

## SAMLENOTAT

Klima-, Energi- og Bygningsministeriet  
30. september 2013

### Rådsmøde (miljø) den 14. oktober 2013

Dagsorden	Side
3. (evt.) CO2-emissioner	
a) Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 443/2009 for at fastlægge betingelserne for at nå 2020-målet om at reducere nye personbilers CO2-emissioner (førstebehandling)	2
b) Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) nr. 510/2011 for at fastlægge betingelserne for at nå 2020-målet om at reducere nye lette erhvervskøretøjers CO2-emissioner (førstebehandling)	8
- <i>Analyse af den endelige kompromistekst med henblik på enighed</i>	
4. Forberedelse af FN's klimakonference COP19/CMP9, Warszawa, Polen, 11.-22. november 2013.	14
- <i>Vedtagelse af rådskonklusioner</i>	
5. Kommissionens forslag til forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO2-emissioner fra søtransport og forslag om ændring af forordningen og meddelelse om integrering af emissioner fra søtransport.	18
- <i>Tidlig forelæggelse</i>	

### 3. (evt.) CO2-emissioner

#### a. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 443/2009 for at fastlægge betingelserne for at nå 2020-målet om at reducere nye personbilers CO2-emissioner (førstebehandling)

- Analyse af den endelige kompromistekst med henblik på enighed

COM(2012) 393, 11. juli 2012

#### 1. Resumé

Ændringsforslaget fastsætter de nødvendige tiltag, der skal sikre et gennemsnitligt emissionsloft på 95 g CO<sub>2</sub>/km i 2020 for nye personbiler, og det pålægges EU-Kommissionen, inden udgangen af 2014, at vurdere mulige tiltag og reduktionsmål for perioden efter 2020.

Medlemsstaterne har forud for forhandlinger med Europa-Parlamentet og Kommissionen givet det tidligere irske formandskab mandat til forhandlingerne. Der blev i juni indgået en uformel aftale med de øvrige institutioner. Forslaget er sat på som et muligt punkt til vedtagelse på dagsordenen for rådsmødet (miljø) d. 14. oktober 2013.

Det kan ikke udelukkes, at en eller flere medlemsstater op til miljørådsmødet vil arbejde for en ændring af kompromisforslaget, der vil medføre øget fleksibilitet og delvist lempeligere krav, der især kan have betydning for bilproducerende medlemsstater.

#### 2. Baggrund

EU-Kommissionen har den 11. juli 2012 fremlagt ændringsforslaget til forordning 443/2009. Forslaget er oversendt til Rådet den 11. juli 2012.

Det cypriotiske formandskab fremlagde en fremskridtsrapport på rådsmødet (miljø) den 17. december 2012.

Det irske formandskab prioriterede forslaget og arbejdede for, at der blev indgået en første-læsningsaftale.

Det nuværende litauiske formandskab har sat forslaget på som et muligt punkt til vedtagelse på dagsordenen for rådsmødet (miljø) d. 14. oktober 2013.

#### 3. Formål og indhold

Med forordning 443/2009 blev der fastsat et bindende gennemsnitligt emissionsloft for samtlige nyregistrerede personbiler på 130 g CO<sub>2</sub>/km fra 2015 og en bindende målsætning om 95 g CO<sub>2</sub>/km fra 2020.

Emissionsloftet for det enkelte køretøj fastsættes på baggrund af dets egenvægt således, at tunge køretøjer må udlede mere end 130 g CO<sub>2</sub>/km, mens lettere køretøjer må udlede mindre. Sammenholdes emissionerne ud fra denne fordeling mellem tunge og lette køretøjer, fås en gennemsnitlig udledning på 130 g CO<sub>2</sub>/km. Såfremt emissionsloftet overskrides af den enkelte fabrikant, skal denne betale en bøde af pønål karakter, som fra 2019 udgør 95 euro/gram gange antallet af køretøjer, der sælges i EU.

Med nærværende forslag fastsættes de nødvendige tiltag og midler, der skal sikre, at det gennemsnitlige emissionsloft på 95 g CO<sub>2</sub>/km fra 2020 kan nås, og EU-Kommissionen pålægges at vurdere tiltag og emissionslofter for perioden efter 2020 inden udgangen af 2014.

Forslaget lægger til grund, at der fortsat tages afsæt i bilens egenvægt ved fastsættelsen af emissionsloftet.

Herudover undtages fabrikanter, der producerer op til 500 køretøjer om året, for forslagens bestemmelser om emissionsloft, rapportering m.v.

Som følge af Lissabon-traktaten ajourføres komitologiprocedurene i den oprindelige forordning.

Som noget nyt foreslår EU-Kommissionen superkreditter for personbiler, der udleder mindre end 35 g CO<sub>2</sub>/km i perioden 2020-23. Superkreditten betyder, at disse køretøjer vægtes med faktor 1,3, når de skal indregnes i den enkelte bilfabrikants gennemsnitlige udledning. Udover at der er tale om en tidsbegrænset foranstaltning, er der ligeledes et loft på 20.000 køretøjer over perioden, der må omfattes af superkreditter.

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

Forslaget har været behandlet i Parlamentets miljøkomite og industri- og transportkomite. Forslaget har ikke været til afstemning i Parlamentet, men er foreløbig planlagt til 14. januar 2014.

Parlamentet har indgået i uformelle forhandlinger med Rådet og Kommissionen (trilog) i juni 2013. Der blev i forhandlingerne opnået enighed om et kompromis. Kompromisset indebærer et målet om 95g CO<sub>2</sub>/km i 2020, en mekanisme for superkreditter, at Kommissionen senest i 2015 skal fremsætte et forslag om et mål for 2025 og at der indføres testprocedurer, der forbedrer bilers faktiske forbrug.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant, da der er tale om et ændringsforslag til en eksisterende retsakt, som er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

#### **6. Gældende dansk ret**

Området er reguleret ved tidligere EU-forordning 5443/2009, som er umiddelbar gældende i dansk lovgivning.

#### **7. Konsekvenser**

##### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget har ikke nogen umiddelbare lovgivningsmæssige konsekvenser, da der er tale om en retsakt, som er umiddelbart gældende.

##### Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

EU-Kommissionen anfører, at målet på 95 g CO<sub>2</sub>/km i 2020 vil medføre en brændstoffsbesparelse på 27 pct. i forhold til målet for 2015. For et gennemsnitligt køretøj betyder det en besparelse på ca. 2.500 kr. det første år og op til ca. 29.000 kr. i hele køretøjets levetid (13 år). Fremstillingsomkostninger ved produktion af et køretøj forventes at stige med ca. 8.300 kr.

Sammenfattende vurderer EU-Kommissionen således en akkumuleret besparelse hos forbrugeren over bilens samlede levetid.

For Danmarks vedkommende er afgiften på en person- og varebil i høj grad bestemt af bilens brændstofforbrug (CO<sub>2</sub>-udledning). En reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen må derfor forventes at reducere provenuet fra bilafgifterne samt fra brændstofafgifterne, hvilket potentielt kan medføre et tab for statskassen.

Det er imidlertid vanskeligt at opgøre de præcise konsekvenser, idet regeringsgrundlaget angiver, at der skal gennemføres en provenuneutral omlægning af afgifterne på personbiler, som skal understøtte klima og miljø. Et evt. mindreprovenu vil skulle samles op i forbindelse med fremskrivninger af 2020-planen.

#### Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Da Danmark ikke har nogen produktion af personbiler, vil der ikke være administrative konsekvenser som følge af forslaget.

#### Beskyttelsesniveauet

EU-Kommissionen anfører i materialet, der ledsager forslaget, at et bindende mål på 147 g CO<sub>2</sub>/km for lette erhvervskøretøjer og 95 g CO<sub>2</sub>/km for personbiler frem til 2030 vil give en samlet besparelse på 420 mio. ton CO<sub>2</sub>. I opgørelsen sondres der ikke mellem personbiler og lette erhvervskøretøjer.

### **8. Høring**

Forslaget har været i høring blandt danske interessenter og ved høringsfristens udløb var der modtaget otte høringssvar:

#### Forbrugerrådet, WWF, Danmarks Naturfredningsforening, Økologisk Råd og Greenpeace

Interessenterne ønsker en skærpelse af reduktionsmålet til 80 g CO<sub>2</sub>/km. Samtidig anbefales et reduktionsmål på 60 g CO<sub>2</sub>/km i 2025 og at indeværende forslag indeholder en frist for fastlæggelse af et mål for 2030.

Endvidere bør der arbejdes for, at grænseværdikurven – som fastsætter emissionsloftet ud fra køretøjets vægt – bør ændres således at tunge biler pålægges et højere reduktionskrav.

Der efterlyses mulighed for at anvende fodaftryk (akselafstand x sporvidde) ved fastsættelsen af CO<sub>2</sub>-loftet for det enkelte køretøj.

Der udtrykkes generelt modstand mod brugen af superkreditter af bekymring for at disse udvander reduktionsindsatsen. I det omfang superkreditterne skal fremme introduktion af elbiler, opridses konkrete krav som er indeholdt i forslaget. Der redegøres for at ECO-innovations (grønne teknologier som jf. moderforordningen kan godskrives med 7 g CO<sub>2</sub>/km i det omfang de ikke afspejles i testcyklus) bør begrænses til 3 g CO<sub>2</sub>/km og endelig, at bødestørrelsen af overskridelse af emissionsloftet øges til 150 euro/ g CO<sub>2</sub>.

I forbindelse med høring i specialudvalget har Greenpeace og Det Økologiske Råd fremsendt alternative forslag til de af EU-Kommissionen foreslåede superkreditter og anbefaler regeringen at modsætte sig forsøg på at udvande målet på 95 g CO<sub>2</sub>/km.

### CO-Industri

Forslaget ses som et skridt i den rigtige retning, men anfører at bødeniveauet bør hæves og samtidig bør der sættes emissionsmål for 2025 og 2030.

### Dansk Elbil Alliance (DEA)

DEA ser gerne, at der sættes strammere mål for CO<sub>2</sub>-udledningen fra 2020 og, at forslaget indeholder fremtidig langsigtede mål. Endvidere ses gerne at bøden ved overskridelse af emissionsloftet øges fra de nuværende 95 EURO pr. g/CO<sub>2</sub> og endelig at der stille krav til bilfabrikanter om at producere zero-emissions vehicles. Endelig anses superkreditter som et incitament til udvikling af grønne teknologier, og ser bl.a. gerne, at kreditterne indføres før 2020.

### 3F

Forbundet støtter EU-Kommissionens forslag.

### VedvarendeEnerg

Der ønskes en skærpelse af reduktionsmålet til 80 g CO<sub>2</sub>/km og, at der stilles strammere reduktionskrav til tungere køretøjer.

Endvidere efterlyses et reduktionsmål på 60 g CO<sub>2</sub>/km fra 2025 og en øget bødestørrelse, der skal sikre overholdelse af emissionslofterne.

### Dansk Erhverv

Der bakkes op om CO<sub>2</sub> reduktionsindsats i det omfang den er realistisk og ikke medfører uforholdsmæssig fordyrelse af køretøjer. Dansk Erhverv kan ikke vurdere hvorvidt reduktionsmålet er teknisk muligt.

*Sagen blev behandlet på Klima- Energi- og Bygningspolitisk Specialudvalg den 28. oktober 2012. Følgende bemærkninger blev fremført:*

Det Økologiske Råd opfordrede til, at Danmark skulle modstå pres fra at udhule forslaget ved fleksible mekanismer og vurderede, at superkreditter kunne risikere at sænke ambitionsniveauet.

DI kunne tilslutte sig den danske holdning og så gerne, at man også ændrede den danske registreringsafgift.

VedvarendeEnerg kunne tilslutte sig principperne i de høringssvar som var blevet udarbejdet af WWF, Det Økologiske Råd, Greenpeace, Forbrugerrådet og Danmarks Naturfredningsforening.

*Sagen blev behandlet i Klima-, Energi- og Bygningspolitisk Specialudvalg den 22. november 2012, hvor følgende blev fremført:*

Det Økologiske Råd udtrykte tilfredshed med forslaget og anbefalede, at der bliver foretaget en uafhængig analyse, der ser på muligheden for at promovere alternative superkreditter, idet der er brug for yderligere substans.

Greenpeace støttede den danske holdning.

*Forslaget blev d. 26. september sendt i høring blandt danske interessenter og ved fristens udløb d. 30. september 2013 var der modtaget følgende kommentarer:*

Det Økologiske Råd tilsluttede sig regeringens holdning, og mente ikke det ville være fornuftigt eller acceptabelt at genåbne forhandlingerne.

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

Der er afholdt fem møder i rådets arbejdsgruppe under det cypriotiske og irske formandskab. Forhandlingerne fokuserer fortrinsvis på ambitionsniveauet, og lande med betydelige interesser i produktionen af personbiler anser EU-Kommissionens forslag for at være ambitiøst, mens andre opfordrer til højere ambitioner.

Medlemsstaterne har forud for forhandlinger med Europa-Parlamentet og Kommissionen givet det tidligere irske formandskab mandat til forhandlingerne. Der blev i juni indgået en uformel aftale med de øvrige institutioner. Forslaget er sat på som et muligt punkt til vedtagelse på dagsordenen for rådsmødet (miljø) d. 14. oktober 2013.

Det kan ikke udelukkes, at en eller flere medlemsstater op til miljørådsmødet vil arbejde for en ændring af kompromisforslaget, der vil medføre øget fleksibilitet og delvist lempeligere krav, der især kan have betydning for bilproducerende medlemsstater.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen anser transportsektoren som en af de store udfordringer for at nå Danmarks klimaa- og energimål. Samtidig konstaterer regeringen, at fabrikkerne af personbiler med vedtagelsen af EU-emissionsnormer i 2009 har formået at reducere udledningen betragteligt. Til eksempel vurderes EU-reguleringen at have bidraget til, at den gennemsnitlige udledning i Danmark allerede nu er nede på 125 g CO<sub>2</sub>/km. Dette viser, at systemet, hvor bilfabrikanterne skal betale bøder, hvis bilerne udleder for meget CO<sub>2</sub>, virker efter hensigten. Bilfabrikanterne har udviklet biler, der overholder EU's CO<sub>2</sub>-målsætninger, i stedet for at betale bøder.

Med vedtagelsen af forslaget vil EU samtidig have de skrappeste krav til CO<sub>2</sub>-udledningen fra personbiler og herigennem understøtte forskning og udvikling inden for grønne teknologier, hvilket anses som en investering i en grøn økonomi, samt nedbringe de sundhedsskadelige effekter fra transportsektoren.

Fra dansk side ses ambitiøse målsætninger for de langsigtede CO<sub>2</sub>-emissioner, som f.eks. 2025 målsætninger som vigtige for at fastholde den positive udvikling, og man vil være positiv for tiltag, der bidrager til at fremme langsigtede målsætninger. Men også gerne, at EU-Kommissionens vurdering af fremtidige tiltag og emissionslofter fremrykkes fra den nuværende frist den 31. december 2014. Det lægges til grund at bindende langsigtede målsætninger underlægges en nærmere analyse med henblik på at vurdere de statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Regeringen noterer sig endvidere, at brugen af superkreditter, med deres større vægtning i bilfabrikanternes gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning, på den ene side indirekte begunstiger producerer af køretøjer med en højere udledning end gennemsnittet, mens de på den anden side giver et incitament til at producere køretøjer med lave emissioner.

Det er regeringens vurdering, at et gennembrud i udbredelsen af lavemissionskøretøjer som elbiler, plug-in hybridbiler, brintbiler m.fl., forudsætter storskaladrift. Med forslaget gives der et incitament til storskala, såfremt superkreditterne udnyttes. Herigennem bidrages til en grøn omstilling af transportsektoren.

Danmark vil i de forventede drøftelser af superkreditter være positiv over for tiltag, der kan fremme grønne køretøjers markedsandele.

Danmark arbejder for en vedtagelse af kompromisset fra juni 2013. Regeringen vil arbejde for, at niveauet i det opnåede kompromisforslag opretholdes.

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

Forslaget til forordningen blev forelagt Folketingets Europaudvalg d. 8. februar 2013 til forhandlingsoplæg.

**b) Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) nr. 510/2011 for at fastlægge betingelserne for at nå 2020-målet om at reducere nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner (førstebehandling)**

*- Analyse af den endelige kompromistekst med henblik på enighed*

COM(2012) 394, 11. juli 2012

### **1. Resumé**

*Ændringsforslaget bekræfter, at det gennemsnitlige emissionsmål for nye lette erhvervskøretøjer på 147 g CO<sub>2</sub>/km i 2020 er gennemførligt, og det pålægges EU-Kommissionen at vurdere mulige tiltag og reduktionsmål for perioden efter 2020.*

*Medlemsstaterne har forud for forhandlinger med Europa-Parlamentet og Kommissionen givet det tidligere irske formandskab mandat til forhandlingerne. Der blev i juni indgået en uformel aftale med de øvrige institutioner. Forslaget er sat på som et muligt punkt til vedtagelse på dagsordenen for rådsmødet (miljø) d. 14. oktober 2013.*

### **2. Baggrund**

EU-Kommissionen har den 11. juli 2012 fremlagt ændringsforslaget til forordning 510/2011. Forslaget er oversendt til Rådet den 11. juli 2012.

Det cypriotiske formandskab fremlagde en fremskridtsrapport på rådsmødet (miljø) den 17. december 2012.

Det irske formandskab prioriterede forslaget og arbejdede for, at der blev indgået en første-læsningsaftale.

Det nuværende litauiske formandskab har sat forslaget på som et muligt punkt til vedtagelse på dagsordenen for rådsmødet (miljø) d. 14. oktober 2013.

### **3. Formål og indhold**

Med forordning 510/2011 blev der fastsat et bindende gennemsnitligt emissionsloft for samtlige nyregistrerede lette erhvervskøretøjer på 175 g CO<sub>2</sub>/km fra 2017 og en tentativ målsætning om 147 g CO<sub>2</sub>/km fra 2020.

Emissionsloftet for det enkelte køretøj fastsættes på baggrund af dets køreklare vægt således, at tunge køretøjer må udlede mere end 175 g CO<sub>2</sub>/km, mens lettere køretøjer må udlede mindre. Sammenholdes emissionerne ud fra denne fordeling mellem tunge og lette køretøjer, må den gennemsnitlige udledning ikke overstige 175 g CO<sub>2</sub>/km i 2017. Såfremt emissionsloftet overskrides af den enkelte fabrikant, skal denne betale en bøde af pønål karakter, som fra 2019 udgør 95 euro/gram gange antallet af køretøjer, der sælges i EU.

Med nærværende forslag gøres målet på 147 g CO<sub>2</sub>/km fra 2020 bindende, og der fastlægges tiltag og midler, der skal sikre målet. Herudover pålægges EU-Kommissionen at vurdere tiltag og nye emissionslofter for perioden efter 2020 inden udgangen af 2014.

Forslaget lægger til grund, at der fortsat tages afsæt i bilens køreklare vægt ved fastsættelsen af emissionsloftet, og at bøden forbliver på 95 euro/gram gange antallet af køretøjer, der sælges i EU.



Forslaget undtager samtidig fabrikanter, der producerer op til 500 køretøjer om året, for forslagens bestemmelser om emissionsloft, rapportering m.v.

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

Forslaget har været behandlet i Parlamentets miljøkomite og industri- og transportkomite. Forslaget har ikke været til afstemning i Parlamentet, men er foreløbig planlagt til 14. januar 2014.

Parlamentet har indgået i uformelle forhandlinger med Rådet og Kommissionen (trilog) i juni 2013. Der blev i forhandlingerne opnået enighed om et kompromis. Kompromisset indebærer en fastholdelse af målet om 147g CO<sub>2</sub>/km i 2020, en mekanisme for superkreditter, at Kommissionen skal fremsætte forslag om et mål for 2025 i forbindelse med en gennemgang af forordningen, og at der indføres testprocedurer, der forbedrer bilers faktiske forbrug.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant, da der er tale om et ændringsforslag til en eksisterende retsakt, som er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

#### **6. Gældende dansk ret**

Området er reguleret ved tidligere EU-forordning 510/2011, som er umiddelbar gældende i dansk lovgivning.

#### **7. Konsekvenser**

##### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget har ikke nogen umiddelbare lovgivningsmæssige konsekvenser, da der er tale om en retsakt, som er umiddelbart gældende.

##### Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

EU-Kommissionen anfører, at målet på 147 g CO<sub>2</sub>/km i 2020 vil medføre en brændstoffbesparelse på 16 pct. i forhold til målet i 2017 på 175 g CO<sub>2</sub>/km. For et gennemsnitligt køretøj betyder det en besparelse på ca. 3.000 kr. det første år og op til 34.000 kr. i hele køretøjets levetid (13 år). Fremstillingsomkostninger ved produktion af et køretøj forventes at stige med ca. 3.400 kr. Sammenfattende vurderer EU-Kommissionen således en akkumuleret besparelse hos forbrugeren.

For Danmarks vedkommende er afgiften på en person- og varebil i høj grad bestemt af bilens brændstofforbrug (CO<sub>2</sub>-udledning). En reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen må derfor forventes at reducere provenuet fra bilafgifterne samt fra brændstofafgifterne, hvilket potentielt kan medføre et tab for statskassen.

Det er imidlertid vanskeligt at opgøre de præcise konsekvenser, idet regeringsgrundlaget angiver, at der skal gennemføres en provenuneutral omlægning af afgifterne på personbiler, som skal understøtte klima og miljø. Et evt. mindreprovenu vil skulle samles op i forbindelse med fremskrivninger af 2020-planen.

### Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Da Danmark ikke har nogen produktion af lette erhvervskøretøjer, vil der ikke være administrative konsekvenser som følge af forslaget.

### Beskyttelsesniveauet

EU-Kommissionen anfører i materialet, der ledsager forslaget, at et bindende mål på 147 g CO<sub>2</sub>/km for lette erhvervskøretøjer og 95 g CO<sub>2</sub>/km for personbiler frem til 2030 vil give en samlet besparelse på 420 mio. ton CO<sub>2</sub>. I opgørelsen sondres der ikke mellem personbiler og lette erhvervskøretøjer.

## **8. Høring**

Forslaget har været i høring blandt danske interessenter og ved fristens udløb var der modtaget kommentarer fra otte interessenter:

### Forbrugerrådet, WWF, Det økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening og Greenpeace

Overordnet ses forslaget som et skridt i den rigtige retning, men der savnes et højere ambitionsniveau til gavn for klimaet, forsyningssikkerheden og samfundsøkonomien. Såfremt ambitionsniveauet skulle svare til EU reguleringen for personbiler skulle det langsigtede mål være på 118 g CO<sub>2</sub>/km, og interessenterne vurderer, at et mål på 110 g CO<sub>2</sub>/km fra 2020 er inden for rækkevidde.

Endvidere ser interessenterne gerne, at der med forslaget sættes et emissionsmål for lette erhvervskøretøjer for 2025 og samtidig en frist for opstilling af et mål for 2030.

### CO-industri

Forslaget anses som et skridt i den rigtige retning, men målet på 147 g CO<sub>2</sub>/km er ikke tilstrækkeligt ambitiøst. Endvidere ønskes en forhøjelse af bødestørrelsen, og at der sættes emissionsmål for 2025 og 2030.

### Dansk Transport og Logistik

Bestræbelserne og måltallene for at reducere klimabelastningen fra transportsektoren anerkendes. Der lægges vægt på at tiltagene holder fokus på omkostningseffektivitet og minimering af omkostninger for bilproducenterne.

### Dansk Elbil Alliance (DEA)

DEA ser gerne, at der sættes strammere mål for CO<sub>2</sub>-udledningen fra 2020 og, at forslaget indeholder fremtidige langsigtede mål. Endvidere ses gerne at bøden ved overskridelse af emissionsloftet øges fra de nuværende 95 EURO pr. g/CO<sub>2</sub> og endelig at der stilles krav til bilfabrikanter om at producere nul-emissions køretøjer.

### Københavns Kommune

Kommunen efterlyser reduktionskrav, der svarer til reduktionskravene for personbiler. Endvidere foreslås, at reguleringen indeholder andre reduktionstiltag som fx et pointsystem, der belønner yderligere CO<sub>2</sub>-reduktioner og, at der stilles CO<sub>2</sub> krav til brugte biler.

### 3F

Målet på 147 g CO<sub>2</sub>/km støttes.

*Sagen blev behandlet på Klima- Energi- og Bygningspolitisk Specialudvalg den 28. oktober 2012. Følgende bemærkninger blev fremført:*

Det Økologiske Råd opfordrede til, at Danmark skulle modstå pres fra at udhule forslaget ved fleksible mekanismer og vurderede at superkreditter kunne risikere at sænke ambitionsniveauet.

DI kunne tilslutte sig den danske holdning og så gerne, at man også ændrede den danske registreringsafgift.

Organisation for Vedvarende Energi kunne tilslutte sig principperne i de høringssvar som var blevet udarbejdet af WWF, Det Økologiske Råd, Greenpeace, Forbrugerrådet og Danmarks Naturfredningsforening

*Sagen blev behandlet i Klima-, Energi- og Bygningspolitisk Specialudvalg den 22. november 2012, hvor følgende blev fremført:*

Det Økologiske Råd udtrykte tilfredshed med forslaget og anbefalede, at der bliver foretaget en uafhængig analyse, der ser på muligheden for at promovere alternative superkreditter, idet der er brug for yderligere substans.

Greenpeace støttede den danske holdning.

*Forslaget blev d. 26. september sendt i høring blandt danske interessenter og ved fristens udløb d. 30. september 2013 var der modtaget følgende kommentarer:*

Det Økologiske Råd tilsluttede sig regeringens holdning, og mente ikke det ville være fornuftigt eller acceptabelt at genåbne forhandlingerne.

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

Der er afholdt fem møder i rådets arbejdsgruppe under det cypriotiske og irske formandskab. Forhandlingerne fokuserer fortrinsvis på ambitionsniveauet, og lande med betydelige interesser i produktionen af varebiler anser EU-Kommissionens forslag for at være ambitiøst, mens andre opfordrer til højere ambitioner.

Medlemsstaterne har forud for forhandlinger med Europa-Parlamentet og Kommissionen givet det tidligere irske formandskab mandat til forhandlingerne. Der blev i juni indgået en uformel aftale med de øvrige institutioner. Forslaget er sat på som et muligt punkt til vedtagelse på dagsordenen for rådsmødet (miljø) d. 14. oktober 2013.

Der er i forbindelse med forslaget om personbiler mulighed for at kompromisforslaget vil blive åbnet. Det anses ikke for værende sandsynligt for lette erhvervskøretøjer, men det kan ikke udelukkes.

## 10. Regeringens generelle holdning

Regeringen anser transportsektoren som en af de store udfordringer for at nå klima- og energimålene. Samtidig konstaterer regeringen, at fabrikkerne med vedtagelsen af EU-emissionsnormer for køretøjer – særligt personbiler – har formået at reducere udledningen betragteligt. Dette viser, at systemet, hvor bilfabrikanterne skal betale bøder, hvis bilerne udleder for meget CO<sub>2</sub>, virker efter hensigten. Bilfabrikanterne har udviklet biler, der overholder EU's CO<sub>2</sub>-målsætninger i stedet for at betale bøder.

Med vedtagelsen af forslaget vil EU samtidig have de skrappeste krav til CO<sub>2</sub>-udledningen fra lette erhvervskøretøjer og herigennem understøtte forskning og udvikling inden for grønne teknologier, hvilket anses som en investering i en grøn økonomi, samt nedbringe de sundhedsskadelige effekter fra transportsektoren.

Regeringen noterer sig, at EU-Kommissionen parallelt med nærværende forslag har fremsat et forslag om et emissionsloft for personbiler i 2020, svarende til en reduktion på 27 pct. i forhold i 2015. For lette erhvervskøretøjer sættes et mål, der svarer til en reduktion på 16 pct. i forhold til 2017. Regeringen ser gerne, at man øger ambitionerne for reduktionsniveauet med afsæt i ambitionsniveauet for personbiler. Således kunne reduktionsmålet fra 2020 sættes til eksempelvis højst 135 g CO<sub>2</sub>/km svarende til EU-Kommissionens oprindelige forslag til den oprindelige forordning.

Fra dansk side ses ambitiøse målsætninger for de langsigtede CO<sub>2</sub>-emissioner, som f.eks. 2025 målsætninger som vigtige for at fastholde den positive udvikling, og man vil være positiv for tiltag, der bidrager til at fremme langsigtede målsætninger. Man ser også gerne, at EU-Kommissionens vurdering af fremtidige tiltag og emissionslofter fremrykkes fra den nuværende frist den 31. december 2014. Det lægges til grund, at bindende langsigtede målsætninger underlægges en nærmere analyse med henblik på at vurdere de statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget om et emissionsloft for personbiler, som er fremlagt parallelt med dette forslag, indeholder en såkaldt superkreditmekanisme, der i en treårig periode tilgodeser køretøjer, der udleder op til 35 g CO<sub>2</sub>/km, ved, at de må indregnes med større vægt i opgørelsen af bilfabrikantens gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning.

Den større vægtning i bilfabrikanternes gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning betyder, at disse superkreditter på den ene side anses for indirekte at begunstige producenter af køretøjer med en højere udledning end gennemsnittet, mens de på den anden side giver et incitament til at producere køretøjer med lave emissioner.

Det er regeringens vurdering, at et gennembrud i udbredelsen af lavemissionskøretøjer som elbiler, plug-in hybridbiler, brintbiler m.fl., forudsætter storskala drift. Med personbilsforslaget gives der et incitament til storskala, såfremt superkreditterne udnyttes. Herigennem bidrages til en grøn omstilling af transportsektoren.

Danmark vil i de kommende forhandlinger af forslaget for lette erhvervskøretøjer være positiv over for tiltag som superkreditter, der kan fremme grønne køretøjers markedsandele, såfremt disse indgår som element i fastlæggelsen af et øget reduktionsmål i 2020.

Danmark arbejder for en vedtagelse af kompromisset fra juni 2013. Regeringen vil arbejde for, at niveauet i det opnåede kompromisforslag opretholdes.

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

Forslaget til forordningen blev forelagt Folketingets Europaudvalg d. 8. februar 2013 til handlingsoplæg.

#### **4. Forberedelse af FN's klimakonference COP19/CMP9, Warszawa, Polen, 11.-22. november 2013**

- Vedtagelse af rådskonklusioner

Dok. DS 1683/1/13.

##### **1. Resumé**

*På rådsmødet den 14. oktober 2013 lægger det litauiske formandskab op til vedtagelse af rådskonklusioner til forberedelse af FN's klimakonference i Warszawa til november. Konklusionsudkastet fokuserer på implementering af beslutninger fra tidligere partskonferencer. Dette gælder især i forhold til beslutningen fra COP17 i Durban om at forhandle en juridisk bindende global klimaafgørelse med virkning for alle til vedtagelse i 2015 og ikrafttrædelse i 2020, samt et arbejdsprogram for at øge ambitionsniveauet for reduktioner frem mod 2020 (Durban Platform for øget handling). Der forventes ikke større uenigheder om rådskonklusionerne. Drøftelserne forventes primært at fokusere på vinklingen af EU's budskaber om Durban Platformen for øget aktion. Endvidere forventes drøftelser af, hvor stærkt et signal EU skal sende om klimafinansiering.*

##### **2. Baggrund**

Det litauiske formandskab har udarbejdet udkast til rådskonklusioner som forberedelse til FN's klimakonference (COP19/CMP9) i Warszawa, Polen, der afholdes 11.-22. november 2013. På COP18, der afholdtes i Doha, Qatar, i november-december 2012, vedtog parterne en ny forpligtelsesperiode under Kyotoprotokollen løbende fra 2013 til 2020. Endvidere opnåede man enighed om at omlægge en række forhandlingsprocesser ift. primært tekniske emner. Som følge heraf vil de kommende års klimaforhandlinger i høj grad være centreret om arbejdet med at udforme en ny klimaafgørelse samt øge reduktionsindsatsen frem mod 2020.

##### **3. Formål og indhold**

*Generelt*

Formålet med rådskonklusionerne er at fastlægge EU's forhandlingsposition til COP19.

Det understreges, at resultatet på COP19 i EU's optik bør være en balanceret aftalepakke, der tager højde for implementeringen af hidtidige beslutninger, herunder ift. forhandlingerne om en ny klimaafgørelse og forøgelse af reduktionsindsatsen frem mod 2020. Rådskonklusionerne fremhæver betydningen af tilpasning til klimaforandringer, og understreger vigtigheden af hurtig global handling, hvis 2-gradersmålsætningen skal nås. Endvidere fremhæves, at de eksisterende markeds mekanismer bør forbedres, samt at man bør vedtage modaliteter og procedurer for den nye markeds mekanisme. Herudover finder EU, at der i relevant omfang bør skabes en sammenhæng med den internationale udviklingsdagsorden, og betydningen af et aktivt og fokuseret EU-klimadiplomati fremhæves.

I forhold til anden forpligtelsesperiode under Kyotoprotokollen understreges, at EU og medlemsstaterne agter at gennemføre ratifikation så hurtigt, som det lader sig gøre. I den forbindelse gøres opmærksom på, at EU via eksisterende lovgivning (Klima- og Energipakken) allerede implementerer sine forpligtelser under Kyotoprotokollen.

*Durban Platformen for øget handling*

For så vidt angår forhandlingerne om et øget ambitionsniveau før 2020 understreges, at denne indsats skal bringes videre hvis 2-gradersmålsætningen skal nås. Det fremhæves, at der er en række fordele ved at øge det globale ambitionsniveau, bl.a. i forhold til økonomisk udvikling,

energisikkerhed, luftforurening og sundhed. EU opfordrer i rådskonklusionerne til, at eksisterende reduktionstilsagn øges samt at lande, der endnu ikke har fremlagt reduktionstilsagn, gør dette. EU gentager i den forbindelse villighed til at øge eget reduktionsmål frem mod 2020 fra 20 til 30 pct. reduktion ift. 1990-niveau som led i processen for vedtagelse af en ny global klimaafnate og forudsat, at andre ilande forpligter sig til et sammenligneligt ambitionsniveau. Herudover opfordres til at den nuværende reduktionsindsats frem mod 2020 suppleres med internationale komplementære initiativer. Dette kan fx være i form af energieffektiviseringstiltag, udfasning af subsidier til fossile brændsler, øget udbredelse af vedvarende energi samt vedtagelse af reduktionsmål for udledninger fra international skibs- og luftfart. Endelig ønsker EU, at parterne på COP19 enes om at anmode Montrealprotokollen om at adressere en udfasning af hydrofluorcarbon (HFC-gasser).

I forhold til forhandlingerne om en ny klimaafnate til vedtagelse i 2015 understreges, at en fremtidig afnate skal være ambitiøs, juridisk bindende og gælde for alle parter. Der skal dog være en vis fleksibilitet i forhold til graden af forpligtelser afspejlende parternes formåen. EU finder, at parterne på COP19 bør opnå enighed om en proces og tidshorisont for, hvornår i processen frem mod 2015 parterne skal fremlægge reduktionsmål, og hvordan disse kan analyses inden indskrivning i en ny afnate. EU ønsker, at parterne fremlægger foreløbige reduktionsmål i løbet af 2014. Herudover bør en ny afnate indeholde en mekanisme, som gør det muligt løbende at vurdere og justere ambitionsniveauet. Afnaten bør endvidere indeholde robuste regnskabsregler for rapportering, måling og verifikation af parternes forpligtelser.

#### *Klimafinansiering*

Det litauiske formandskab forbereder særskilt konklusionstekst om klimafinansiering i de kommende ECOFIN-konklusioner. På den baggrund lægges alene op til, at miljørådskonklusionerne indeholder en understregning af, at EU og medlemsstaterne vil bidrage til at nå målet om mobilisering af 100 mia. US dollars i 2020. Det understreges, at dette skal modsvares af en meningsfuld reduktionsindsats, gennemsigtighed og implementering i ulandene. Der henvises til ECOFIN-rådets kommende konklusioner samt til EU's partsindlæg til UNFCCC af 2. september 2013 om strategier for opskalering af mobiliseret klimafinansiering.

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

Der foreligger ingen udtalelse fra Europa-Parlamentet.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant.

#### **6. Gældende dansk ret**

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

#### **7. Konsekvenser**

Rådskonklusionerne har ikke i sig selv konsekvenser for statsfinanser. Det kan på nuværende tidspunkt ikke forudses, om udmøntning af Durban- og Dohakonferencernes resultater vil have konsekvenser for statsfinanser og samfundsøkonomi. Et nyt globalt klimaregime kan således være forbundet med væsentlige statsfinansielle konsekvenser for de ilande, der deltager i dette regime, herunder Danmark. Omfanget vil selvsagt afhænge af en sådan afnates nærmere udformning, såvel som af en intern byrdefordeling i EU af sådanne konsekvenser.

## **8. Høring**

Sagen blev forelagt Klima-, Energi- og Bygningspolitisk specialudvalg d. 23. september 2013. Følgende bemærkninger fremkom under mødet:

WWF opfordrede regeringen til, at man fra dansk side arbejder for, at EU opgiver sin støtte til en operationalisering af den nye markedsbaserede mekanisme (NMM). WWF anførte som begrundelse herfor, at man ikke vurderer, at markedsmekanismen vil medføre reelle reduktioner. WWF opfordrede endvidere til, at regeringen ikke støtter formuleringer i rådskonklusionerne om, at niveauet for de globale udledninger skal toppe "senest i 2020". Som begrundelse herfor anførte WWF, at de globale udledninger bør toppe tidligere end 2020, hvis 2-graders målsætningen skal nås, og at dette bl.a. er fastslået i UNEP's The Emissions Gap Report fra 2012.

Greenpeace noterede sig EU's position om udfasning af subsidier til fossile brændsler og ønskede oplyst, hvilke subsidier dette konkret vedrørte i en dansk kontekst. Endvidere opfordrede Greenpeace til, at det af samlenotatet fremgår, at regeringen arbejder for, at EU skal øge sit eget reduktionsmål frem mod 2020 fra 20 til 30 pct. reduktion ift. 1990-niveau uafhængigt af, at andre ilande forpligter sig til et sammenligneligt ambitionsniveau.

## **9. Forhandlingssituation**

Udkastet har været drøftet i Rådets arbejdsgruppe for miljø. Disse drøftelser har vist, at der ikke er store uenigheder om udkastet. Drøftelserne er primært fokuseret på vinklingen af EU's budskaber ift. forhandlingerne om Durban Platform for øget handling. Dette gælder både forhandlingerne om at øge ambitionsniveauet før 2020 og om en global klimaaftale. Det må forventes, at en del medlemsstater vil lægge vægt på, at det af rådskonklusionerne fremgår, at EU ønsker en proces og tidshorisont for forhandlingerne, der kan sikre vedtagelse af en ambitiøs global aftale i 2015. Herudover forventes uenighed i forhold til, hvor stærkt et signal EU skal sende om klimafinansiering i miljørådskonklusionerne, herunder om vigtigheden af at fortsætte klimafinansiering i 2014 samt spørgsmålet om opskalering frem mod 2020.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen kan generelt støtte udkastet. Det er regeringens holdning, at resultatet på COP19 i bør være balanceret og tage højde for implementering af hidtidige beslutninger.

I forhold til reduktionsindsatsen frem mod 2020 er det regeringens holdning, at de nuværende reduktionstilsagn for perioden skal bringes videre og suppleres med yderligere og nye tiltag. Herudover finder regeringen, at reduktionsindsatsen bør suppleres med internationale komplementære initiativer. Regeringen støtter, at udkastet indeholder en reference til EU's vilje til at hæve sit eget reduktionsmål fra 20 til 30 pct. i 2020 som led i processen for vedtagelse af en ny global klimaaftale og forudsat, at andre ilande forpligter sig til et sammenligneligt ambitionsniveau.

I forhold til forhandlingerne om en global klimaaftale er det regeringens holdning, at EU på COP19 skal gå efter vedtagelse af en ambitiøs proces og tidshorisont frem mod 2015. Regeringen støtter, at EU arbejder for, at parterne fremlægger foreløbige reduktionsmål i løbet af 2014. Derved kan de fremlagte reduktionsmål undergå en international analyseproces inden indskrivning i en aftale i 2015. Regeringen støtter endvidere, at det i rådskonklusionerne tydeliggøres, at en global aftale skal være juridisk bindende og gælde for alle parter. Samtidig skal der være en vis fleksibilitet i forhold til graden af forpligtelser



afspejlende parternes formåen.

I forhold til klimafinansiering er det regeringens holdning, at der i rådskonklusionerne bør være en henvisning til vigtigheden af at fortsætte klimafinansiering i perioden efter 2013 med henvisning til ECOFIN rådets arbejde med klimafinansiering. Den danske regering arbejder i regi af ECOFIN for, at EU kan sende et signal om, at medlemsstaterne fortsat vil levere klimafinansiering efter 2013. Regeringen finder endvidere, at ECOFIN bør videreudvikle EU's position i forhold til øvrige finansieringsspørgsmål, herunder spørgsmålet om opskalering frem mod 2020 samt operationalisering og kapitalisering af Den Grønne Fond.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketinget.

## **5. Kommissionens forslag til forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport og forslag om ændring af forordningen og meddelelse om integrering af emissioner fra søtransport.**

- *Tidlig forelæggelse*

KOM(2013) 480 endelig og KOM (2013) 479 endelig

*Revideret notat*

### **1. Resumé**

*Kommissionen har d. 28. juni 2013 fremsat et forslag til forordning om overvågning, rapportering og verifikation af skibes CO<sub>2</sub>-udledning som led i EU's klimaindsats.*

*Forslaget indebærer, at ejere af skibe på over 5000 bruttotons fra 2018 skal overvåge CO<sub>2</sub>-emissioner for hvert skib, der ankommer og afgår fra en europæisk havn og årligt rapportere disse til Kommissionen og myndighederne i de relevante flagstater. De indsendte rapporter skal forinden verificeres af et uafhængigt akkrediteret selskab (verifikator). Medlemsstaterne skal fastsætte et sanktionssystem for manglende opfyldelse af bestemmelserne.*

*Kommissionen vurderer, at forslaget kan medføre en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen på 2 pct., idet overvågningen vil bibringe og synliggøre oplysninger om skibes energieffektivitet.*

*Forslaget behandles i Rådet (miljø). Forslaget til forordning ledsages af en meddelelse, der udbygger baggrunden for forslaget. Det meddeles, at det som led i EU's reduktionsforpligtelse kan overvejes, at nærværende forslag efterfølges af fastsættelsen af reduktionsmål for sektoren og afslutningsvis etableringen af en markedsbaseret foranstaltning.*

### **2. Baggrund**

Kommissionen har d. 28. juni 2013 fremsendt forslag til forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport og om ændring af forordning (EU) nr 525/2013. Forslaget er samtidig oversendt i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 192, stk. 1 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Kommissionen henviser i forslaget til, at der globalt er enighed om at reducere de globale drivhusgasudledninger, så temperaturen ikke øges med over 2 grader i forhold til før-industrialiseringsperioden – den såkaldte 2-gradersmålsætning. Dette indebærer, at udviklede lande skal reducere deres udledning med 80-95 pct. i 2050.

Det Europæiske Råd og Europa-Parlamentet er enige om, at alle sektorer skal bidrage til reduktionen af CO<sub>2</sub>-udledningen herunder international søtransport, som er den eneste transportform, der ikke er omfattet af en EU reduktionsforpligtelse. Søtransport er globalt set ansvarlig for ca. 3 pct. af de samlede globale drivhusgasudledninger. Med vedtagelsen af EU's klima- og energipakke i 2009 blev Rådet og Europa-Parlamentet enige om, at Kommissionen skulle fremsætte et forslag vedr. international søfarts CO<sub>2</sub>-udledning, med mindre der forelå en international aftale ved udgangen af 2011.

Trods tiltag i FN's internationale søfartsorganisation, IMO, i form af bindende krav til nye skibes energieffektivitet forventes sektorens udledninger fortsat at stige i takt med øget efterspørgsel og samhandel.

Kommissionen vurderer, at målet om reduktionsbidrag fra søtransportsektoren bedst nås ved i første omgang at fastsætte harmoniserede regler for overvågning, rapportering og verificering af sektorens CO<sub>2</sub>-udledninger og herigennem kvalificere vidensgrundlaget for efterfølgende at fastsætte reduktionsmål og endelig etablere markedsbaserede foranstaltninger.

### **3. Formål og indhold**

Forslaget pålægger skibe over 5000 bruttotons, som udgør 60 pct. af flåden og 90 pct. af udledningerne, at rapportere allerede eksisterende data, der knytter sig til skibenes CO<sub>2</sub>-udledning og energiforbrug.

Til formålet skal skibsejer udarbejde en overvågningsplan med angivelse af en metode for overvågningen og rapporteringen, som inden udgangen af august 2017 skal forelægges til godkendelse hos en akkrediteret verifikator.

Fra 2018 skal skibsejer årligt for hvert enkelt skib og for hver enkelt rute registrere oplysninger som: CO<sub>2</sub>-udledning, tilbagelagte distancer og forbrug af brændstof.

Fra 2019 skal skibsejer årligt indsende rapporter for det foregående kalenderår til Kommissionen og myndigheder i den pågældende flagstat, efter at rapporteringsformatet og de faktiske udledninger er blevet godkendt af en akkrediteret verifikator, som udsteder en overensstemmelseserklæring. Denne skal være om bord på skibene.

Forslaget fastsætter konkrete krav til verifikatoren og dennes forpligtigelser, herunder at verifikatoren skal være uafhængig af skibsselskabet og skal godkendes efter gældende EU-regler. Kommissionen kan ved delegerede retsakter ændre og præcisere kravene til verifikatorerne og deres rolle.

Det påhviler medlemsstaterne at sikre, at skibsejer overholder rapporteringsforpligtigelserne, herunder at det ved skibsinspektionen sikres, at overensstemmelseserklæringen foreligger.

Herudover skal medlemsstaterne fastsætte sanktioner ved manglende overholdelse og sikre en smidig informationsudveksling med de øvrige medlemsstater.

Kommissionen skal årligt offentliggøre udledningen fra de enkelte skibsejere.

Kommissionen skal holde IMO og andre relevante internationale organer informeret om nærværende regulering. Ved en international aftale om globale tiltag til reduktion af sektorens udledning, skal Kommissionen revidere MRV-forordningen.

Kommissionen bemyndiges til ved gennemførelsesretsakter at fastsætte nærmere regler for tekniske standarder for dataudveksling og rapporteringsformatet for overvågningsplanerne.

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

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig.

### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da harmoniseret overvågning, rapportering og verificering forudsætter et initiativ på EU-niveau, ligesom de overordnede klimaforpligtelser fastsættes på EU-niveau. Kommissionen anfører end-

videre, at foranstaltninger på EU-plan vurderes at være mere effektive end nationale foranstaltninger, samt at det vil hindre konkurrenceforvridning i det indre marked gennem ens miljømæssig regulering på tværs af medlemsstaterne.

Nærhedsprincippet vurderes på denne baggrund at være overholdt.

## **6. Gældende dansk ret**

Der er i dag ingen danske regler for overvågning, rapportering og verificering af sektorens udladninger eller sanktionsbestemmelser.

## **7. Konsekvenser**

### Lovmæssige konsekvenser

Det følger af TEUF artikel 288, at en forordning er almen gyldig og bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Der vurderes dog at være behov for at sikre hjemmel til myndighedsopgaverne. Endvidere er det muligt, at der kan blive behov for at udmønte sanktionsbestemmelser.

### Administrative konsekvenser for staten.

Forslaget medfører en myndighedsforpligtigelse til at sikre håndhævelse af bestemmelserne omkring monitorering og håndhævelse.

Fsva. angår monitorering vil staten sikre overensstemmelse med forordningens bestemmelser for ca. 35 skibsejere, der skal indsende verificerede emissionsrapporter for skibe under dansk flag. Det drejer sig pt. om ca. 310 skibe. På baggrund af foreløbige tilkendegivelser fra EU-Kommissionen lægges til grund, at verifikatorerne har det løbende ansvar for monitoreringsplanerne, herunder indkaldelse, verifikation og udstedelse af overensstemmelseserklæring, hvorved statens administrative byrde formodes at være begrænset på dette område.

Der lægges til grund at håndhævelse alene indebærer at sikre, at der foreligger en overensstemmelseserklæring på skibene, og at denne kontrol vil kunne foretages som led i den almindelige havnestatskontrol, som omfatter ca. 600 skibe årligt. Således vurderes byrden også begrænset hertil. Eventuelle udgifter vil blive afholdt inden for ressortministeriets/-ernes egne ramme/-er.

Der tages generelt forbehold for, at fastsættelsen af de administrative byrder kan ændres under forhandlingerne.

### Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det vurderes, at forslaget vil påføre danske skibsselskaber mindre omstillingsomkostninger i forbindelse med udarbejdelse og indsendelse af overvågningsplaner samt anskaffelse og opsætning af udstyr til automatiske dataudvekslingssystemer. Forslaget vurderes desuden at pålægge skibsselskaberne løbende administrative omkostninger i relation til indsendelse af en række oplysninger til verifikatorerne. Af oplysninger vil der bl.a. være tale om overvågning og rapportering af emissioner og brændstofforbrug samt relevante overvågningsdata. Rederierne indsamler i forvejen de pågældende data, og den administrative omkostning vil derfor alene bestå i at trække tallene ud af deres databaser, indsætte dem i et dokument og indsende dem.

### Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Der vurderes umiddelbart at være beskedne statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark. Eventuelle statslige merudgifter vil blive afholdt inden for ressortministeriets/-ernes egne ramme/-er. Kommissionen anslår, at forslaget fra 2030 vil føre til en årlig besparelse på 9 mia. kr. til brændstof på EU-niveau som følge af, at der ved monitoreringen bliver mere opmærksomhed om skibenes faktiske brændstofforbrug.

### Beskyttelsesniveauet

Kommissionen anfører, at forslaget kan medføre en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen på 2 pct.

## **8. Høring**

Ved høringsfristens udløb den 16. august 2013, var der indkommet høringssvar fra nedenstående aktører.

Dansk Metal og CO-industri bakker op om forslaget, som anses for at understøtte vækst og beskæftigelse. Endvidere støttes, at MRV forslaget tænkes ind i en global kontekst, som kan fremme en international implementering via IMO.

Vedvarende Energi hilser velkomment, at der etableres en overvågnings- og rapporteringsmekanisme. Samtidig efterlyses en regulering af skibes CO<sub>2</sub>-udslip - fx ved brændselsafgifter og/eller effektivitetskrav til skibe.

DANAK peger på uoverensstemmelse mellem den engelske og danske sprogudgave omkring verifikatorer og anbefaler, at akkrediteringskrav til verifikatorer på søfartsområdet harmoniseres med eksisterende EU lovgivning.

Danmarks Rederiforening hilser forslaget velkomment og EU-Kommissionens fokus på, at en regulering forankres globalt. Der henvises til behovet for at tydeliggøre om det er den kommercielle operatør eller skibsejeren, der har rapporteringsforpligtigelse, hvortil det bemærkes, at det er den kommercielle operatør, der har ansvaret for det faktiske brændstofforbrug og dermed incitamentet til at optimere. Herudover foreslås en række tekstnære justeringer af forslaget, som eksempelvis hvordan man definerer anløb for tankskibe, da de typisk omlader til søs, metodevalg ved emissionsopgørelser m.v.

Københavns Kommune hilser forslaget velkomment og efterlyser en fritagelse på strøm til landstrømsanlæg på skibe.

På specialudvalgsmødet den 23. september 2013 bemærkede Greenpeace, at man gerne så implementeringen fremskyndet. Danmarks Rederiforening gentog støtte til forslaget og bemærkede i forlængelse af høringssvaret, at monitoreringen alene skulle forholde sig til CO<sub>2</sub>.

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

Forslaget har været drøftet i Rådets arbejdsgruppe for miljø, hvor forslaget generelt er blevet vel modtaget, under hensyn til at en global regulering er at foretrække. Der har dog ikke været en egentlig substansdrøftelse af forslaget for indeværende.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen kan principielt støtte forslaget.

International skibsfart står globalt for omkring 3 pct. af verdens CO<sub>2</sub>-udledning. Regeringen

finder i det lys, at skibsfarten bør påtage sig sin del af klimaansvaret.

Regeringen vurderer, at såvel branchen som klimaet er bedst tjent med en global løsning, som der ligeledes arbejdes for. Regeringen vil støtte EU-initiativer vedr. monitorering, verificering og rapportering af CO<sub>2</sub>-udledning, der kan understøtte den globale indsats. Det er således også vigtigt, at forslaget ikke underminerer arbejdet for en global løsning.

Fra dansk side er der nogle grundlæggende principper, der skal efterleves for en global regulering, herunder at en regulering skal sikre en klimagevinst, være flagneutral og ikke være konkurrenceforvridende. De samme principper skal så vidt muligt gøre sig gældende for en EU-regulering.

Fra dansk side vil man være særligt opmærksom på, at forslaget spiller konstruktivt sammen med det igangværende arbejde i IMO. Forslaget kan danne inspiration for de videre forhandlinger i IMO, så dobbeltregulering undgås. Derudover vil man fra dansk side også være særligt opmærksom på, at de administrative og økonomiske byrder for såvel stat som redere står i forhold til, at der alene er tale om et monitoreringsprogram.

| Fra dansk side vil der også blive lagt vægt på, at der med forslaget sikres en ensartet håndhævelse på tværs af EU, således at forslaget ikke kan give anledning til konkurrenceforvridning på tværs af EU-landene. Endelig arbejder Danmark for, at forslaget udmøntes hurtigst muligt.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.