

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Telefon +45 33 92 00 00
Telefax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
<http://www.um.dk>
Girokonto 3 00 18 06



Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

3. november 2008

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Klima- og Energiministeriets besvarelse af spørgsmål nr. 1 af KOM (2007) 0856 af den 3. oktober 2008 vedrørende CO₂-emissioner fra biler.



Folketingets Europaudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato
J nr.
Stormgade 2-6
1470 København K
Telefon 3392 2800

Folketingets Europaudvalg har i brev af 3. oktober 2008 stillet følgende spørgsmål 1, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 1:

Ministeren bedes - i forlængelse Europaudvalgets møde den 30. september - oversende en oversigt over de ændringsforslag, som er stillet i Europa-Parlamentet til forslaget om en forordning om CO₂-emissioner fra biler (KOM (2007) 856), og ministeren bedes give en vurdering af disse ændringsforslag.

Svar:

Jeg vedlægger notat fra Energistyrelsen med oversigt over de væsentligste ændringsforslag, som er stillet af Europa-Parlamentets Miljøudvalg til forordningsforslaget om CO₂-emissioner fra biler.

For så vidt angår min vurdering af ændringsforslagene, vil jeg tage udgangspunkt i de væsentligste ændringsforslag, men ligeledes de elementer, som blev afvist af udvalget til trods for ordførerens anbefaling.

Jeg bifalder Europa-Parlamentets Miljøudvalgs ønske om at indarbejde en langsigtet målsætning. Det har vi fra dansk side gjort os til talsmand for i arbejdet i Rådet. Det er vigtigt, at vi klart signalerer, at det på længere sigt ikke er gjort med målsætningen om 130 g CO₂/km og vi har fra begyndelsen argumenteret for, at vi i 2020 højest skal ligge på 100 g. CO₂/km, så personbiler også leverer et mærkbart bidrag til transportsektorens CO₂-reduktioner.

Fra dansk side ser vi også positivt på, at Europa-Parlamentets Miljøudvalg ikke har udskudt forslagens ikrafttræden til trods for, at ordføreren foreslog dette. Man har tidligere forsøgt at få branchen til at reducere CO₂-udledningen gennem frivillige aftaler, men det blev ikke efterlevet af branchen. Så bilindustrien har haft god tid til at forberede sig på, at der ville komme en mere bindende regulering i forhold til bilers CO₂-udledning.

Ordføreren forsøgte også at reducere afgiftsstørrelsen ved overtrædelserne. Her har vi i forhandlingerne i Rådet argumenteret for, at afgifterne skulle have en sådan størrelse, at de tilskyndede fabrikanterne til at overholde loftet. Derfor er det glædeligt, at Europa-Parlamentets Miljøudvalg heller ikke på dette punkt har forsøgt at svække forslaget.

Sammenfattende har jeg derfor sympati for de overordnede signaler, som Europa-Parlamentets Miljøudvalg nu har sendt.

Side 2/2

NOTAT

28. oktober 2008

J.nr.

Ref. LAN/LHO

Side 1/3

Udfaldet af afstemningen i Europa- Parlamentets Miljøudvalg om forslaget om en forordning om CO2-emissioner fra biler

Energistyrelsen har den 13. oktober 2008 fået oversendt den rapport, som blev vedtaget i Europa-Parlamentets Miljøudvalg den 25. september 2008. Rapporten foreligger endnu ikke i en dansk udgave. Dette notat tager derfor udgangspunkt i den engelske udgave af rapporten.

Rapporten til Europa-Parlamentets Miljøudvalg er udarbejdet af det italienske medlem af Europa-Parlamentet Guido Sacconi (De Europæiske Socialdemokraters Gruppe). Afstemningen var oprindeligt planlagt til at finde sted tidligere på efteråret, men blev udskudt, da ordføreren ikke forventede at kunne samle flertal for rapporten.

Afstemning den 25. september 2008 viste, at der trods udskydelsen ikke kunne samles flertal for flere centrale dele af rapporten.

Rapporten i sin vedtagne form indeholder 49 ændringsforslag til Europa-Kommissionens forordningsforslag, hvoraf 15 knytter sig til forslagens præambel.

Blandt ændringsforslag til forordningens artikler kan nævnes, at:

- Forslagets hjemmel ændres fra traktatens artikel 95 om bestemmelser for det indre marked til traktatens artikel 175 om miljøbeskyttelse.
- Den overordnede målsætning på 120 g CO₂/km skal nås inden 2012. Dette indebærer, at nærværende forordningsforslag, hvis målsætning er på 130 g CO₂/km, skal suppleres med tiltag, der kan levere de sidste 10 g CO₂ inden 2012. Samtidig fastholdes ikrafttrædelsesdatoen i overensstemmelse med EU-Kommissionens forslag.
- Der fastsættes et langsigtet mål på 95 g CO₂/km fra 2020.
- Anvendelsen af vægt til at definere hvilke personbiler, der skal omfattes af reguleringen, skal udgå.
- Køretøjer til rullestolsbrugere og køretøjer til sociale formål undtages reguleringen.

- Bilfabrikanten kan ved sin rapportering om emissioner fra nye biler tælle lav-emissionskøretøjer, der udleder mindre end 50 g CO/km, med en faktor 4 i 2012.
- Såfremt 30 % af tankstationerne i et medlemsland hvor bilen er registreret kan levere alternativ brændstof, der opfylder bæredygtighedskriterierne i det kommende VE-direktiv, skal disse køretøjers emissionsloft reduceres med 20 % - dog maksimalt 25 g CO₂/km.
- Medlemsstaten rapporterer salg af nye biler på månedsbasis frem for årligt, som foreslået i forordningsforslaget.
- Oplysninger om nyregistrerede køretøjer, der oversendes fra medlemsstaterne til EU-Kommissionen skal verificeres af en certificeret auditor.
- Bilfabrikanternes mulighed for at gøre indsigelser mod EU-Kommissionens beregninger forlænges fra 2 til 3 måneder, og EU-Kommissionens frist for at af- eller bekræfte et eventuelt ændret beregningsgrundlag afkortes med 6 måneder.
- Medlemsstaten skal oplyse Europa-Parlamentet om, hvilken national myndighed der er udpeget til at indsamle og oversende oplysninger om nyregistrerede køretøjer til EU-Kommissionen. Med det oprindelige forslag er det alene EU-Kommissionen, der skal oplyses om, hvem der er udpeget som myndighed.
- Afgiftsprovenuet til EU-budgettet skal øremærkes til forskning og udvikling inden for CO₂-reducerende tiltag for køretøjer
- Underleverandører til bilfabrikanter, der tegner sig for under 10.000 køretøjer, kan omfattes af en undtagelse i lighed med bilfabrikanter, der leverer under 10.000 køretøjer.
- Ved fastsættelsen af reduktionsmålet for bilfabrikanter, der producerer færre end 10.000 køretøjer, skal der tages højde for fabrikantens tekniske muligheder og jf. Europa-Parlamentet ligeledes fabrikantens økonomiske formåen m.v.
- Såfremt en bilfabrikant, der producerer under 10.000 køretøjer, ikke efterlever målet kan EU-Kommissionen pålægge fabrikanten at betale en afgift efter de bestemmelser, der gælder for producenter, der ikke er omfattet af undtagelsen. Kommissionens oprindelige forslag indebar alene, at man kunne tilbagekalde tilsagnet om undtagelse.
- Såfremt en bilfabrikant omfattes af forslagens undtagelsesbestemmelser, eller undtagelsen bliver tilbagekaldt, skal oplysninger herom være offentligt tilgængelige.
- Som led i undtagelsesbestemmelserne kan en bilproducent søge om at reducere sit CO₂-udslip med 25 % frem for alene at få fastsat et reduktionsmål af EU-Kommissionen.
- I det omfang test cyklusser for køretøjerne ikke tager højde for emissionsreduktioner ved brug af grøn teknologi, kan disse teknologier efter nærmere fastsatte regler indgå i

opgørelsen af køretøjernes faktiske CO₂-udledning.

- EU-Kommissionen skal løbende opdatere faktorerne, der indgår i beregningen af CO₂-emissionsloftet, således at de afspejler den gennemsnitlige vægt af bilerne.
- EU-Kommissionen skal fremsætte forslag, der skal sikre, at målemetoder af bilers CO₂ udledning bedre reflekterer den faktiske kørsel og afspejler CO₂-besparelse ved anvendelse af grøn teknologi.
- EU-Kommissionen skal sikre, at alle biler uanset vægt er omfattet af forordningen fra 2015.
- EU-Kommissionen skal senest ved udgangen af december 2014 fremsætte et forslag, som fastlægger et gennemsnitligt emissionsloft for nye køretøjer fra 2020 på 95 g CO₂/km.
- EU-Kommissionen skal inden 2014 foretage en vurdering af mulighederne for brugen af bilens fodaftryk i forslaget.
- Krav om oplysninger til offentligheden omhandlende mærkning af køretøjer m.v. skal alene reguleres i eksisterende fællesskabslovgivning og ikke i nærværende forordningsforslag. Kommissionens forslag indebar i den fremsatte form, at forordningen også kunne sætte supplerende krav til den eksisterende regulering af mærkning af biler m.v.
- Fra 2012 skal køretøjer, der skal typegodkendes være monteret med monitor for brændstofforbrug.
- I det omfang køretøjer kan køre på både benzin og gas, skal medlemslandene tage udgangspunkt i CO₂-emissionen ved kørsel på gas.