



Energi-,  
Forsynings- og  
Klimaministeriet

## Samlenotat til Folketingets Europaudvalg

**Dato**  
5. december 2018

### Rådsmøde (miljø) den 20. december 2018

<b>Dagsorden</b>	<b>Side</b>
1. Forslag om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO <sub>2</sub> -emissioner	2
- <i>Generel indstilling</i>	
2. En europæisk strategisk langsigtet vision for en moderne, konkurrencedygtig og klimaneutral økonomi	12
- <i>Politisk drøftelse</i>	



## 1. Forslag om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner

KOM (2018) 284

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

### 1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 17. maj 2018 fremsat forslag om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner som led i den 3. vej-pakke. Forslaget indeholder krav om et overordnet CO<sub>2</sub>-reduktionsmål i EU på 15 pct. i 2025 og et vejledende reduktionsmål på mindst 30 pct. i 2030 i forhold til 2019. Reduktionsmålene omfatter i udgangspunktet fire grupper af tunge køretøjer, der vurderes at udlede 65-70 pct. af den samlede CO<sub>2</sub> fra tunge køretøjer i EU. Der lægges op til en revision i 2022, hvor man bl.a. vil se på fastsættelsen af reduktionsmålet i 2030 og på en udvidelse af forordningen til andre typer af tunge køretøjer. Endvidere foreslår Kommissionen bl.a. en incitamentsstruktur i form af 'superkreditter' til at øge andelen af nul- og lavemissionskøretøjer, en opsparings- og lånemekanisme for CO<sub>2</sub>-kreditter samt anvendelse af bødestraf i fald de tilladte reduktionsmål overskrides.

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser. De statsfinansielle konsekvenser forventes at være negative i form af mindsket provenu fra transportrelaterede afgifter. Forslaget forventes at bidrage til opfyldelsen af Danmarks reduktionsmål for de ikke-kvotebelagte sektorer frem mod 2030 og ventes at ville have en mindre positiv effekt på luftforurening. Endvidere ventes forslaget at forøge anskaffelsesprisen på tunge køretøjer. Omvendt forventes det, at erhvervet vil opnå besparelser for øget brændstoffektivitet.

Regeringen forholder sig generelt positivt til forslaget, der vil bidrage til Danmarks og EU's 2030-reduktionsmål for de ikke-kvotebelagte sektorer og til den grønne omstilling af transportsektoren – uden at forvride konkurrencen mellem EU's medlemsstater. Regeringen finder, at reduktionskravene skal være i overensstemmelse med de langsigtede ambitioner om at dekarbonisere transportsektoren og Parisaftalens målsætninger. Derfor vil regeringen lægge vægt på at øge reduktionsmålene til mindst 20 pct. i 2025 ift. 2019 og til mindst 35 pct. i 2030 og arbejde for en effektiv incitamentsstruktur.

Sagen forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (miljø) den 20. december 2018 til generel indstilling.

### 2. Baggrund

Europa-Kommissionen har ved KOM (2018) 284 af 17. maj 2018 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådet om en forordning vedr. fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner. Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 11. juni 2018.



Ifølge Kommissionen står tung transport (lastbiler og busser) for omkring en fjerdedel af EU's samlede udledninger fra landtransport, og uden yderligere regulering forventes andelen fra tunge køretøjer at stige. EU har sat et bindende mål om mindst 40 pct. reduktion i drivhusgasudledningerne i 2030 i forhold til 1990, hvoraf de 30 pct. reduktion skal ske i de såkaldte ikke-kvoteomfattede sektorer, herunder transport og landbrug. Endvidere fremgår det af den Europæiske Strategi for lave-emissionsmobilitet, at drivhusgasudledningerne fra EU's transportsektor skal være mindst 60 pct. lavere i 2050 end i 1990 og være godt på vej mod nul, samt at der skal sættes standarder for tunge køretøjer.

Kommissionen har derfor fremlagt forslag om præstationsnormer for CO<sub>2</sub>-udledninger for nye tunge køretøjer. Forslaget er en del af den 3. vejpakke og bygger på forordningen om bestemmelse af CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer (VECTO), KOM (2017) 2400, samt forordningen om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug, KOM (2017) 279.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 191 til 193 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

### 3. Formål og indhold

Formålet med forordningen er ifølge Kommission:

- at reducere CO<sub>2</sub>-udledninger for tunge køretøjer for at bidrage til EU's klimapforpligtelser under Parisaftalen og samtidig bidrage til mindre luftforurening
- at reducere driftsomkostninger for tung transport i EU
- at opretholde EU's teknologiske lederskab for tunge køretøjer.

Forslaget omhandler generelt, hvilke krav der skal stilles til producenter af tunge køretøjer fsva. visse typer af nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-udledning.

#### *Reduktionskrav*

Forslaget sætter et overordnet bindende reduktionsmål for CO<sub>2</sub>-udledninger på 15 pct. i EU i 2025 i forhold til den gennemsnitlige udledning i 2019 gældende fra 1. januar 2025 til 31. december 2029. Det overordnede reduktionsmål udmøntes i producent-specifikke krav, jf. beskrivelse nedenfor. Dertil indeholder forordningen et vejledende mål i 2030 om mindst 30 pct. reduktion. Der lægges op til, at reduktionsmålet i 2030 endeligt skal fastsættes i forbindelse med en revision ('review') af forordningen i 2022, jf. beskrivelsen nedenfor.

Reduktionsmålene omfatter i udgangspunktet følgende fire grupper af tunge køretøjer:

- lastbiler med 4x2 akselkonfiguration og tilladt maksimumsvægt over 16 tons,
- lastbiler med 6x2 akselkonfiguration
- trækere med 4x2 akselkonfiguration og tilladt maksimumsvægt over 16 tons,
- trækere med 6x2 akselkonfiguration.



Mere specialiserede tunge køretøjer friholdes på nuværende tidspunkt for bindende reduktionskrav, idet det vurderes at være teknisk vanskeligt at fastlægge relevante CO<sub>2</sub>-krav. Skraldebiler og entreprenør-lastbiler undtages helt for krav grundet deres begrænsede potentiale for omkostningseffektive CO<sub>2</sub>-reduktioner.

#### *Producentsspecifikke krav*

Kommissionen vil fra 2026 årligt beregne et specifikt udledningsmål for hver producent. Målet vil være for det forgående år og udtrykt i gram CO<sub>2</sub> pr. ton km. Målet vil være beregnet som et vægtet gennemsnit af producentens salg - med efterfølgende registrering - af de fire grupper af køretøjer.

#### *Nul- og lavemissionskøretøjer*

Forslaget indeholder et incitament til at øge andelen af nul – og lavemissionskøretøjer i form af såkaldte 'superkreditter', der kan inddrages i beregningen af, om producenters specifikke udledningsmål overholdes. Hovedprincippet for beregning af kreditter er, at alle tunge køretøjer med nulemission kan tælles som to køretøjer ved beregning af en producents gennemsnitlige, specifikke emissioner. Lavemissionskøretøjer – defineret ved en emission under 350 gram CO<sub>2</sub> pr. km – kan tælles som op til to køretøjer afhængig af, hvor tæt de er på nulemission. Andre køretøjer som busser og lette lastbiler, der på nuværende tidspunkt ikke er omfattet af reduktionskravene, kan ligeledes indgå i beregningen af kreditter. Der sættes et loft således, at der maksimalt vil blive givet kredit for 3 pct. af en producents tilladte udledningsmål og maks. 1,5 pct. må komme fra de køretøjstyper, der først senere vil blive omfattet af reduktionsmålene.

#### *Fleksibilitetsmekanisme*

Forordningen rummer en fleksibilitetsmekanisme i form af en opsparings- og lånemekanisme, der tillader, at producenterne kan underpræstere nogle år, hvis de overpræstere i andre. Kommissionen beregner en lineær reduktionssti for hhv. perioderne 2019-25 og 2025-30. Hvis en producents gennemsnitlige emissioner ligger under reduktionsstien i årene 2019-24, kan producenten få såkaldte udledningskreditter, der kan modregnes i udledningsmålet for producenten i 2025. Ordningen skal medføre, at producenterne får et incitament til at forbedre deres køretøjer allerede fra 2019, selvom reduktionsmålet først vil være gældende for 2025. Tilsvarende kreditter vil kunne optjenes for perioden 2025-30, hvor udgangspunktet for reduktionsstien vil være i 2025-målet og slutpunktet i 2030-målet. Evt. overopfyldelse i et år overføres til målopfyldelse i senere år. Producenterne har tilsvarende mulighed for at lade deres gennemsnitlige udledninger ligge over deres reduktionssti i perioden 2025-2029. Merudledningen pr. år må dog maksimalt udgøre 5 pct. af producentens 2025-mål og en merudledning i ét år overføres til det følgende år. Merudledninger i perioden 2025-2029 skal være opvejet med overopfyldelse senest i 2029.

#### *Manglende overholdelse af reduktionsmål*

Forslaget fastsætter, at producenter, der overskrider deres tilladte specifikke udledningsmål, pålægges en bøde på € 6800 pr. gram CO<sub>2</sub>/ ton-km. Et eventuelt provenu vil tilfalde EU's fælles budget.



### *Typogodkendelser*

Nationale myndigheder med ansvar for typogodkendelser af tunge køretøjer skal verificere, hvorvidt udledningerne fra tunge køretøjer, der er omfattet af forordningen, overholder de værdier, som producenterne har oplyst til typogodkendelsen. Kommissionen skal tage rapporterede afvigelser med ved beregning af hver producenters specifikke emissioner i et givet år.

### *Offentliggørelse af data vedr. overholdelse af CO<sub>2</sub>-krav*

Kommissionen skal fra 2020 offentliggøre en liste med:

- alle producenters specifikke, gennemsnitlige emissioner i det foregående år
- kreditter for nul- og lavemissionskøretøjer
- lineær reduktionsstier samt over- og underopfyldelse i forhold hertil
- den gennemsnitlige, specifikke CO<sub>2</sub>-emission af alle nye, registrerede tunge køretøjer det foregående år.

Fra 2026 skal listen endvidere omfatte det specifikke reduktionsmål pr. producent og deres eventuelle overskydende emissioner i det foregående år. Dertil skal Kommissionen overvåge udviklingen i faktiske CO<sub>2</sub>-udledninger med data fra producenter eller medlemslande og offentliggøre disse.

### *Tekniske justeringer*

Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter med justering af tekniske bilag og parametre. Der lægges op til, at Kommissionen vil blive assisteret af en komité nedsat i henhold til forordningen om et forvaltningssystem for Energiunionen.

### *Revision af forordningen i 2022*

Af forslaget fremgår, at Kommissionen skal gennemføre en revision af forordningen inden udgangen af 2022. Revisionen vil skulle evaluere modaliteterne i forordningen, niveauet for et bindende reduktionsmål for 2030 og se på en udvidelse af forordningen til også at omfatte andre tunge køretøjer som busser og lette lastbiler.

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

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.

Parlamentet vedtog sin betænkning den 14. november 2018. De væsentligste ændringsforslag i betænkningen vedrører, at der lægges op til et 20 pct. reduktionskrav i 2025 og et reduktionskrav på 35 pct. i 2030, samt at Kommissionens forslag til en incitamentsstruktur i form af superkreditter erstattes af et benchmarksystem med et såkaldt bonus-malus element.

## **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen har vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen heraf henviser Kommissionen til, at effekterne af klimaforandringer er grænseoverskridende, at vejgodstransport har en grænseoverskridende dimension i lyset af den specifikke service, der ydes, at tunge køretøjer handles på tværs af medlemslandenes grænser, og behovet for beskyttelse af det indre marked for vejgodstransport og tunge køretøjer.



Uden tiltag på EU-niveau finder Kommissionen, at der er risiko for indførelse af en række nationale ordninger, som kan udmønte sig i forskellige ambitionsniveauer og parametre. Dette ville bl.a. kunne medføre faldende stordriftsfordele, et fragmenteret indre marked og potentielt set også til konkurrenceforvridninger.

Regeringen kan tilslutte sig Kommissionens vurdering og anser således, at nærhedsprincippet er overholdt. Endvidere kan tilføjes, at vejgodstransport i vid udstrækning er grænseoverskridende, hvorfor regulering af disse køretøjers CO<sub>2</sub>-udledning vurderes bedst løst på fælleseuropæisk niveau.

## 6. Gældende dansk ret

Dansk lovgivning indeholder på nuværende tidspunkt ikke tilsvarende bestemmelser.

## 7. Konsekvenser

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Da der er tale om udstedelse af en forordning, er denne umiddelbart gældende i EU. Der er således ikke behov for ny lovgivning.

### Økonomiske konsekvenser

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

De økonomiske konsekvenser er behæftet med betydelig usikkerhed. Det skønnes, at et reduktionskrav på 15 pct. i 2025 og 30 pct. i 2030 vil medføre statsfinansielle omkostninger i form af mindsket provenu fra transportrelaterede afgifter på ca. 0,7 mia. i perioden 2019-2030. Ved et skærpet reduktionskrav på 20 pct. i 2025 og 35 pct. i 2030 forventes det statslige mindreprovnu at stige til ca. 1 mia. kr. samlet for perioden 2019-2030.

#### *Samfundsmæssige konsekvenser*

Forslaget forventes at have negative sideeffekter fsva. støj, vejslid, trængsel og ulykker pga. en forventning om stigende godskørsel som følge af lavere transportpriser. De negative sideeffekter opvejes kun delvist af positive effekter fsva. CO<sub>2</sub>-udledninger og et mindre fald i luftforurening.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Der er ingen dansk produktion af tunge køretøjer, hvorved forslaget ikke vil have direkte økonomiske konsekvenser for det danske erhverv.

Afhængigt af producenternes udviklingsomkostninger og ambitionsniveauet i forslaget skønnes kravene at kunne føre til besparelser på udgifter til diesel og afskrivninger for transporterhvervet på op mod 1,6 mia. kr. i perioden 2019-2030. Det kan dog ikke udelukkes, at erhvervet vil opleve stigende omkostninger. Særligt hvis der fastsættes et højt ambitionsniveau.

Producenterne ventes at tilpasse sig kravene gradvist, og derfor vil CO<sub>2</sub>-reduktioner, effekter på driftsøkonomi og statsfinanser også indtræffe gradvist.



#### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget forventes at bidrage til opfyldelsen af Danmarks reduktionsmål for de ikke-kvotebelagte sektorer med ca. 0,9 mio. ton CO<sub>2</sub> frem mod 2030. Reduktionspotentialet vil afhænge af ambitionsniveauet. Ved en skærpelse til 20 pct. i 2025 og 35 i 2030 ventes reduktionen at øges til ca. 1,2 mio. ton frem mod 2030. Det forventes, at kravene vil have en mindre positiv effekt på luftforurening.

#### **8. Høring**

Forslaget har været i høring i Specialudvalget for Energi-, Forsynings- og Klimapolitik og Specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig. Der er afgivet høringssvar fra i alt otte organisationer. ES-DAA Erhvervsflyvningens Sammenslutning har i deres høringssvar anført, at de ingen bemærkninger havde.

Drivkraft Danmark (DD) støtter generelt forslaget og finder det positivt, at der stilles krav til CO<sub>2</sub>-emissioner fra tunge køretøjer, og fremhæver, at kravene til CO<sub>2</sub>-emissioner gennem de sidste mange år har vist sin værdi i forhold til persontransporten. DD påpeger, at forslaget i sin nuværende form ikke tager højde for, at brændstofferne i stigende omfang iblandes biobrændstoffer. På trods af en stigende anvendelse af biobrændstoffer i diesel og benzin betyder det i forslagets nuværende form, ifølge DD, at den positive CO<sub>2</sub>-effekt fra biobrændstofferne ikke tæller med, når lastbilproducenter skal opgøre CO<sub>2</sub>-emissioner fra køretøjerne. Anvender en lastbil 100 pct. ren biobrændstof baseret på affald, ville den ikke blive kategoriseret som et nulemissionskøretøj, men havde den eksempelvis en el-motor, ville den leve op til definitionen af nulemissionskøretøj, uagtet batteriet er opladet med 100 pct. fossil baseret elektricitet. DD finder, at Danmark bør arbejde for, at CO<sub>2</sub>-kravene opgøres i et "vugge til grav" perspektiv og ikke som nu i et "tank til hjul" perspektiv.

Danske Vognmænd (DV) støtter det overordnede formål om at udvikle lastbiler, der giver anledning til mindre udledning af CO<sub>2</sub>. DV bifalder en samlet tilgang for hele EU og henviser til, at det er helt centralt med ens regler på et område, der er udpræget grænseoverskridende. DV peger på, at en reduktion af vejtransportens CO<sub>2</sub>-aftryk er helt nødvendigt for at leve op til Parisaftalen, uagtet at det må forventes at medføre øgede omkostninger, som må overvælttes i alle led i transportkæden. DD fremhæver, at standarder skal være ambitiøse, men opnåelige, og henviser til, at de foreslåede grænser virker rimelige i den henseende. DV påpeger, at infrastruktur er en forudsætning for anvendelsen af lastbiler med mindre udledninger, og set fra dansk side er en sådan infrastruktur endnu ikke på plads til brug for andet end traditionelle diesellastbiler, hvorfor der stort set ikke er andre typer køretøjer på det danske marked og dermed ikke en realistisk option for danske vognmænd at anskaffe andet. Hvis nærværende forordning skal få væsentlig gennemslagskraft i Danmark, er der behov for en stærkere indsats fra EU. DV bifalder, at forslaget har fokus på udledningen af reelle emissioner og VECTO-værktøjer, da der er brug for yderligere understøtning af systemet og en brugerflade, som gør det praktisk anvendeligt som indkøbsværktøj for vognmandsvirksomheder. Det undrer DV, at forslaget alene medtager 2 og 3 akslede biler og ikke som minimum 4 og evt. 5, og at godsvægten stopper ved 26,5 ton. DV finder det afgørende at få et





realistisk grundlag for vurderingen af CO<sub>2</sub>-udledningen, hvilket ikke opnås med urealistisk lav godsvægt. DV fremhæver, at det er vigtigt, at forslaget tager højde for udviklingen i branchen ift. stadig længere, bredere og tungere køretøjer og anhængere og modulvogntog og platooning, mv. og at der laves opgørelser over forskellige brændstoffer, herunder særligt biobrændstof, som en lastbil kan benytte.

De Danske Bilimportører (DDB) ser EU-standarderne for CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye tunge køretøjer som en vigtig del af en bredere strategi til at begrænse CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtransport og bakker op om tilgangen, hvor der sættes CO<sub>2</sub>-udledningsmål i 2025 og 2030, men finder, at de foreslåede reduktionsmål er alt for aggressive. DDB appellerer til, at standarderne udformes under hensynstagen til kompleksiteten i markedet, idet de fleste lastbiler er specialbyggede køretøjer. Målene tager ikke højde for den tid, det tager tid at udvikle de nødvendige teknologier. Tunge køretøjer adskiller sig fundamentalt fra person- og varebiler, hvorfor der ikke kan tages udgangspunkt i kravene, der er stillet til disse.

DI Transport (DI) er positiv over for forslaget og bemærker, at det især for lastbiler gælder, at CO<sub>2</sub>-udledningen også afhænger af, hvilken type gods der transporteres. DI påpeger, at Danmark har haft positive erfaringer med at forbedre energieffektiviteten i godstransporten med modulvogntog (25 meter lastbiler) og højere totalvægt på lastbiler, så der kan flyttes mere gods med samme lastbilsvogntog. DI opfordrer til, at der under forhandlingerne arbejdes for øgede muligheder for grænseoverskridende transport med modulvogntog og højere totalvægt og bemærker endvidere, at det er væsentligt, at der fortsat kan anskaffes lastbiler med høj motortrækraft.

ITD (Brancheorganisation for den danske vejgodstransport) støtter aktivt op om den grønne omstilling af transport- og logistikbranchen, så længe det foregår på fair og lige vilkår og hilser fælleseuropæiske klimaløsninger, der respekterer virksomhedernes konkurrenceevne, velkommen. ITC fremhæver, at forslaget kan få direkte indflydelse på yderligere national og europæisk lovgivning, herunder afgifter på tunge køretøjer og mulige adgangskrav i byzoner, og at det vil være essentielt, at forordningen afspejler dette. ITD finder, at det er afgørende, at der findes en fair balance mellem evt. meromkostninger for lastbilsproducenterne og brændstofbesparelserne forbundet med standarder for nye køretøjer.

ITD finder det afgørende, at den rette balance mellem ambitiøse standardmålsætninger og økonomisk holdbare teknologiløsninger findes i bestræbelserne på at reducere branchens drivhusgasudledning. ITD er positiv over for effektivitetskrav på 15 pct. i 2025 og mindst 30 pct. i 2030, og enig i kravet i 2030 indtil videre bør være vejledende, samt over for at der indføres en særundtagelse. ITD er enig i, at anvendelsesområdet i første omgang begrænses og er positiv overfor, at det kan udvides på sigt. ITD påpeger, at målenheden ideelt bør reflektere produktiviteten af et køretøj og havde gerne set, at målenheden var udtrykt som en kombination af værdier (g CO<sub>2</sub>/km, g CO<sub>2</sub>/t\*km og g CO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup>\*km).

ITD påpeger, at forslaget ikke bør få u hensigtsmæssig indflydelse på lastbilmarkedet ved at straffe effektive køretøjer. Hvis Kommissionen udelukkende ønsker at fokusere på et sammenligningsgrundlag mellem forskellige køretøjer inden for de





respektive kategorier, finder ITD, at g CO<sub>2</sub>/km er den mest enkle parameter at udregne. Endvidere støtte ITD CO<sub>2</sub>-standarder for det samlede køretøj frem for motorspecifikke tiltag, da det bl.a. vil sikre den fornødne fleksibilitet for producenterne til at implementere forbedringerne på den mest omkostningseffektive måde.

ITD bifalder, at der sættes fokus på udviklingen af nul- og lavemissionskøretøjer, og at der lægges op til et incitamentsystem, der belønner producenter, der investerer i innovative teknologier. ITD vægter, at udviklingen bør stimuleres af metodefrihed uden forskrevne metoder eller teknologier til at imødekomme CO<sub>2</sub>- og miljøkrav, uden at underminere den overordnede reduktionsmålsætning. ITD er fortalere for en "well-to-wheel" tilgang frem for en "tank-to-wheel", da det giver et mere fyldestgørende billede af CO<sub>2</sub>-udledningsproduktionen og forbruget af diverse drivmidler.

ITD er tilfreds med, at standarderne for producenternes specifikke emissionsmål tager udgangspunkt i gennemsnitlige mål for køretøjsgrupper og kørselscykluser, da det tager hensyn til køretøjets funktion og formål. ITD er i udgangspunktet positivt indstillet over for at producenterne får mulighed for at overføre kredit/gæld det efterfølgende år, men finder det vigtigt, at muligheden for at få kredit og gæld ikke modarbejder intentionen i forordningen, hvorfor der kan stilles spørgsmål ved nødvendigheden af at lade ordningen fortsætte frem til 2029.

ITD finder, det er essentielt at taksten for bødestraf til producenterne har et niveau, der sikrer det fornødne incitament til at overholde reduktionskravene. ITC understreger, at midlerne fra et evt. overskud skal øremærkes til den grønne omstilling af den tunge vejgodstransport.

ITD bakker op om, at data fra producenternes præstation offentliggøres, da det må forventes at kunne bidrage til en hurtigere omstilling til nye og mere energieffektive teknologier. ITD støtter realtidsmålinger på vejene og finder det vigtigt, at målinger og eventuelle sanktioner skal foretages på producentniveau. Dertil skal logistikvirksomheder kompenseres, hvis deres køretøjer anvendes til realtidsmålinger. ITD støtter, at Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter. Endelig er ITD tilfreds med, at der indgår en revision af forordningen i 2022.

Det Økologiske Råd (DØR) anbefaler, at Danmark arbejder for minimum 20 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion i 2025 og min. 40 pct. i 2030 ift. 2019. DØR påpeger, at der allerede findes lastbiler på markedet, der er 9 pct. mere brændstofeffektive end gennemsnittet. DØR anbefaler, at superkreditte erstattes af et krav om 5 pct. nulemissionskøretøjer i 2025, og at busser ikke medregnes. Med superkreditter vil ca. 65.000 kr. i brændstofbesparelser pr. lastbil over en 5-årig periode, ifølge DØR, gå tabt, og medregningen af busser vil betyde, at en begrænsning på 3 pct. af 15 pct. reduktion, vil være *business as usual*, hvormed det overordnede mål undergraves. DØR anbefaler derfor, at superkreditterne erstattes med 5 pct. mandat i 2025, og er det ikke muligt at ændre superkreditte, finder DØR, der bør indføres et bonus-malus system med et benchmark, eller reduktionsmålet bør hæves med 3 pct. til min. 23 pct. DØR påpeger, at CO<sub>2</sub> akkumuleres over tid, hvorfor det er vigtigt at fastholde et ambitiøst mål for 2025, og at det derfor er afgørende, at opsparings- og låneme-



kanismen kun holdes indenfor perioden 2020-25 og efterfølgende kun indenfor perioden frem mod 2030-målet.

Dansk Erhverv (DE) støtter, at ambitiøse og realistiske mål og fremhæver, at det overordnet er tilfældet i forslaget. DE fremhæver, at den nødvendige infrastruktur skal være på plads og opfordrer Kommissionen til at have et klart fokus på dette. Dertil fremhæver DE vigtigheden af, at VECTO og real life emissionsmålinger er retvisende. DE påpeger, at kravene må forventes at fordyre køretøjerne, hvilket vil betyde en generel fordyrelse af tjenester og gods fra vejtransport. DE gør opmærksom på, at der i Danmark anvendes køretøjer på op til 60 ton, og at medregnes disse ikke, vil det give en misvisende beregning af CO<sub>2</sub>-udledninger. Endelig opfordrer DE til, at det indregnes i beregningsmodellerne, at køretøjer til godstransport fortsat bliver tungere, hvilket vil påvirke ovennævnte beregning.

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

Der er endnu ikke uddybende kendskab til andres landes holdninger. Generelt set har der været støtte til de overordnede rammer for, hvordan man skal regulere CO<sub>2</sub>-udledninger for tunge køretøjer. Hvad angår reduktionsmålene har en gruppe lande udtrykt støtte til Kommissionens forslag, herunder at man først skal lægge sig fast på målet for 2030 i forbindelse revisionen i 2022. Mens en anden gruppe lande har tilkendegivet, at de gerne ser et højere ambitionsniveau end Kommissionens forslag, herunder at man sikre et robust 2030-mål på minimum 30 pct. som alene vil kunne bekræftes eller opjusteres i forbindelse med revisionen i 2022. Dertil har enkelte lande fremhævet relevansen af at styrke incitamentsstrukturen.

### **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen arbejder for et klimaneutralt samfund senest i 2050, hvor der ikke udledes flere drivhusgasser, end vi optager. Dette er desuden i overensstemmelse med energiaftalen af 29. juni 2018. Forslaget vil være med til at understøtte denne udvikling.

EU-initiativer til reduktion af drivhusgasudledninger er særligt relevante på transportområdet, da Danmark ikke alene kan drive teknologiudviklingen i transportsektoren, idet danske indkøb af køretøjer er lille globalt set, og der ingen dansk produktion er. Da der kun er få nationale muligheder for omkostningseffektivt at begrænse CO<sub>2</sub>-udledningen fra køretøjer i større skala på en måde, der ikke hæmmer konkurrenceevnen og mobiliteten, arbejder regeringen på at fremme udviklingen og udbredelsen af mere klima- og miljøvenlige køretøjer og drivmidler i EU.

Regeringen støtter derfor, at der fastsættes ambitiøse reduktionskrav til tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-udledning for 2025 og 2030, som vil bidrage til Danmarks og EU's 2030-reduktionsforpligtelser i den ikke-kvotebelagte sektor og til at dekarbonisere transportsektoren. Regeringen finder dog, at reduktionskravene skal være i overensstemmelse med de langsigtede ambitioner om at dekarbonisere transportsektoren og Parisaftalens målsætninger. Derfor lægger regeringen vægt på at øge det bindende reduktionsmål i 2025 til mindst 20 pct. og gøre reduktionsmålet i 2030 bindende og øge det til mindst 35 pct. samt sikre, at reduktionsmålet for 2030 endeligt skal bekræftes eller opjusteres i forbindelse med revisionen i 2022.



Regeringen støtter, at forslaget indeholder et særligt incitament for at fremme andelen af nul- og lavemissionskøretøjer. Nul- og lavemissionskøretøjer vil være centrale for den grønne omstilling af transportsektoren, og derfor vil regeringen arbejde for en effektiv incitamentsstruktur for nul- og lavemissionskøretøjer, der løbende kan tilpasses den teknologiske udvikling. Det vil også kunne tilskynde en bedre sammenhæng med luftforureningsindsatsen. Regeringen stiller spørgsmål ved, hvorvidt den foreslåede superkreditmekanisme vil være tilstrækkelig til at øge producenternes tilskyndelse til at øge produktionen af nul- og lavemissionskøretøjer. På den baggrund vil regeringen arbejde for, at en incitamentsstruktur bliver så effektiv som mulig – og kan tilpasses den teknologiske udvikling.

Regeringen finder det vigtigt, at der gøres status over den teknologiske udvikling i forbindelse med revisionen af forslaget i 2022 mhp. at kunne vurdere, hvorvidt reduktionsmålet og incitamentsstrukturen er hensigtsmæssig i forhold til udviklingen.

Endvidere støtter regeringen, at Kommissionen overvåger udviklingen i CO<sub>2</sub>-udledninger og offentliggør disse af hensyn til forbrugerne og med henblik på at få indblik i, om der opnås reelle reduktioner i CO<sub>2</sub>-udledningen.

Dertil finder regeringen det relevant, at det i forbindelse med revisionen af forslaget i 2022 undersøges om forordningen i større omfang kan tilgodeses transport med modulvogntog og højere totalvægt i tråd med dansk politik på dette område. Desuden findes det relevant, at det i forbindelse med revisionen undersøges, hvordan man i højere i grad sikrer en løbende kontrol af tunge køretøjer, som sammentænkes med andre relaterede miljøkrav, herunder særligt ift. luftkvalitet. Det er relevant, at Kommissionen lærer af erfaringerne fra tilsvarende krav til udledning af luftforurenende stoffer fra tunge køretøjer, herunder at der bliver set på hele køretøjets levetid og ikke kun i testsituationer.

Samtidig finder regeringen det væsentligt, at overgangen til nye transportteknologier ikke på anden vis 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.

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

Sagen har senest været forelagt til orientering for Folketingets Europaudvalg på mødet den 5. oktober 2018.



## 2. En europæisk strategisk langsigtet vision for en moderne, konkurrencedygtig og klimaneutral økonomi

KOM(2018) 773

Nyt notat

### 1. Resumé

Kommissionen har den 28. november 2018 offentliggjort en meddelelse med et udspil til en europæisk strategisk langsigtet vision for en moderne, konkurrencedygtig og klimaneutral økonomi.

Kommissionens udspil har til hensigt at sætte en retning og skabe en vision for, hvordan EU på lang sigt skal gennemføre en grøn omstilling på linje med Parisaftalen. Udspillet forventes at blive et analytisk grundlag for fremtidige politiske drøftelser ved at fremvise forskellige scenarier for EU frem mod 2050. Det forventes, at udspillet vil danne udgangspunkt for de kommende drøftelser af den langsigtede strategi, som EU skal levere til UNFCCC i henhold til Parisaftalen senest i 2020.

Meddelelsen har ingen lovgivningsmæssige eller økonomiske konsekvenser.

Regeringen hilser Kommissionens meddelelse velkommen. Klimaforskningen viser, at verden skal nå en balance mellem udledninger og optag af drivhusgasser i midten af århundredet, hvis vi skal have en chance for at holde de globale temperaturer inden for Parisaftalens mål. Derfor har regeringen sat et nationalt mål om netto-nuludledning i 2050 og vil arbejde for, at EU sætter et mål om netto-nuludledning af drivhusgasser senest i 2050. Det er vigtigt, at EU er med til at lede vejen og viser, at udviklingen mod et klimaneutralt samfund går hånd i hånd med en konkurrencedygtig og moderne økonomi.

Det østrigske formandskab har sat udspillet på dagsordenen for miljørådsmødet den 20. december til politisk drøftelse.

### 2. Baggrund

Det Europæiske Råd opfordrede den 22. marts 2018 Europa-Kommissionen til senest i første kvartal 2019 under hensyntagen til de nationale planer at fremlægge et forslag til en strategi for langsigtet reduktion af drivhusgasemissioner i EU i overensstemmelse med Parisaftalen.

Kommissionen har den 28. november 2018 offentliggjort en meddelelse med et udspil til en europæisk strategisk langsigtet vision for en moderne, konkurrencedygtig og klimaneutral økonomi, KOM(2018) 773.

Det østrigske formandskab har sat meddelelsen på dagsordenen for miljørådsmødet den 20. december til politisk drøftelse.



### 3. Formål og indhold

Kommissionens meddelelse med et udspil til en europæisk strategisk langsigtet vision har til formål at sætte retning og skabe en vision for, hvordan EU på lang sigt skal gennemføre en grøn omstilling på linje med Parisaftalen. Kommissionens udspil sætter ikke nye mål eller konkrete politiske initiativer for EU. Den gennemgående linje i Kommissionens udspil er, at EU skal sætte retning mod at være netto-nuludleder af drivhusgasser frem mod 2050. Ifølge Kommissionen er det ikke intentionen, at strategien skal lancere nye politikker eller revidere 2030-målene.

Udspillet forventes desuden at blive et analytisk grundlag for fremtidige politiske drøftelser ved at fremvise forskellige scenarier for EU frem mod 2050. På den måde forventes udspillet at danne udgangspunkt for de kommende drøftelser af den langsigtede strategi, som EU skal levere til UNFCCC i henhold til Parisaftalen senest i 2020. Det analytiske grundlag for udspillet rummer otte scenarier frem mod 2050. Scenarierne rangerer fra et scenarie med 80 pct. reduktion af drivhusgasser til scenarier, hvor der nås en større reduktion af drivhusgasudledningen kombineret med øget optag samt lagring af CO<sub>2</sub>, hvormed EU vil kunne nå netto-nuludledning i 2050.

### 4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

### 5. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant, idet der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen.

### 6. Gældende dansk ret

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

### 7. Konsekvenser

#### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Meddelelsen vurderes i sig selv ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser. I det omfang Kommissionens meddelelse udmøntes i konkrete initiativer, vil det skulle vurderes, om det vil medføre lovgivningsmæssige konsekvenser.

#### Økonomiske konsekvenser

Meddelelsen vurderes i sig selv ikke at have statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller erhvervsøkonomiske konsekvenser. I det omfang Kommissionens meddelelse udmøntes i konkrete initiativer, vil det skulle vurderes, om det vil medføre statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller erhvervsøkonomiske konsekvenser.

#### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Meddelelsen skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

### 8. Høring

Meddelelsen er sendt i høring i EU-specialudvalget for Energi-, Forsynings- og Klimapolitik.



## 9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det forventes, at der er generel opbakning til meddelelsen og Kommissionens intention om, at udspillet skal danne udgangspunkt for de kommende drøftelser af den langsigtede strategi, som EU skal levere til UNFCCC i henhold til Parisaftalen senest i 2020.

## 10. Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens meddelelse velkommen. Klimaforskningen viser, at verden skal nå en balance mellem udledninger og optag af drivhusgasser i midten af århundredet, hvis der skal være en realistisk chance for at holde de globale temperaturer inden for Parisaftalens mål. Med energiaftalen er det besluttet, at Danmark skal være klimaneutralt i 2050, og at der skal arbejdes for et tilsvarende mål på EU-niveau. Regeringen vil derfor arbejde for, at EU fastlægger et mål om netto-nuludledning senest i 2050. Regeringen finder, at det er vigtigt, at EU er med til at lede vejen og viser, at udviklingen af et klimaneutralt samfund går hånd i hånd med en konkurrencedygtig og moderne økonomi. Regeringen vil følge op på Kommissionens udspil og arbejdet med at sætte klar retning for EU mod et klimaneutralt EU i 2050 gennem ambitiøse og omkostningseffektive politikker.

Regeringen finder endvidere, at et klimaneutralt samfund kræver, at alle sektorer bidrager, og at Kommissionen identificerer en række relevante områder, hvor en indsats er central i forhold til at bringe EU i retning af målet om netto-nuludledning. I den forbindelse vil regeringen arbejde for, at EU går i spidsen for en massiv forsknings- og innovationsindsats for at udvikle nye teknologier og processer samt understøtte omkostningsreduktioner af tiltag, der er nødvendige for at nå netto-nuludledning, støttet af et markant skift i finansieringsstrømmene mod lav- og nulemissionsteknologier. Regeringen arbejder derudover for, at EU understøtter en omkostningseffektiv transition til et energisystem fuldt baseret på vedvarende energi, et bidrag fra landbruget, der undgår konkurrenceforvridning, udbredelsen af nul- og lavemissionsteknologier i transportsektoren, en målrettet indsats for at mindske udledningerne fra industrien samt en cirkulær og ressourceeffektiv økonomi. Regeringen vil desuden arbejde for, at der på EU-niveau fastsættes en klar tidsplan for udfasning af benzin- og dieselmotorer. Endelig vil regeringen arbejde for, at EU udvikler og øger incitamentet både for naturlige og teknologiske løsninger til at øge optag og lagring af CO<sub>2</sub>, da netto-nuludledning kræver både optag og lagring i stor skala.

## 11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.