



Energi-,
Forsynings- og
Klimaministeriet

Grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg

Kontor
EU-kontoret

Dato
11. juni 2018

J nr. -

/ KSAN/ BOSKO/ ETA

Forslag om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretø- jers CO₂-emissioner

KOM(2018) 284

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

1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 17. maj 2018 fremsat forslag om fastsættelse af præstationsnormer for CO₂-udledning for nye tunge køretøjer som led i den 3. vej-pakke. Forslaget indeholder krav om et overordnet CO₂-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 CO₂ 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 CO₂-kreditter samt anvendelse af bødestraf i fald de tilladte reduktionsmål overskrides.

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser. De statsfinansielle konsekvenser forventes at være negative og vil blive analyseret nærmere. Forslaget forventes at begrænse transportsektorens udledninger og kan derved bidrage til at reducere omkostninger til opfyldelse af Danmarks reduktionsmål for ikke-kvotebelagte sektorer i 2030. Forslaget ventes at forøge anskaffelsesprisen på tunge køretøjer. Omvendt forventes det, at erhvervet vil opnå besparelser for øget brændstofeffektivitet.

Regeringen er overordnet positiv over for forslaget. Regeringen finder, at EU-initiativer til reduktion af drivhusgasudledninger er særligt relevante på transportområdet og har opfordret Kommissionen til at accelerere overgangen til lavemissionsmobilitet. Regeringen vil arbejde for at fremme udviklingen og udbredelsen af mere klima- og miljøvenlige køretøjer og drivmidler i EU, samt for at der etableres de rette rammer for markedsbaseret udbredelse af nul- og lavemissionskøretøjer.



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 CO₂-udledning for nye tunge køretøjer.

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 2025 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 CO₂-udledninger for nye tunge køretøjer. Forslaget er en del af den 3. vejpakke og bygger på forordningen om bestemmelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer (VECTO), KOM (2017) 2400, samt forordningen om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-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 CO₂-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 CO₂-udledning.

Reduktionskrav

Forslaget sætter et overordnet bindende reduktionsmål for CO₂-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 producentsspecifikke 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 lad, 4 hjul og 2 aksler og tilladt maksimumsvægt over 16 tons,
- lastbiler med lad, 6 hjul og 3 aksler,
- trækere med 4 hjul og 2 aksler og tilladt maksimumsvægt over 16 tons,
- trækere med 6 hjul og 3 aksler.

Mere specialiserede tunge køretøjer friholdes på nuværende tidspunkt for bindende reduktionskrav, idet det vurderes at være teknisk vanskeligt at fastlægge relevante CO₂-krav. Skraldebiler og entreprenør-lastbiler undtages helt for krav grundet deres begrænsede potentiale for omkostningseffektive CO₂-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 CO₂ pr. ton km. Målet vil være beregnet som et vægtet gennemsnit af producentens salg - med efterfølgende registrering - af de fire grupper af køretøjer ved brug af den maksimalt tilladte udledning pr. gruppe.

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 målopfyldelse for den enkelte producent. Lav-emissionskøretøjer – defineret ved en emission under 350 gram CO₂ 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 tilsvaren-



de 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 CO₂/ ton-km. Et eventuelt provenu vil tilfalde EU's fælles budget.

Typegodkendelser

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

Offentliggørelse af data vedr. overholdelse af CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 art. 294) medlovgiver. Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

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 CO₂-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

Forslagets statsfinansielle konsekvenser forventes at være negative. De statsfinansielle konsekvenser vil blive analyseret nærmere.

Samfundsøkonomiske omkostninger

De samfundsøkonomiske omkostninger for Danmark vil blive analyseret nærmere.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget kan have positive økonomiske konsekvenser for erhvervet i form af brændstofbesparelser, hvilket også forventes at være gældende i Danmark, om end omfanget heraf ikke kendes. Forslaget ventes dog at forøge anskaffelsesprisen på tunge køretøjer. De erhvervsøkonomiske konsekvenser vil blive analyseret nærmere.



Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget forventes at begrænse transportsektorens udledninger og kan derved bidrage til at reducere omkostningerne til opfyldelse af Danmarks reduktionsmål for ikke-kvotebelagte sektorer i 2030. Omfanget af CO₂-reduktioner vil blive analyseret nærmere.

Udover fald i CO₂-emissioner ventes forslaget at medføre et fald i NO_x-udledning i 2030 og udledning af fine partikler (PM_{2.5}).

8. Høring

Forslaget har været i høring i Specialudvalget for Energi-, Forsynings- og Klimapolitik og Specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig den 18.-30. maj 2018. 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 CO₂-emissioner fra tunge køretøjer, og fremhæver, at kravene til CO₂-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 CO₂-effekt fra biobrændstofferne ikke tæller med, når lastbilproducenter skal opgøre CO₂-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 CO₂-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 CO₂. 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 CO₂-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 underer 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 CO₂-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 anhangere 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 CO₂-emissioner fra nye tunge køretøjer som en vigtig del af en bredere strategi til at begrænse CO₂-udledningen fra vejtransport og bakker op om tilgangen, hvor der sættes CO₂-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 CO₂-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 motortrækkraft.

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 CO₂/km, g CO₂/t*km og g CO₂/m³*km).

ITD påpeger, at forslaget ikke bør få uhensigtsmæssig 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 CO₂/km er den mest enkle parameter at udregne. Endvidere støtte ITD CO₂-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 incitamentssystem, der belønner producenter, der investerer i innovative teknologier. ITD vægter, at udviklingen bør stimuleres af metodefrihed uden forskrevne metoder eller teknologier til at imødekomme CO₂- og miljøkrav, uden at underminere den overordnede reduktionsmålsætning. ITD er fortalende for en "well-to-wheel" tilgang frem for en "tank-to-wheel", da det giver et mere fyldestgørende billede af CO₂-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. CO₂-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 gennemsnit-



tet. 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 CO₂ akkumuleres over tid, hvorfor det er vigtigt at fastholde et ambitiøst mål for 2025, og at det derfor er afgørende, at opsparings- og lånemechanismen 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 CO₂-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.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er gennemgående positiv over for initiativer i EU, der kan bidrage til dekarbonisering af transportsektoren, og som samtidig ikke forvrider konkurrencen mellem EU's medlemsstater.

Regeringen finder, at EU-initiativer til reduktion af drivhusgasudledninger er særligt relevante på transportområdet. Danmark kan ikke alene drive teknologiudviklingen i transportsektoren, idet danske indkøb af køretøjer er lille globalt set, og der ingen dansk produktion er. Blandt andet derfor er der kun få nationale muligheder for omkostningseffektivt at begrænse CO₂-udledningen fra køretøjer i større skala på en måde, der ikke hæmmer konkurrenceevnen og mobiliteten. Derfor arbejder regeringen for at fremme udviklingen og udbredelsen af mere klima- og miljøvenlige køretøjer og drivmidler i EU, og derfor finder regeringen, at der bør etableres de rette rammer for en markedsbaseret udbredelse af nul- og lavemissionskøretøjer gennem relevante EU-retsakter.

Hvis EU's mål om CO₂-reduktioner inden for de ikke-kvoteomfattede sektorer i 2030 skal nås på den mest omkostningseffektive måde, er der behov for en styrkelse af den nuværende indsats i EU. Regeringen støtter derfor, at Kommissionen i



2016 fremlagde en europæisk strategi for lavemissionsmobilitet, som havde til formål at forene de parallelle krav til mobilitet og dekarbonisering. Regeringen har på den baggrund opfordret Kommissionen til at følge op med konkrete løsningsforslag hurtigst muligt, hvorfor man hilser det velkomment, at Kommissionen nu har fremlagt forslag om fastsættelse af standarder for CO₂-udledning for nye tunge køretøjer.

Regeringen ser positivt på, at Kommissionen overvåger udviklingen i CO₂-udledninger og offentliggør disse af hensyn til forbrugerne og med henblik på at få indblik i, om der opnås reelle reduktioner i CO₂-udledningen.

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 ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.