



Grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg

Dato

16. september 2016

Kommissionens meddelelse om en europæisk strategi for lavemissionsmobilitet KOM (2016)501.

Nyt notat

Notatet oversendes endvidere til Folketingets Energi-, Forsynings- og Klimaudvalg.

1. Resumé

Den 20. juli 2016 fremlagde Kommissionen en meddelelse om en europæisk strategi for lavemissionsmobilitet, som er en del af Kommissionens pakke, der skal tage hånd om at reducere CO₂-udledningen i de dele af økonomien, der indgår i ikke-kvotesektoren (herunder transport). I strategien oplistes de tiltag, som Kommissionen påtænker at tage i brug for at hjælpe transportsektoren med at reducere sine CO₂-emissioner. Baggrunden for strategien er Det Europæiske Råds beslutning i oktober 2014 om, at EU i 2030 skal reducere CO₂-udledningen med 40 pct. i 2030, herunder 30 pct. i ikke-kvotesektoren. Da der ikke er tale om et lovgivningsforslag, har meddelelsen i sig selv ingen økonomiske konsekvenser og ingen konsekvenser for dansk ret. Regeringen er positiv overfor, at Kommissionen har fremlagt strategien, og ser frem til at bidrage i det videre arbejde med udformning af de konkrete forslag, som underbygger strategien.

2. Baggrund

Kommissionens meddelelse om en europæisk strategi for lavemissionsmobilitet KOM (2016)501 blev udsendt den 20. juli 2016 og fremsendt i dansk sprogversion den 26. juli 2016.

Baggrunden for meddelelsen er beslutningen fra Det Europæiske Råd i oktober 2014 om, at EU i 2030 skal reducere sin samlede, interne drivhusgasudledning med mindst 40 pct. i forhold til 1990. Forpligtelsen var grundlaget for EU's internationale forpligtelse under Parisaftalen om klimændringer.

Med henblik på at opfylde forpligtelsen skal kvote-sektoren reducere udledningen med 43 pct. og ikke-kvotesektoren (herunder transport) med 30 pct. Strategien for lavemissionsmobilitet er del af en pakke, som skal tage hånd om de dele af økonomien, der indgår i ikke-kvotesektoren. Ud over strategien for lavemissionsmobili-

**Energi-, Forsynings- og
Klimaministeriet**

Stormgade 2-6
1470 København K

T: +45 3392 2800
E: efkm@efkm.dk

www.efkm.dk



tet indeholder pakken lovgivningsforslag om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissionerne for medlemsstaterne for 2021 til 2030 ("byrdefordelingen") og lovgivningsforslag om medtagelse af drivhusgasemissioner og optag fra arealanvendelse, ændringer i arealanvendelse og skovbrug i klima- og energirammen for 2030 ("LULUCF"). Disse to lovgivningsforslag forelægges i særskilte grund- og nærhedsnotater.

3. Formål og indhold

Af Kommissionens meddelelse fremgår, at den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet skal bidrage til at øge tempoet for omstillingen til lavemissionsmobilitet. Strategien skal udgøre et vigtigt bidrag til at modernisere EU's økonomi, at reducere emissionerne fra transportsektoren og at opfylde EU's forpligtelser i henhold til Parisaftalen. I strategien angives de tiltag, som Kommissionen påtænker at tage med henblik på at opnå dette. Det fremgår, at tiltagene vil være rettet mod en række centrale løftestænger omfattende 1) optimering af transportsystemet og forbedring af dets effektivitet 2) øget brug af alternative energikilder med lave emissioner og 3) fremme af køretøjer med lave eller ingen emissioner. Herudover vil horizontale katalysatorer såsom strategien for Energiunionen, forskning og innovation, industri- og investeringspolitik m.m. bidrage til at støtte omstillingen.

Blandt kommende initiativer, der sigter mod at øge effektiviteten i transportsystemet, nævnes digitale mobilitetsløsninger, hvor Kommissionen bl.a. arbejder på en ramme for hurtig og koordineret indførelse af intelligente transportsystemer for vejtransport. Endvidere nævnes fair og effektiv prissætning på transportområdet, hvor det anføres, at beskatningen i hele EU bør bevæge sig mod distancebaserede vejafgiftssystemer, hvor der betales efter det faktiske antal kørte kilometer, hvilket bedre afspejler principperne om, at "forureneren betaler" og "brugeren betaler". I den forbindelse lægges op til en revision af reglerne for beskatning af lastvogne for også at muliggøre beskatning på grundlag af kuldioxidifferentiering og udvide nogle af principperne til også at omfatte busser, personbiler og varevogne. Kommissionen vil tillige udvikle standarder for interoperable bompengesystemer. Kommissionen ønsker at fremme multimodaliteten ved at modernisere incitamenterne for kombineret transport og vil forberede foranstaltninger, der skal øge kapaciteten ved anvendelsen af korridorerne for jernbanegodstransport, og vil tillige revidere forordningen om et europæisk banenet og reglerne om kombineret godstransport mellem medlemsstater og om adgang til det internationale marked for buskørsel.

Initiativer til fremme af energi med lave emissioner omhandler blandt andet undersøgelser af incitamentter til innovation inden for energi. Dette kan f.eks. gøres som en forpligtelse for brændstofleverandører til at levere en vis andel af alternativ vedvarende energi, bl.a. avancerede biobrændstoffer og syntetiske brændstoffer eller gennem forpligtelser om reduktion af drivhusgaseffekten af leveret energi. Initiativerne vedrørende udrulning af infrastruktur til alternative brændstoffer omfatter bl.a. vurdering af behovet for at tilpasse de eksisterende finansieringsinstrumenter til at



fremme gennemførelsen af grænseoverskridende investeringsprojekter. Endelig angiver Kommissionen, at der skal gøres en yderligere indsats for at fremme et EU-dækkende marked for elektromobilitetstjenester gennem standardisering og interoperabilitet. Eksempelvis findes der allerede en fælles stikstandard for biler, og næste skridt er standarder for opladning og batterier og for opladningsstik til elbusser og elmotorcykler. .

Initiativer til fremme af køretøjer med lave eller ingen emissioner omfatter bl.a. arbejdet med præstationsnormer for personbiler og varevogne for perioden efter 2020 inklusiv analyser af specifikke mål for køretøjer med lave eller ingen emissioner. Hertil kommer arbejdet med at finde løsninger for CO₂-certificeringsprocedurer og CO₂-emissionsstandarder for tunge erhvervskøretøjer (lastvogne og busser). Kommissionen konstaterer, at da den gennemsnitlige levetid for en lastvogn er ca. 10 år, vil køretøjer, der bliver solgt i 2020, stadig være på de europæiske veje i 2030. Kommissionen lægger op til at forbedre forbrugeroplysningen gennem mærkning af personbiler og ønsker dermed at skabe et marked for køretøjer med lave emissioner. Kommissionen peger på, at medlemsstaterne stadig anvender en række modstridende skatteincitament, som er en hæmsko for lavemissionsmobilitet bl.a. i form af subsidier til fossile brændstoffer og skatteordninger for firmabiler, og konstaterer, at der er behov for at revurdere disse ordninger. Blandt andet for at genvinde forbrugernes tillid til måling af køretøjsemissioner gennemføres der en forbedret køretøjsprøvning, og der er foreslået en ny ramme for typegodkendelser. Kommissionen peger på, at der er et særligt potentiale for køretøjer til offentlig transport, der bruger alternativ energi med lave emissioner. For at gøre offentlige indkøb mere effektive, arbejder Kommissionen derfor på en revision af direktivet om renere og mere energieffektive køretøjer, med hvilket der blev indført bæredygtighedsforpligtelser for offentlige indkøb i EU.

Blandt de horisontale tiltag, som Kommissionen nævner, indgår strategien for Energiunionen og initiativet vedrørende udformningen af elmarkedet og strategien vedrørende forskning, innovation og konkurrenceevne og maksimering af virkning af den tilgængelige finansiering og finansieringsinstrumenter. Kommissionen anfører i den forbindelse bl.a., at der bør fokuseres på innovative løsninger f.eks. energilagringsløsninger og næste generation af batterier, avancerede biobrændstoffer og syntetiske brændstoffer. Kommissionen peger på, at digitale teknologier har et enormt potentiale for at optimere transportsystemet og forbereder et initiativ om frie datastrømme til bl.a. transport- og trafikinformation. Blandt de horisontale tiltag indgår endvidere global handling inden for international transport, herunder EU's bestræbelser på at nå en aftale i ICAO om håndtering af emissioner fra international luftfart og på at opnå en stærk global aftale om rapportering af emissioner fra international skibsfart og en efterfølgende international aftale om emissionsreduktionsmål og foranstaltninger i den internationale, maritime sektor.



4. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

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

6. Gældende dansk ret

Der er ikke tale om et lovgivningsforslag, og der redegøres derfor ikke for gældende dansk ret.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Meddelelsen medfører ikke i sig selv lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Meddelelsen medfører ikke i sig selv økonomiske konsekvenser.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Meddelelsen medfører ikke i sig selv konsekvenser for beskyttelsesniveauet.

8. Høring

Meddelelsen har været sendt i parallel høring i Specialudvalget for Energi, Forsyning og Klima og Specialudvalget for Transport og Bygning. De indkomne svar resumeres nedenfor:

Der er modtaget høringssvar fra Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport (ITD), Dansk Energi og Dansk Elbilalliance, Dansk Erhverv, Danske Arkitektvirksomheder, Danske Maritime, De Danske Bilimportører, DTL Danske Vognmænd, Det Økologiske Råd, DI Transport, Energi- og Olieforum (EOF), Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Landbrug & Fødevarer, Rådet for Bæredygtig Trafik, Trafikselskaberne i Danmark og VedvarendeEnergi.

Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport (ITD) forbeholder sig på grund af den korte høringsfrist ret til at komme med yderligere bemærkninger senere. ITD er overordnet tilfreds med udspillet, men savner et samlet billede af udledningen fra de forskellige transportformer. ITD anfører, at det af hensyn til konkurrenceevne og klimaproblemernes grænseoverskridende karakter er nødvendigt med fælles europæiske løsninger. ITD noterer sig, at Kommissionen peger på kørselsafgifter som et middel til reduktion af udledningerne og anfører, at et afgiftssystem i givet fald skal være billigt og driftssikkert og bør tage højde for forskellige afgiftssatser afhængigt af trængselsniveau og af bilernes emissioner. Indtægterne bør tilbageføres til transportsektoren. Emissionerne kan også reduceres gennem effektivisering, og derfor bør den tilladte totalvægt øges og grænseoverskridende



brug af modulvogntog bør tillades. Der bør sikres bedre forhold for intermodale transporter gennem revision af reglerne om kombineret transport.

Dansk Energi og Dansk Elbilalliance peger på, at Danmark skal reducere udledningerne med 39 pct. i ikke-kvotesektoren, hvoraf vejtransporten bidrager med broderparten, og Kommissionens meddelelse er derfor både nødvendig og velkommen. Det anføres, at elektrificering af sektoren har en helt afgørende rolle for nedbringelse af energiforbrug og CO₂-udledning og samtidig vil reducere luft- og støjforurening og bidrage til at balancere elforbruget. Det vil være relevant at formulere en eller flere europæiske milepæle for CO₂-reduktioner mellem 2020 og 2050. Danmark bør arbejde for, at EU fortsat stiller progressive krav til nye biler efter 2021 og for at begrænse en evt. lempelse af CO₂-kravene som følge af ny testprocedure. Et eventuelt nyt CO₂-mærke for biler bør baseres på en fair sammenligning mellem teknologier og være baseret på nationalt energimiks.

Dansk Erhverv ser det som positivt, at lavemission er taget op EU-niveau og ikke blot nationalt. Organisationen finder det uheldigt, at der ikke lægges mere vægt på den positive effekt af lastbilers vægt og dimensioner og ser herudover gerne et øget fokus på fordele ved brug af ITS. Dansk Erhverv ser frem til en revision af forordningen om det europæiske banenet, men minder om, at det bestående banenet pt. har kapacitet til at modtage en kraftig udvidelse af fragtmængderne, Organisationen er enig i, at der fremover skal være højere fokus på avancerede bio-brændstoffer og tager positivt mod forslaget om effektivitetsstandarder for lastbiler og busser. Dansk Erhverv peger på, at Kommissionens præmis om, at lastbiler, der anvendes i vejtransport har en levetid på 10 år, ikke svarer til billedet i Danmark, hvor 2/3 af transportarbejdet udføres af lastbiler, som ikke er mere end 4-5 år. Der er derfor en stor effekt at hente ved at fokusere på udviklingen af mere effektive lastbiler. Dansk Erhverv peger på, at Danmark er pålagt at reducere emissionerne med 39 pct. i non-ets-sektoren, mens andre medlemsstater er pålagt lavere byrder. Udover det konkurrencemæssige aspekt kan den ulige fordeling af byrder have som konsekvens, at midler, der bruges på reduktioner i et land, kunne have medført større reduktioner i et andet. Organisationen foreslår på den baggrund, at teknologi og videnseksport fra eksempelvis Danmark til andre EU-lande fremmes mest muligt.

Danske Arkitektvirksomheder peger på, at den fysiske planlægning har meget stor indflydelse på transportens energiforbrug og udledninger, hvilket meddelelsen kun berører ganske kortfattet. Bedre byrum og infrastruktur for cykler og gående er en væsentlig del af en sådan planlægning. Udbygges vejnettet, stimulerer man også øget biltrafik.

Danske Maritime finder det formålstjenligt, at Kommissionen overlader søtransport til regulering i IMO. Kommissionen bør endvidere afse ressourcer til at følge op på



initiativer, der kan fjerne barriererne for at flytte transporten til søs uden konkurrenceforvridende tiltag.

De Danske Bilimportører bifalder, at Kommissionen tilstræber teknologineutrale tiltag. Organisationen støtter tiltag, der fremmer udbredelsen af elbiler, men det bør ikke medføre forskelsbehandling af andre teknologier med tilsvarende potentiale til miljøforbedringer. Det er vigtigt, at anvendelsen af økonomiske styringsmidler ikke modvirker introduktion af nye teknologier. Det vil i Danmark være en oplagt mulighed at fremme biler med lave emissioner gennem en afskaffelse af den høje registreringsafgift til fordel for en emissionsbaseret beskatning. Med en sådan beskatning vil der være mindre behov for at fastsætte grænseværdier eller udpege bestemte teknologier f.eks. gennem superkreditordningen.

DTL Danske Vognmænd finder det meget tilfredsstillende, at Kommissionen kommer med en strategi, som vil kunne give vognmandserhvervet adgang til mere effektive lastbiler og alternative brændstoffer f.eks. biogas og avanceret biodiesel. Kommissionen kunne dog godt have udvist mere mod og initiativ, hvad angår vægt og dimensioner for lastbiler, hvor der er et stort potentiale. DTL er tilfreds med, at Kommissionen lægger vægt på teknologineutralitet. Kommissionen mener, at der bør indbygges en CO₂-afgift i direktivet om vejafgifter på lastbiler, og DTL peger på, at der i forvejen er en betydelig afgift på fossile brændstoffer. DTL ser frem til revision af forordningen om et europæisk godsbanenet, da godsbanetransport over lange afstande har et stort reduktionspotentiale. DTL ser positivt på standarder for brændstofeffektivitet for lastbiler og busser og ser offentlige indkøb af transportydelser f.eks. bustransport og dagrenovation som et væsentligt element i omstillingen. I det omfang naturgas tilsættes biometan eller syntetisk metan, vil gassen også kunne bidrage til CO-reduktioner. DTL peger på, at gennemsnitsalderen for danske lastbiler vægtet efter udført transportarbejde er 4 år i forhold til Kommissionens vurdering af en lastbils gennemsnitslevetid til ca. 10 år.

Det Økologiske Råd støtter Kommissionens opfordring til at afskaffe modstridende skatteincitament, herunder lavere beskatning af firmabiler. Organisationen støtter en revision af eurovignetten, som muliggør graduering af vejafgifter i forhold til CO₂-udledning. Samtidig bør det nuværende beskatningsniveau hæves. Beskatning kan ikke henvises alene til medlemsstaterne, da de konkurrerer om at tiltrække brændstofsalg, og EU bør fremme indførelse af roadpricing. Rådet mener, at man ved fordeling af TEN-T midler i højere grad bør fokusere på lavemissionsløsninger. Støtte til videreudvikling af indenlandske bustjenester bør kun ske til de tjenester, som supplerer togtrafikken og ikke til dem, som konkurrerer på samme strækninger. Cykling spiller for lille en rolle i strategien. Organisationen er skuffet over Kommissionens melding om, at EU blot skal afvente forhandlingerne i ICAO og IMO, for der er brug for at EU tager lederskab her. Der er også brug for stærkere håndhævelse af IMO-kravene til NO_x og SO₂, og dette vil samtidig forbedre konkurrenceevnen for skibe med lavere CO₂-udslip. For at støtte elektricitet



forslår Rådet indførelse af et fleksibelt måltal for produktion af lavemissionsbiler. Rådet glæder sig over, at Kommissionen ønsker at udfase fødevarebaserede bio-brændstoffer og fremme biogas og elektrofuels, men det bør konkretiseres, hvordan det kan ske. Rådet ønsker et mellemliggende mål i 2025 for personbilers og varebilers effektivitet og foreslår et mål på 65 g CO₂/km. Rådet hilser regulering af brændstofeffektiviteten af tunge køretøjer velkomment og støtter forslaget om at skærpe miljø- og klimakravene for offentlige indkøb af køretøjer. Rådet anfører, at Danmark har brug for markante CO₂-besparelser i transportsektoren og håber, at Danmark vil prioritere transportsektoren i de efterfølgende forhandlinger frem for at søge at få slækket EU's samlede mål i non-ETS-sektoren.

DI Transport støtter det overordnede mål om at reducere transportens udledning med mindst 60 pct. i 2050. Organisationen understreger samtidig, at omstillingen ikke må reducere mobiliteten i samfundet. DI Transport foretrækker, at omstillingen foregår via fælles EU-initiativer, og at strategien bør være energineutral og fremme forskellige former for alternative drivmidler. DI Transport er positiv over for en EU-post 2020 strategi for biler og varebiler og udvikling af en EU-model for CO₂-krav til producenter af lastbiler og busser. Organisationen efterlyser et EU-regelsæt, som tillader højere totalvægt for lastbiler og modulvogntog i international godstransport, da det vil give væsentlige CO₂-reduktioner. Reduktioner i søfart og luftfart bør så vidt muligt skabes gennem globale aftaler. For så vidt angår luftfart, bør en EU-strategi understøtte alternative drivmidler primært biobrændstoffer. Endelig opfordrer DI Transport til en effektiv gennemførelse af det fælles europæiske luftrum.

Energi- og Olieforum (EOF) finder det positivt, at Kommissionen anlægger en holistisk tilgang og understreger teknologineutralitet, gennemsigtighed og hensynet til økonomisk vækst og jobskabelse. EOF finder det vigtigt, at strategien baseres på princippet om omkostningseffektivitet, og at der bør være fuld gennemsigtighed om omkostninger til bl.a. alternativ infrastruktur til nye teknologier. Det forventes, at fra 2020 vil den største del af partikeludledning fra transport komme fra bremses, vejslid og dæk, og elbiler bør derfor ikke gøres til eneste løsning for partikelforurening i byerne. EOF mener, at det er positivt, at Kommissionen understreger betydningen af avancerede biobrændstoffer, da disse kan anvendes i eksisterende biler og sammen med effektivisering af bilerne er den billigste vej til CO₂-reduktioner i transportsektoren på kort og mellemlangt sigt. Avancerede biobrændstoffer bør derfor være et centralt element i strategien f.eks. gennem øgede iblandingskrav efter 2020. Test af bilernes udledninger bør være pålidelige og teknologineutrale og bør derfor omfatte hele produktionskæden, herunder produktion af batterier til elbilerne og udledningen af klimagasser fra såvel bil som kraftværk. En øget satsning på forskning og innovation bør være teknologineutral, så fx. midler til forskning i syntetiske brændstoffer tildeles på lige vilkår med andre teknologier. Endelig gør EOF opmærksom på, at der kan være behov for at revidere Kommissionens brug af begrebet subsidier, eftersom beskatning af fossile brændstoffer i 2014 bidrog med 270 milliarder euro til de europæiske landes statsbudgetter.



Erhvervsflyvningens Sammenslutning ES er enig i, at ikke alene EU-registreret, men også luftfart på globalt plan, skal indgå i foranstaltninger til reduktion af emissioner, med henblik på at undgå konkurrenceforvridning.

Landbrug & Fødevarer har med henvisning til den korte høringsfrist og udsendelsen i hovedferien givet en række overordnede kommentarer og forbeholder sig ret til evt. yderligere kommentarer på et senere tidspunkt. Landbrug og Fødevarers største anke mod strategien er, at der mangler konkrete og ambitiøse målsætninger, herunder en klar europæisk målsætning for dekarbonisering af transporten frem mod 2030. Organisationen efterlyser, at der iværksættes konkrete virkemidler nu, fx i forhold til offentlige indkøb, udnyttelse af eksisterende og nye bæredygtige biobrændstoffer, udrulning af infrastruktur m.m. Landbrug & Fødevarer opfordrer Kommissionen til fortsat at støtte konventionelle biobrændstoffer, da videreudviklingen af biobrændstoffer ellers sættes i stå, og udledningerne øges, og organisationen støtter Kommissionens ønske om at fremme nye, avancerede biobrændstoffer. Organisationen peger på, at tiltagene som udgangspunkt skal være europæisk baserede af hensyn til fair konkurrence, men det bør også være muligt for enkelte lande at understøtte særlige virkemidler, der kan fremme omstillingen. Organisationen efterlyser indspil til synergier med andre sektorer, f.eks. virkemidler der både øger landbrugsproduktionen og producerer klimavenlig transportenergi, og synergier i forhold til bioøkonomien. Organisationen peger på, at fleksibilitetsmekanismer i forhold til ETS og LULUCF bør betinges af specifikke tiltag i transportsektoren, herunder nationale iblandingskrav om avancerede biobrændstoffer eller på industriniveau.

Rådet for Bæredygtig Trafik efterlyser, at der tages initiativer til at sikre lige og fair konkurrence mellem tog, langdistancebusser og fly. EU bør i samarbejde med Kina få etableret en mere offensiv jernbaneinfrastruktur mellem de europæiske lande og på tværs af det eurasiske kontinent og betjent af højhastighedstog. EU bør tage initiativ til i samarbejde med medlemsstaterne at fjerne subsidier, som fører til øget trafik. Endvidere peges på, at strategien overser betydningen af udledningsfrie transportformer som cykling og gang og overser potentialet i elcykler.

Trafikselskaberne i Danmark har bemærket, at Kommissionen er ved at forberede tiltag, der muliggør videreudvikling af indenlandske bustjenester, men det specificeres ikke i strategien, hvilke tiltag der er tale om. Sådanne tiltag vil have trafikskabernes interesse, og der bør bibeholdes en fornuftig balance mellem kommunal, regional og kollektiv trafik og fjernbusruter. Trafikselskaberne opfordrer til, at der ved arbejdet med certificering af CO₂-emissioner tages udgangspunkt i den allerede udarbejdede metode for opgørelse af bussers energiforbrug SORT.

VedvarendeEnergi mener at strategiens ambitionsniveau bør øges fra 60 pct. reduktion af emissioner i 2050 til "ingen nettoemissioner i midten af århundredet" som



er formuleringen i Parisaftalen. Strategien bør skabe lige og fair konkurrencevilkår mellem tog, langdistancebusser og fly og mangler fokus på cykling og gang og elcykler. Der mangler en regulering, som sikrer, at elbil-ladere kan bruges af alle f.eks. med afregning via mobiltelefon. Strategien bør bakke op om roadpricing og udbygning af kollektive transportløsninger i kombination med cyklisme og fodgængere. Strategien bør omfatte en EU-indsats for at sikre, at EU-landenes afgifter afspejler de eksterne omkostninger, ligesom EU bør samarbejde med medlemslandene om at nedbringe subsidier, der fører til øget, unødvendig trafik.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger.

Der er ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Hvis EU's mål om emissionsreduktioner på 30 pct. inden for de ikke-kvoteomfattede sektorer skal nås på den mest omkostningseffektive måde, er der behov for en styrkelse af den nuværende indsats i EU. Regeringen støtter derfor, at Kommissionen nu har fremlagt en europæisk strategi for lavemissionsmobilitet, som har til formål at forene de parallelle krav til mobilitet og dekarbonisering. Regeringen vil på denne baggrund opfordre Kommissionen til at følge op med konkrete løsningsforslag hurtigst muligt.

Regeringen støtter ligeledes, at strategien indeholder et bredt spektrum af initiativer, herunder initiativer, der sigter mod optimering af transportsystemet gennem fremme af digitale mobilitetsløsninger inden for vej- og banetrafik og luftfart, fair og effektiv prissætning og forbedring af incitamentsstrukturen inden for multimodal transport, bl.a. vedrørende jernbanetransport og bedre udnyttelse af mulighederne for persontransport med bus. Regeringen støtter, at strategien også indeholder initiativer, der sigter mod fremme af alternative energikilder med lave emissioner eksempelvis avancerede biobrændstoffer og el, standardisering og interoperabilitet for elektromobilitet og etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. Regeringen støtter endvidere, at strategien indeholder initiativer, der skal fremme køretøjer med lave eller ingen CO₂-emissioner for eksempel gennem standarder for personbiler og varebiler efter 2020 og løsninger vedrørende indførelse af standarder for CO₂-udledning fra tunge erhvervskøretøjer som lastbiler og busser. Samtidig finder regeringen det væsentligt, at overgangen til nye transportteknologier ikke fører til en slækkelse af de hidtidige miljøkrav og dermed beskyttelsesniveauet. Regeringen finder det ligeledes væsentligt, at der generelt fastsættes et troværdigt og transparent system for typegodkendelse af køretøjer, der understøtter de fastlagte miljø- og sikkerhedsmæssige krav.

For så vidt angår fair og effektiv prissætning, er regeringen enig i princippet om, at 'forureneren betaler', fordi det kan påvirke bilisternes adfærd i en hensigtsmæssig retning. Regeringen vil derfor i udgangspunktet være positivt indstillet overfor EU-beslutninger, som kan medvirke til at fremme dette. Regeringen vil dog forholde sig



skeptisk til en obligatorisk udfasning af den eksisterende eurovignetordning for lastbiler, som Danmark deltager i, så længe der ikke er et teknisk gennemprøvet alternativ, hvor skatteprovenuet kan tilvejebringes med begrænsede administrative omkostninger.

Regeringen støtter endvidere de horisontale tiltag, som strategien fremhæver, herunder bl.a. EU's bestræbelser på at opnå ambitiøse globale foranstaltninger for at reducere emissioner fra international luft- og skibsfart igennem hhv. ICAO og IMO.

Endvidere finder regeringen, at Kommissionen i sit strategiske arbejde bør forholde sig til mulighederne for at justere EU-reglerne om totalvægt for lastbiler og modulvognetog i international godstransport med henblik på at forbedre transportsystemets effektivitet.

Endelig bemærker regeringen, at beskatning i udgangspunktet er et nationalt anliggende.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.