

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag
1

Journalnummer
400.E.11.Sydkorea.16

Kontor
HP

25. marts 2011

SVAR PÅ UDVALGSSPØRGSMÅL

Udenrigsministeriets besvarelse af spørgsmål nr. 1 ad KOM (2010) 0137 af 3. marts 2011 vedrørende frihandelsaftalen mellem EU og Korea og koreansk miljølovgivning om CO2 emissioner fra biler

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Udenrigsministeriets besvarelse af spørgsmål nr. 1 ad KOM (2010) 0137 af 3. marts 2011 vedrørende frihandelsaftalen mellem EU og Korea og koreansk miljølovgivning om CO2 emissioner fra biler.

Lene Espersen

Udenrigsministeriet

HP j.nr. 400.E.11.Sydkorea.16
25. marts 2011

Svar på Folketingets Europaudvalgs spørgsmål nr. 1 ad KOM (2010) 0137 af 3. marts 2011.

Spørgsmål 1

Ministeren bedes kommentere artiklen i dagbladet Information d. 21. februar 2011 om frihandelsaftalen mellem EU og Korea og herunder redegøre for, hvad EU i den forbindelse har arbejdet for mht. CO₂-krav til biler i forskellige klasser. Ministeren bedes desuden redegøre for, om Danmark har bakket op om EU's forhandlingslinje i forhold til frihandelsaftalen og i givet fald hvorfor, og i benægtende fald hvordan den danske modstand mod EU's forhandlingslinje er kommet til udtryk.

Svar:

Artiklen i Information den 21. februar 2011: "Klimahandel: EU tvinger Sydkorea til at slække på klimakrav" af Thomas Hebsgaard omhandler EU-Korea frihandelsaftalen og EU's forhandlinger med Korea om reduktion af kravene til bilers CO₂-udslip i et lovforslag fremsat af det koreanske miljøministerium. I artiklen citeres bl.a. Jeppe Juul fra Det Økologiske Råd for, at aftalen er endnu et eksempel på, at bilindustriens interesser for mange europæiske politikere er vigtigere end at bekæmpe den globale opvarmning.

Opmærksomheden henledes i øvrigt på §20-spørgsmål nr. S 1197-S1200 af 23. februar 2011 fra Per Clausen (EL), der blev besvaret den 4. marts 2011, dagen efter modtagelsen af nærværende spørgsmål nr. 1 ad EEU alm. del af 3. marts 2011.

EU og Republikken Korea opnåede medio 2009 enighed om teksten til en frihandelsaftale. Aftaleudkastet udgjorde en balancegang mellem de forskellige offensive og defensive interesser. Efter sproglig og juridisk gennemgang blev aftalen godkendt i Rådet i oktober 2010 samt af Europaparlamentet den 17. februar 2011. Aftalen ventes endeligt ratificeret, efter at EU's medlemslande har meddelt Rådssekretariatet, at eventuel følgelovgivning på områder med delt kompetence er vedtaget.

Frihandelsaftalen, som liberaliserer ca. 98 % af handlen imellem EU og Korea, indebærer betydelige fordele for EU og Danmark og ventes at få positiv betydning for dansk eksport til Korea. Aftalen indeholder en lang række handelsliberaliserende tiltag, herunder også i forhold till miljømæssige varer og -tjenesteydelser. Danmark har i forhandlingerne arbejdet for, at aftalen generelt bygger på principper om bæredygtighed i socialt og miljømæssigt henseende.

En af de helt store knaster under forhandlingerne har været spørgsmålet om markedsadgang for biler. Imens EU's marked traditionelt har været meget åbent for import af biler, har det Koreanske marked været meget beskyttet både gennem toldbarrierer og ikke-toldmæssige barrierer som f.eks. tekniske standarder.

Efter der i 2009 var opnået enighed mellem EU og Korea om frihandelsaftalen, introducerede det koreanske miljøministerium i 2010 et lovforslag om reduktion af landets CO₂ udslip. Lovens første udkast indeholdt et maksimum niveau for CO₂ udslip fra biler, som ramte EU's bilproducenter hårdere end koreanske, og som derved forrykkede balancen i det kompromis, der var indgået i forhandlingerne om en frihandelsaftale.

Lovforslaget ville i praksis have medført, at EU's bilproducenter blev tvunget til at reducere deres CO₂ udslip dobbelt så meget som koreanske bilproducenter, da EU generelt eksporterer større biler til Korea. Det er Kommissionens vurdering, at den oprindeligt foreslåede reduktion var så kraftig (nogle europæiske bilproducenter skulle reducere CO₂-emissionerne med op til 30 % for perioden 2009-2015 og i nogle tilfælde mere) at konsekvensen i praksis ville have været, at nogle europæiske modeller skulle trækkes helt fra det koreanske marked. Dette skal ses i lyset af, forhandlingerne med Korea om en frihandelsaftale i forvejen var domineret af, at Korea er et land med en betydelig bilproduktion og stærke eksportinteresser, ikke mindst i forhold til EU. Korea har et hjemligt bilmarked, som kulturelt og frem til vedtagelsen af frihandelsaftalen også i praksis har været et lukket marked for udenlandske bilproducenter. EU's andel af bilmarkedet i Korea var i 2009 3,7 %, mens Koreas andel af EU's bilmarked i samme år var 8,2 %.

Flere store bil-producerende lande betingede derfor den endelige vedtagelse af frihandelsaftalen med, at en ændring af Koreas foreslåede CO₂-lovgivning måtte sikre EU's bilproducenter ikke-diskriminerende behandling i forhold til koreansk producerede biler, og altså dermed ikke forrykkede balancen i det oprindelige kompromis i frihandelsaftaleforhandlingerne.

Det er Kommissionens vurdering, at det reviderede lovforslag bevarer de ambitiøse koreanske klimamålsætninger, men uden at der diskrimineres mellem hjemlig og udenlandsk bilproduktion. EU's bilproducenter skal fortsat nedsætte deres CO₂ udslip betydeligt mere end de koreanske bilproducenter. Men forbedringer og større fleksibilitet i lovforslaget vil gøre det lettere for dem at leve op til kravene.

Den danske regering støtter fuld ud den koreanske regerings bestræbelser på at nedsætte landets CO₂ udslip med henblik på at bekæmpe klimaforandringer. Siden en ændring af Koreas foreslåede CO₂ lovgivning blev en forudsætning for vedtagelsen af frihandelsaftalen, og Danmark støtter frihandelsaftalen som helhed, støtter den danske regering også det kompromis, som Kommissionen har nået med det koreanske miljøministerium. Det kan tilføjes, at regeringen løbende arbejder for ambitiøse krav i EU's egen lovgivning for køretøjers CO₂ udslip.