende grad kan sættes spørgsmålstejn ved den reelle klimaeffekt. WD finder, at der er en risiko for, at udvikling af nulemissionskøretøjer ikke prioriteres i tilstrækkelig grad, hvormed den nødvendige gradvise andel af sådanne køretøjer ikke sker som påkrævet. På den baggrund finder WD, at de nuværende incitamentsstruktur til andelen af nul- og lavemissionskøretøjer bør ændres til kun at omfatte nulemissionskøretøjer, og at den fremover strammes.

WD hilser beslutningen velkommen om at udfase kreditsystemet for nul- og lavemissionskøretøjer i 2030, da WD finder, at systemet forgylder hybridbiler uretmæssigt som rene elbiler.

WD anbefaler, at multiplikatorfaktoren for hybridbiler fjernes senest i 2025, og at der stilles yderligere krav til, hvornår hybridbiler kan opnå kreditter, således at det sikres, at størstedelen af kørslen rent faktisk sker via den elektriske motor og dermed også stemmer bedre overens med de officielle testresultater.

WD finder, at det skal muliggøres at køretøjer, der drives af CO<sub>2</sub>-baserede PtX-brændstoffer også defineres som nul- og lavemissionskøretøjer, så bil- og varevognsfabrikanter får et incitament til investere og udvikle sådanne køretøjer. For nuværende er der umiddelbart intet incitament til at investere i udvikling af forbrændingsmotorer, der kører på karbonbaserede PtX-brændstoffer, såsom metanol,



DME, syntetisk diesel og gas mm. Dette skyldes, at nuværende metode for opgørelse af CO<sub>2</sub>-udledninger baserer sig på såkaldte tail-pipe emissioner, som ikke skelner mellem om brændstoffets oprindelse er fossil eller VE. WD finder det nødvendigt, at der fra dansk side arbejdes for at ændre nuværende metode for tail-pipe emissioner, så der kan skelnes mellem "grøn" og "sort" CO<sub>2</sub>, da incitamentet til at udvikle og tilbyde sådanne køretøjer dermed bortfalder.

Givet PtX-brændstoffer er såkaldte drop-in brændstoffer, betyder det, at disse med mindre modifikationer kan anvendes i eksisterende bilmotorer. Med en stor eksisterende bilflåde i 2030, finder WD, at det burde afdækkes, om det vil være formålstjenesteligt at inkludere retrofitting af eksisterende køretøjer i forordningen, da dette foruden et stort reduktionspotentiale, også vil åbne op for et stort marked for (danske) PtX-brændstoffer og dermed modne teknologierne gennem en øget hastighed og opskalering.

WD finder, at det bør afdækkes, hvorvidt indførelse af et kreditsystem for VE-brændstoffer er hensigtsmæssigt. Det er langt billigere at producere drop-in brændstoffer baseret på fossile kilder frem for VE. For at sikre en reel CO<sub>2</sub>-reduktion er det derfor nødvendigt, at der skabes en direkte sammenhæng mellem denne type lette køretøjer og deres brændstofforbrug, hvor fabrikanterne skal indkøbe og dokumentere, at en tilsvarende og additionel mængde f.eks. PtX-brændstof bringes på markedet over køretøjernes levetid. For ikke at skabe flere forskellige systemer, finder WD, at et kreditsystem bør bygge på VE-direktivets regler.

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

Der er endnu ikke kendskab til andre landes holdninger.

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

Regeringen hilser Europa-Kommissionens 'Fit for 55'-pakke velkommen. Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaindsats i EU, der kan realisere EU's klimamål for 2030 på mindst 55 pct. reduktioner i forhold til 1990-niveauet samt drive den grønne omstilling både i Danmark og hele EU mod klimaneutralitet i senest 2050.

Regeringen støtter øgede krav til lette køretøjers CO<sub>2</sub>-udledning, der kan bidrage til at reducere transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning og luftforurening, og som kan understøtte et større modeludbud af og forventeligt billigere nul- og lavemissionskøretøjer.

Regeringen har opfordret Kommissionen til at præsentere et forslag om udfasning af nye benzin- og dieslbiler i EU. Regeringen hilser derfor Kommissionens forslag om en udfasning af nye fossildrevne lette køretøjer velkomment. Revisionen vil være et bærende element i regeringens arbejde med at udfase salget af nye benzin- og dieslbiler nationalt og i EU. Regeringen arbejder derfor også for muligheden for en tidligere udfasningsdato, og at det skal være muligt for ambitiøse lande at gå forrest og indføre et forbud, som følger af aftale om Grøn omstilling af vejtransporten (4. december 2020).



Øgede CO<sub>2</sub>-krav til personbiler og varevogne på EU-niveau er den mest effektive vej til at opnå en omstilling af bilindustrien fra produktion af konventionelle biler til nul- og lavemissionsbiler. Teknologiuudviklingen, produktionen og derigennem prisudviklingen af personbiler og varevogne til det europæiske bilmarked drives i høj grad gennem europæisk regulering, hvorved der gennem forhøjede krav kan forventes et større modeludbud og lavere priser på nul- og lavemissionsbiler.

Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder de potentielle økonomiske konsekvenser for Danmark, med henblik på at tage stilling til forslaget.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.