



Grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg

Stormgade 2-6
1470 København K
Tlf. 3392 2800
Fax 3392 2801
kebmin@kebmin.dk
www.kebmin.dk

Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om en strategi for reduktion af tunge køretøjers brændstofforbrug og CO2 emissioner

KOM(2014) 285 endelig

1. Resumé

EU-Kommissionen har den 21. maj 2014 fremsat en meddelelse om en strategi for reduktion af tunge køretøjers brændstofforbrug og CO2 emissioner. Meddelelsen foreslår, at der på kort sigt etableres et system til måling og indberetning af tunge køretøjers brændstofforbrug og CO2-udledning. På mellemlang sigt overvejes nye tiltag som eksempelvis præstationsnormer for køretøjerne.

Det er endnu uvist, hvordan Rådet vil behandle meddelelsen.

Meddelelsen har ingen konsekvenser for dansk ret.

2. Baggrund

Rådet opfordrede i 2007 EU-Kommissionen til at udvikle og gennemføre tiltag til nedbringelse af CO2-emissioner fra tunge køretøjer. I 2011 fremlagde EU-Kommissionens hhv. en køreplan for omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi og en transporthvidbog, som peger på, at transportsektoren bør mindske sine CO2-emissioner med 60 pct. i 2050 i forhold til 1990. For at nå dette mål er det nødvendigt at nedbringe tunge køretøjers udledning.

Kommissionen har ved KOM(2014) 285 af 21. maj 2014 fremsat en meddelelse om en strategi for reduktion af tunge køretøjers brændstofforbrug og CO2 emissioner. Forslaget er oversendt til Rådet den 23. maj 2014 i dansk sprogversion.

Det er endnu uvist, hvordan formandskabet vil behandle meddelelsen, herunder om de vil fremlægge et udkast til rådskonklusioner.



3. Formål og indhold

Meddelelsen angiver forslag til tiltag på kort sigt og giver eksempler på mulige tiltag på mellemlang sigt til reduktion af tunge køretøjers CO₂-udledning. EU-Kommissionen vurderer, at ved anvendelse af de nyeste teknologier kan tunge køretøjers CO₂-udledning omkostningseffektivt reduceres med 35 pct.

EU-Kommissionen påpeger imidlertid, at der er markedsbarrierer for introduktion af mere energieffektive tunge køretøjer i form af bl.a. manglende viden om det enkelte køretøjs faktiske energiforbrug og CO₂-udledning. Herudover angiver EU-Kommissionen, at eksempelvis afskrivningsregler og adgang til finansiering ligeledes udgør markedsbarrierer for introduktionen af mere energi- og klimavenlige tunge køretøjer.

EU-Kommissionen vurderer, at på kort sigt kan den manglende viden imødekommes ved at måle og monitorere brændstofforbruget og CO₂-udledningen. Dette vil samtidig styrke fabrikkerne af tunge køretøjers konkurrenceposition globalt, da man i eksportlande som USA, Japan og Canada har reguleret området.

Som følge heraf foreslår EU-Kommissionen, at man færdigudvikler simuleringstværværktøjet VECTO, som er udviklet i samarbejde med fabrikkerne af tunge køretøjer. I modsætning til eksempelvis personbiler, hvis CO₂-udledning måles på baggrund af test-cykler, vurderes tunge køretøjer at være så forskellige, at det ikke giver mening at bruge testcykler.

Når VECTO er færdigudviklet og efterprøvet, kan der sættes krav om indsamling af data for nye køretøjer. Dette vil kræve to reguleringsforslag om hhv. certificering af brændstofforbrug og rapporteringskrav.

På mellemlang sigt vil der med den viden, der indsamles på kort sigt, kunne tages mere ambitiøse reduktionsinitiativer, som f.eks. fastlæggelse af præstationsnormer for køretøjer, som det kendes fra personbiler, infrastruktur for alternative drivmidler eller prissætning for brug af infrastruktur. Der er alene tale om eksempler på tiltag, som EU-Kommissionen vil underlægge en konsekvensanalyse for at finde frem til den eller de mest omkostningseffektive løsninger.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

5. Nærhedsprincippet

Der redegøres ikke for nærhedsprincippet, idet der alene er tale om en statusmeddelelse fra Kommissionen.



6. Gældende dansk ret

Tunge køretøjers CO₂-udledning er ikke reguleret ved dansk lov.

7. Konsekvenser

Lovmæssige konsekvenser

Meddelelsen er ikke bindende og har som følge heraf ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Meddelelsen er ikke bindende og har som følge heraf ingen statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Meddelelsen er ikke bindende og har som følge heraf ingen administrative konsekvenser.

Beskyttelsesniveauet

Meddelelsen er ikke bindende og har som følge heraf ikke konsekvenser for beskyttelsesniveauet.

8. Høring

Forslaget er sendt til høring hos 24 interessenter med høringsfrist den 20. juni 2014. Der vil blive fremsendt et opdateret grund- og nærhedsnotat med høringssvar.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er ikke kendskab til andre landes holdninger til meddelelsen.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen lægger generelt vægt på, at EU-Kommissionen fremsætter forslag til fælles europæiske instrumenter, der sikrer incitament til at reducere drivhusgasudledningerne og fremme teknologiudviklingen indenfor centrale sektorer såsom transport.

Som led i de igangværende drøftelser om en ramme for EU's klima- og energipolitikker i perioden 2020-2030 samt Danmarks målsætning om et fossilfrit samfund i 2050 kan Danmark således principielt støtte EU-Kommissionens meddelelse.

Tunge køretøjers energiforbrug og CO₂-udledning er i modsætning til person- og varebiler endnu ikke reguleret i EU. Sammenholdt med at der i dag er tekniske tiltag til rådighed, som omkostningseffektivt kan reducere tunge køretøjers energiforbrug og CO₂-udledning, anser regeringen det for vigtigt, at der hurtigt tages initiativ til at fremme disse tiltag.

Danmark er enig med Kommissionen i, at det er vigtigt, at der sættes krav om overvågning og rapportering af tunge køretøjers energiforbrug og CO₂-udledning, så snart der er etableret en endelig opgørelsesmetode



for energiforbrug og CO₂-udledning. Danmark kan således støtte Kommissionens forslag til tiltag på kort sigt.

Danmark kan også overordnet støtte tiltag på mellemlangt sigt, som sigter mod at reducere energiforbruget og CO₂-udledningen og samtidig styrker forsyningssikkerheden på miljøforsvarlig vis. En endelig dansk stillingstagen til de videre tiltag vil dog bero på konkrete forslag og de ledsagende konsekvensvurderinger, når disse fremsættes.

Fra dansk side er det vigtigt at sikre fremdriften, og man ser intet til hinder for, at initiativer til tiltag på mellemlang sigt kan initieres parallelt med et monitorerings- og rapporteringssystem. Således forudsætter en række tiltag ikke detailkendskab til køretøjernes faktiske energiforbrug og CO₂-udledning.

Som følge heraf vil der fra dansk side blive efterspurgt en ambitiøs fremadrettet køreplan for kommende initiativer, som skal sikre en kontinuitet i EU's arbejde på transportområdet.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.