



**Miljø- og Fødevareministeriet**  
Departementet

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg

Den 8. november 2018  
Sagsnummer: 2018-320

./.

Vedlagt fremsendes til udvalgets orientering samlenotat for rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 3. december 2018 – transportdelen.

Med venlig hilsen

Jesper Wulff Pedersen



---

**SAMLENOTAT**  
**Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 3. december**  
**2018 - transportdelen**

---

1. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport  
- *Generel indstilling*  
KOM (2017) 653

# NOTAT OM RÅDSMØDE (TRANSPORT, TELEKOMMUNIKATION OG ENERGI)

Den 3. december 2018 – transportdelen

## 1. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport KOM(2017) 653

Revideret genoptryk af revideret grundnotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 17. maj 2018. Ændringer er markeret i marginen.

### Resumé

Kommissionen har i november 2017 fremsat forslag om revision af direktiv til fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport (Clean Vehicle Directive – 2009/33/EF). Direktivets titel ændres med forslaget til ”Direktivet om fremme af renere køretøjer til vejtransport til støtte for lavemissionsmobilitet”. Direktivet omfatter offentlige køb af køretøjer. En evaluering af direktivet viste i 2015, at det burde justeres for at indfri sit formål. Kommissionen ønsker med forslaget at fremme bæredygtig transport, mindske udledningen af drivhusgasser og forurenende stoffer samt at fremme attraktive transportmuligheder. Direktivet betyder, at der stilles krav om, at en andel af nye offentlige anskaffelser af køretøjer og servicekontrakter skal være rene. Kommissionen har foreslået ændringer, der som det vigtigste 1) udvider direktivets anvendelsesområde fra køb til også at omfatte leasing, leje og afbetalingskøb samt fra direkte køb og servicekontrakter om passagertransport til også at inkludere andre typer af offentlige servicekontrakter på transportområdet, 2) introducerer mål for minimumskøb i andel af rene køretøjer i de samlede offentlige udbud for hver medlemsstat, og 3) angiver en klar definition af rene køretøjer. Forslaget skønnes at have betydelige statsfinansielle konsekvenser. Forslaget skønnes at have en positiv virkning på miljøbeskyttelsesniveauet. Forslaget forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 3. december 2018 med henblik på generel indstilling.

### Baggrund

Kommissionen har den 8. november 2017 fremlagt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport. Forslaget er modtaget i en dansk sprogudgave fra rådssekretariatet den 10. november 2017.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 192 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 3. december 2018 med henblik på generel indstilling.

### Formål og indhold

Forslaget er en del af vejpakken, som blev fremlagt af Kommissionen den 8. november 2017. De andre forslag i pakken er:

- Forslag om krav til nye person- og varebilers CO<sub>2</sub>-udledning.
- Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv nr. 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (direktivet om kombineret transport).
- En handlingsplan og investeringsløsninger til den transeuropæiske infrastruktur til alternative brændstoffer.
- Forslag til ændring af forordningen om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel.
- Et batteriinitiativ, der har strategisk betydning for EU's integrerede industripolitik, der skal fremme, at køretøjerne, andre mobilitetsløsninger og deres komponenter vil blive opfundet og produceret i EU.

Kommissionen ønsker med forslaget at fremme de overordnede prioriteter og mål om at fremme bæredygtig transport, mindske udledningen af drivhusgasser og forurenende stoffer samt at fremme attraktive transportmuligheder. Kommissionen vurderer, at disse mål bedst understøttes ved en omfattende revision af direktivet.

Bæredygtig transport er et grundlæggende element i den fælles transportpolitik og indgår også som en del af Kommissionens prioriterer for 2015-2019 herunder i Energiunionen og i Investeringsplanen for Europa. Kommissionen har endvidere med strategien fra 2016 om lavemissionsmobilitet understreget, at EU bør være ledende i verden med at afvikle fossile brændstoffer og derfor bør fremskynde denne afvikling inden for transportsektoren for at nå sine mål sat i forbindelse med Paris-aftalen fra 2015. Strategien understreger også behovet for at sikre, at EU i 2050 er godt på vej i en udvikling hen mod nul-emission af drivhusgasser og forurenende stoffer. Da ca. 95 % af køretøjer i EU i dag fortsat bruger fossile brændstoffer, er der behov for at øge andelen af rene køretøjer markant, hvilket direktivændringen understøtter.

Endeligt understreger Kommissionen, at EU's borgere, medlemsstater og industrien vil drage fordel af en øget produktion og markedsoptagelse af rene køretøjer, alternative brændstoffer og nye transport-servicer baseret på digitalisering og automatisering. Disse fordele vil blandt andet være sikrere transport, mere sammenhængende transportsystemer og en reduktion i eksponeringen over for skadelig luftforurening.

Direktivet 2009/33/EF blev oprindeligt vedtaget i 2009 med henblik på at fremme offentlige indkøb af renere køretøjer, da omkostningerne ved indkøb af renere køretøjer fortsat var højere i forhold til indkøb af konventionelle køretøjer, selv om udbuddet af disse renere køretøjer havde været stigende. Direktivet søgte derfor gennem obligatoriske redegørelser for miljø- og energipåvirkningerne i offentlige indkøb af køretøjer at fremme markedet for rene, energieffektive køretøjer, at bidrage til en reduktion af CO<sub>2</sub> og luftforurening samt at øge energieffektiviteten.

Kommission fik i 2015 gennemført en ekstern evaluering af direktivet, der viste, at direktivet fortsat er relevant men har store mangler og derfor bør justeres for mere effektivt at leve op til dets formål om at promovere offentlige indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer. Direktivet har kun i begrænset omfang påvirket reduktionen af drivhusgasser og luftforurenende stoffer og har ingen nævneværdig påvirkning haft på sektoren for rene køretøjers konkurrenceevne eller vækst.

Det gældende direktiv omfatter alene indkøb af køretøjer udført af offentlige myndigheder og operatører underlagt offentlige serviceforpligtelser i forbindelse med offentlig passagertransport (dvs. almindelig busdrift udført af trafiksselskaberne for regionerne). Med forslaget udvides anvendelsesområdet til også at omfatte offentlige myndigheder, passagertrafikoperatører samt andre offentlige transport-servicer (f.eks. ikke-planlagt passagertransport, leje af busser mv.), leasing og leje af køretøjer samt køb af køretøjer på afbetaling. De forskellige andre offentlige transportservicer fremgår af tabel 1 i bilag 1 til forslaget. En række gældende undtagelser videreføres i ændringsforslaget. Dette omfatter køretøjer, der udelukkende er udformet og konstrueret eller tilpasset til anvendelse af de væbnede styrker, køretøjer, der er udformet og konstrueret til først og fremmest at blive anvendt på byggepladser, i stenbrud, i havneanlæg eller i lufthavne, køretøjer, der er udformet og konstrueret eller tilpasset til anvendelse af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet og ordensmagten, pansrede køretøjer, ambulancer, rustvogne, køretøjer med adgang for kørestole, mobilkraner, landbrugs- og skovbrugstraktorer, to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler, bæltekøretøjer, selvkørende køretøjer, som er specielt udformet og konstrueret til arbejdsbrug, og som på grund af sin konstruktion ikke er egnet til transport af passagerer eller varer, og som ikke er en maskine, der er monteret på et motorkøretøjs chassis, busser uden ståpladser og køretøjer til indsamling af affald.

Forslaget introducerer krav til, hvor stor en andel af offentlige indkøb af henholdsvis person- og varebiler, busser og lastbiler, som skal være rene. Kravene er fastsat for hvert land i perioden frem til 2025 og fra 2026 til 2030. Disse fremgår af bilaget til forslaget. Der er ikke sådanne krav i det nuværende direktiv. Konkret betyder det, at 34 % af de omfattede danske lette køretøjer i første periode frem til 2025 og i anden periode fra 2026 til 2030 skal være rene. For tunge køretøjer er kravet 10 % og 15 % af

lastbiler i henholdsvis første og anden periode og 50 % og 75 % af busser i henholdsvis første og anden periode.

For lette køretøjer (køretøjsklasse M1, M2 og N1) indfører forslaget emissionstærskler for henholdsvis CO<sub>2</sub> pr. km og luftforurening. Tærsklerne er angivet for perioden frem til 2025 og fra 2026 til 2030, hvor de skærpes. I første periode frem til 2025 må et rent let køretøj maksimalt udlede 25 g (M1 og M2) og 40 g (N1) CO<sub>2</sub>/km og 80 % i forhold til emissionsgrænseværdierne.<sup>1</sup> For anden periode frem til 2030 anfører direktivet (bilag 1), at lette rene køretøjer ikke må udlede CO<sub>2</sub>, samt at en grænseværdi for luftforurenende emissioner ikke er relevant. Definitionen af et rent let køretøj er dermed skrapere i anden periode frem til 2030 end i første periode frem til 2025. Rene tunge køretøjer (køretøjsklasse M3, N1 og N2) defineres ud fra brugen af alternative brændstoffer.<sup>2</sup> Disse fremgår af bilaget til forslaget. Direktivet vil dog i forslaget være tilpasningsparat til i fremtiden at ændre definitionen for tunge køretøjer til en emissionsbaseret tilgang gennem delegerede retsakter, når der på EU-niveau er vedtaget CO<sub>2</sub>-standarder for tunge køretøjer. De rene køretøjer skal dermed leve op til disse krav for at indgå i opfyldelsen af minimumsmålet for indkøb af rene køretøjer, som nævnt ovenfor.

Med forslaget fjernes metodologiafsnittet til beregning af driftslevetidsomkostninger og dermed værdisætningsmetoden. I stedet indføres minimumsmålene og definitionen af rene køretøjer.

Kommissionen tildeles beføjelser til at ændre definitionen for tunge køretøjer, når der som nævnt ovenfor på EU-niveau er vedtaget CO<sub>2</sub>-standarder for disse.

Der indføres med forslaget rapporteringskrav for medlemsstaterne til Kommissionen med delvis rapportering i 2023 og fuld rapportering hvert tredje år begyndende i 2026.

#### *Formandskabets ændringsforslag*

Formandskabet har fremsat en række ændringsforslag til Kommissionens forslag, hvor de vigtigste er at 1) sænke kravene for busser fra 50 til 45 % i første periode frem til 2025 og fra 75 til 65 % i perioden mellem 2026 og 2030, 2) revidere definitionen af rene tunge køretøjer til at referere direkte til krav om brug af alternative brændstoffer i henhold til brændstofdirektivet (2014/94/EU) samt at definere tunge nulemissionskøretøjer ud fra forordning EC 595/2009 (om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervs-køretøjer), 3) fjerne forslag om komitéprocedure og indsat ny tekst om, at Kommissionen samler og offentliggør de fremsendte rapporter fra medlemsstaterne om implementering af direktivet og at første rapportering først sker i 2026 og derefter hvert 3. år, og 4) fjerne udøvelsen af delegerede beføjelser.

#### **Europa-Parlamentets udtalelser**

Forslaget er blevet behandlet i Europa-Parlamentets Miljøudvalg, der den 10. oktober 2018 vedtog en række ændringsforslag. Miljøudvalgets forslag blev stemt igennem Europa-Parlamentets Plenarforsamling den 25. oktober 2018. De vigtigste af udvalgets ændringsforslag i forhold til Kommissionens forslag er, at 1) EU's institutioner skal også være omfattet af direktivet, 2) omkostningerne for at leve op til direktivets minimumsmål må ikke videreføres til lokale myndigheder, og der skal stilles tilstrækkelige ressourcer til rådighed til disse, 3) EU skal finansielt støtte optagelsen af rene køretøjer og ud-rulningen af den nødvendige infrastruktur, 4) listen i bilaget med omfattede transportservices udvides med en række kategorier blandt andet kontrakter for pakkelevering, kørsler, hvor chauffør er inkluderet, samt forskellige typer af affaldsindsamling, 5) minimumsmålene for rene lette køretøjer hæves til 50 % i både første periode frem til 2025 og anden periode frem til 2030 for EU-15 (undtagen Grækenland). Disse er i Kommissionens forslag pt. 34 % for Danmark i begge perioder. Udvalget ønsker desuden, at Kommissionen laver en handlingsplan til at understøtte infrastrukturen til opladning og tankning af tunge køretøjer på alternative drivmidler til brug til offentlig transport, samt at EU understøtter fælles indkøb samt indkøb på tværs af grænser af rene køretøjer. Endeligt understreges desuden behovet for at beskytte virksomheder i EU imod uretfærdig konkurrence fra tredjelande.

<sup>1</sup> Luftforurenende emissioner ved faktisk kørsel som en procentdel af emissionsgrænseværdierne.

<sup>2</sup> Elektricitet, hydrogen, naturgas, herunder biomethan, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG)).

## Nærhedsprincippet

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet det sammenskriver og reviderer eksisterende EU-lovgivning.

## Gældende dansk ret

Det nuværende direktiv fra 2009 er implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 1394 af 14. december 2010, der har til formål at fremme ordregivende myndigheders indkøb af rene køretøjer. Disse myndigheder skal i henhold til bekendtgørelsen ved indkøb tage hensyn til miljø- og energibelastningen i hele køretøjets driftslevetid ved enten 1) at fastsætte specifikationer for miljø- og energipræstationerne, eller 2) at inddrage energi- og miljøbelastningen som et tildelingskriterie i indkøbsbeslutningen.

## Konsekvenser

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil indebære, at den nuværende bekendtgørelse skal ophæves og en ny bekendtgørelse udstedes for at implementere det reviderede direktiv.

### Økonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes med betydelig usikkerhed at medføre meromkostninger for det offentlige på samlet set godt 2 mia. kr. i perioden 2021-2030. Der er i skønnet ikke taget højde for omkostninger, der følger af, at elbiler har kortere rækkevidde og længere opladningstid end benzinbiler samt behovet for ladestandere, hvorfor meromkostningerne kan være højere. Desuden skønnes forslaget at medføre et mindreprovenu fra registrerings-, ejer- og afgifter på drivmidler på ca. 1 mia. kr. i samme periode.

### Beskyttelsesniveauet og andre konsekvenser

Gevinsterne for miljø og klima som følge af direktivforslaget vurderes i perioden 2021-2030 at udgøre 0,7 mia. kr. i form af gevinster for sundhed, reduceret udledning af drivhusgasser og forbedret luftkvalitet, særligt i de større byer.

Initiativet forventes at medføre en samlet reduktion af drivhusgasser på 0,7 mio. ton. Forslaget kan forventeligt mindske udledningerne fra transportsektoren i EU og i Danmark, og kan bidrage til at opfylde Danmarks klimaforpligtelser.

## Høring

Forslaget har i november 2017 været i skriftlig høring i EU Miljøspecialudvalget, EU-specialudvalget for Energi, Forsyning og Klima og EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Boligministeriet, samt på høringsportalen. Forslaget var i maj 2018 igen i høring i de tre specialudvalg. Derudover har forslaget været drøftet i EU Miljøspecialudvalget i november 2018.

Danske Bilimportører finder, at der overordnet set skal være sammenhæng mellem CO<sub>2</sub>-målsætninger og andre forslag i mobilitetspakken, samt at de officielle typegodkendte normer bør anvendes. Danske Bilimportører havde ingen nye specifikke bemærkninger men henviser generelt til positionspapiret fra sin europæiske pendant European Automobile Manufacturers' Association (ACEA).

Drivkraft Danmark bemærker, at definitionen af alternative drivmidler i forslaget er skæv, herunder definitionen af nulemissions-køretøjer, da denne kun ser snævert på den direkte udledning fra køretøjet. Det er diskriminerende og ikke teknologi-neutralt at fremhæve visse teknologier.

Danmarks Naturfredningsforening henviser til tidligere høringssvar.

### Generelle bemærkninger:

DI Transport støtter forslagens overordnede principper, men mener, at det bør overvejes, hvorvidt forslagens formål allerede er dækket af EU's reduktionsmål for ikke-kvotesektoren, da grønne indkøb af køretøjer og tjenester er en del af løsningen for at nå de danske reduktionsmål for ikke-kvotesektoren. DI Transport fremfører, at forslaget rejser en række spørgsmål, der bør afdækkes.

Det Økologiske Råd havde set frem til ændringsforslaget, men er forundret over det lave ambitionsniveau, da mange større byer allerede i 2020 vil leve op til de nye krav gældende fra 2025.

DTL-Danske Vognmænd (DTL) ser positiv på markedsmodning af ny teknologi gennem offentlige indkøb.

Dansk Erhverv støtter helt overordnet Kommissionens arbejde frem mod en renere bilpark i EU. DE er enige i, at det offentlige bør gå forrest for at mindske forureningen fra køretøjer, og at dette også kan drive det private marked.

Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport (ITD) støtter op om en grøn omstilling af transport- og logistikbranchen samt offentlige udbud som et vigtigt styringsredskab.

Energi- og Olieforum(EOF) støtter generelt initiativer, der fremmer renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport.

#### Bemærkninger, der vedrører direktivets afgrænsning:

Trafikselskaberne i Danmark (Trafikselskaberne) udtrykker bekymring over at forslaget tilsyneladende medfører, at trafikselskabernes flex-trafik også er omfattet af direktivet. DI Transport mener, at det er vigtigt at få afklaret, hvor omfattende forslagets inklusion af tjenestetransport er.

Dansk Erhverv er enig i udvidelse af scope til leje, leasing og afbetalingskøb samt andre offentlige kontrakter end personbefordring.

Dansk Erhverv støtter grundlæggende et forslag, hvor kun lette køretøjer er omfattet af direktivet.

ITD støtter udvidelsen af scope, da offentlige udbud og indkøb er vigtige styringsredskaber til at nå mål for CO<sub>2</sub>-udledning.

#### Bemærkninger, der vedrører direktivets definition af rene køretøjer:

DI Transport, ITD, De Danske Bilimportører, EOF og Dansk Erhverv fremhæver alle, at forslaget i sin nuværende form ikke har, men bør have en teknologi-neutral tilgang. ITD finder det ligeledes problematisk, at udelukkende el, hydrogen, naturgas og biometan er med i definitionen for rene tunge køretøjer, da denne liste ikke er fyldestgørende. DI Transport mener desuden, at 0-emissionskøretøjer bør omfatte både el, brint, biogas og biobrændstoffer. De Danske Bilimportører understreger, at der således ikke bør udpeges særlige alternative brændstoffer til de tunge køretøjer, der i stedet ligesom for lette køretøjer skal have krav med CO<sub>2</sub>-emissionsværdier. EOF ønsker, at alternative brændstoffer for tunge køretøjer omfatter biobrændstoffer.

Trafikselskaberne bemærker, at definitionen af rene køretøjer virker vilkårlig, da dieselbusser, der anvender syntetisk biodiesel ikke tæller med. Trafikselskaberne henviser desuden til den internationale organisation for kollektiv trafik (UITP), der konstaterer, at forslaget ikke tager højde for den relative tekniske umodenhed inden for elektriske og alternativt drevne busser.

De Danske Bilimportører så gerne, at Kommissionen i forslaget indarbejdede Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO), der netop omhandler tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner. Det Økologiske Råd er enige i, at VECTO bør inddrages, da det har et betydeligt talgrundlag.

Det Økologiske Råd mener, at mængden af alternative drivmidler er begrænset, hvor kun elektrificering er realistisk på stor skala. Naturgas bør ikke indgå i definition af rene køretøjer, da det ikke er rent. Biogas bør ifølge Det Økologiske Råd kun indgå i det omfang, der kan dokumenteres brug af seriøs certificeringsordning og kun til tunge køretøjer.

Dansk Erhverv er enig i behovet for en klar definition af rene køretøjer. Dansk Erhverv støtter en "Tank to Wheel"-tankegang, men understreger, at samtidigt bør tages højde for et køretøjs total miljøpåvirkning gennem hele dens livscyklus.

FDM mener, at internationale standarder for CO<sub>2</sub>-udledning fra lette køretøjer er afgørende for, at Danmark kan nå sine reduktionsmål for ikke-kvotesektoren.

#### Bemærkninger, der vedrører direktivets minimumsindkøbskrav til køb af rene køretøjer

Trafikselskaberne bemærker, at kravene til indkøb af rene busser virker vidtgående i forhold til de lignende krav til lastbiler.

Det Økologiske Råd understreger, at mange større byer allerede i 2020 vil leve op til de nye krav gældende fra 2025. Det Økologiske Råd foreslår derfor, at andelen af rene lette køretøjer i stedet bør være 50 % i 2025 og 90 % i 2030. For lastbiler bør målet ligeledes være 50 % i 2025 og 90 % i 2030.

ITD støtter minimumsmål for både andelen af rene og tunge køretøjer. Der skal dog være balance mellem krav og længden af de offentlige servicekontrakter, da nogle køretøjer (eks. renovationsbiler) har lange afskrivningsperioder. Hvis der ikke tages højde for dette, risikerer man ifølge ITD, at offentlige virksomheder udkonkurrerer private transport- og logistikvirksomheder inden for eksempelvis affaldssektoren.

#### Bemærkninger, der vedrører direktivets økonomiske aspekter

Trafikselskaberne forventer, at forslaget medfører en betydelig merudgift til kollektiv transport finansieret af kommuner og regioner. Hvis det eksisterende omkostningsniveau opretholdes, vil antallet af køretimer og busser ifølge Trafikselskaberne falde, hvormed privatbilismen styrkes i forhold til kollektiv transport. DI Transport bemærker, at forslaget ikke må medføre en reduktion i den kollektive transport.

Trafikselskaberne bemærker, at forslaget ikke har indberegnet omkostningerne ved udbygning af infrastruktur til alternative drivmidler.

Trafikselskaberne henviser desuden til den internationale organisation for kollektiv trafik (UITP), der konstaterer, at forslaget placerer den største byrde på kollektiv trafik, der i modsætning til mange passerbiler allerede er en ret ren og dermed klimavenlig form for transport.

DTL mener, at man skal være opmærksom på, hvad små og mellemstore virksomheder, der byder på offentlige opgaver, reelt kan løfte af ny teknologi og brændstoftyper.

DTL mener, at det er vigtigt, at indregne realistiske og ikke for korte afskrivningsperioder af anskaffede køretøjer. Det bør overvejes, at den offentlige udbyder påtager sig de teknologiske og økonomiske risici ved nye teknologier, som små og mellemstore virksomheder ikke kan påtage sig.

Dansk Erhverv mener, at der ikke bør stilles for store krav til små og mellemstore virksomheder, der skal byde på offentlige udbud, da direktivet i så fald vil udelukke en del af dem fra at byde.

#### Bemærkninger, der vedrører delegerede retsakter

De Danske Bilimportører er bekymrede for forslagets ide om, at Kommissionen kan ændre på kravene til tunge køretøjer igen, når der på EU-niveau er udarbejdet CO<sub>2</sub>-baserede emissionsværdier for disse. Dermed forstyrres udbud og efterspørgsel unødvendigt af flere omgange. De Danske Bilimportører havde i stedet foretrukket, at tunge køretøjer først blev omfattet af det reviderede direktiv, når EUnormerne for tunge køretøjer var endeligt udarbejdet.

ITD støtter muligheden for delegerede retsakter under forudsætning af, at senere nye CO<sub>2</sub>-krav til lastbiler ikke erstatter, men supplerer regler om alternative drivmidler, således at investeringer i alternative drivmidler ikke efterfølgende undermineres af et regelskift til CO<sub>2</sub>-krav. ITD opfordrer derfor til at de nationale eksperter, der skal involveres i forbindelse med vedtagelsen af en delegeret retsakt, konsulterer transport- og logistikbranchen om påvirkningen af markedet.

#### Bemærkninger, der vedrører administrative byrder forbundet med direktivet

ITD fremhæver, at de fremtidige krav tydeligt skal kommunikeres ved dansk implementering af reglerne for at sikre en hensigtsmæssig udskiftning af lastbilparken.



### Andet

Trafikselskaberne bemærker, at mange kontrakter om passagertrafik er op til 12 år lange, og at forslaget ikke tager højde for, at en del allerede indgåede kontrakter fortsat vil være gældende ved direktivets ikrafttræden i 2025. DI Transport mener, at konsekvenserne for eksisterende servicekontrakter skal afdækkes.

Det Økologiske Råd gør opmærksom på, at de af reguleringen omfattede køretøjer, der erhverves i 2030, vil have indflydelse på CO<sub>2</sub>-udledningen frem til 2050.

FDM ønsker, at de danske afgiftsregler undersøges, da de i dag ikke hjælper forbrugerne til at vælge de sikre og miljøvenlige alternativer.

KL støtter Trafikselskabernes høringssvar.

Elbilforeningen - Forenede Danske Elbilister (FDEL) støtter generelt arbejdet mod en grønnere bilpark men finder forslaget ambitionsniveau for lavt. Elbilforeningen - Forenede Danske Elbilister mener, at elektrificering pga. udbredelse, infrastruktur, teknologi og investeringer er den eneste realistiske vej at gå. Elbilforeningen - Forenede Danske Elbilister mener, at der skal være mere ambitiøse krav, og at andelen af rene lette køretøjer bør være mindst 50 % i 2025 og 90 % i 2030. Elbilforeningen - Forenede Danske Elbilister mener, at det danske afgiftssystem i langt højere grad skal gøre det nemt for forbrugerne at vælge miljøvenlige biler (lette køretøjer), samt at der skal være et økonomisk langsigtet incitament for at vælge for eksempel elbiler.

Kommunernes Landsforening støtter generelt nedbringelse af CO<sub>2</sub> for transportsektoren samt specifikt målsætningerne om renere køretøjer, dog under forbehold for hvordan kravene konkret formuleres. Desuden ønsker Kommunernes Landsforening teknologisk valgfrihed for kommunerne i forbindelse med udbud. Kommunernes Landsforening understreger, at kommunerne forventer at blive kompenseret for eventuelt øgede udgifter via DUT og opfordrer derfor til at der afsættes midler til infrastruktur for de alternative brændstoffer.

Dansk Miljøteknologi er enig i forslaget formål, da det kan medføre reduktioner i udledninger af luftforurening og drivhusgasser, og derigennem bidrage til at indfri Danmarks kommende EU 2030-reduktionsmål for de ikke-belagte sektorer. Dansk Miljøteknologi støtter introduktionen af minimumsmål.

Danmarks Naturfredningsforening finder betegnelsen "rene køretøjer" misvisende, da alle køretøjer har en klima- og miljøbelastning. Desuden mener Danmarks Naturfredningsforening, at kriterierne for de køretøjer, der fremmes bør bygges på skalerbarhed, da drivmidler, hvor bæredygtigheden (herunder mulighed for skalerbarhed) ikke kan sikres, ikke bør tilgodeses. Danmarks Naturfredningsforening støtter Det Økologiske Råds kommentar fra første høringssrunde om, at blandt alternative drivmidler er kun elektrificering realistisk på stor skala. Naturgas bør ikke indgå i definition af rene køretøjer, da det ikke er rent, samt at biogas kun bør indgå i det omfang, der kan dokumenteres brug af seriøs certificeringsordning og kun til tunge køretøjer. Danmarks Naturfredningsforening bemærker også, at electrofuels, for eksempel DME, bør inkluderes i direktivet.

Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport (ITD) har ingen yderligere bemærkninger i forhold til første høringssrunde.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning har ingen bemærkninger.

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

En del medlemsstater har været positive over for ændringsforslaget men anført undersøgelsesforbehold, da de fortsat er ved at gennemgå forslaget og dets nationale konsekvenser. De største forbehold for forslaget forventes at vedrøre omkostningerne ved administrationen af den nationale implementering, medlemsstaternes individuelle minimumsmål og særligt for lastbiler, delegationsbeføjelsen samt definitionen af rene tunge køretøjer.

### **Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen arbejder for et klimaneutralt samfund senest i 2050, hvor der ikke udledes flere drivhusgasser, end vi optager. Et vigtigt element i vejen mod dette er udfasningen af benzin- og dieselmotorer i Danmark. Forslaget understøtter denne udvikling.

Det er regeringens mål, at der fra 2030 ikke længere sælges nye benzin- og dieselmotorer i Danmark. Det er regeringens ambition, at den kollektive busstrafik skal gå foran, hvorfor alle nye busser i byerne i 2025 skal være nulmissionskøretøjer, og rutebusser fra 2030 ikke længere skal forurene i byerne.

Regeringen ønsker derfor sammen med andre ambitiøse medlemsstater at sende et klart signal til bilindustrien og resten af verden om, at EU vil have renere biler på vejene. Samtidigt ønsker regeringen i EU at presse på for ambitiøse krav til nye køretøjer. Elbiler er dog stadig alt for dyre i forhold til benzin- og dieselmotorer. Danmark er derfor afhængige af, at teknologiudviklingen går hurtigere. Det er endvidere vigtigt, at der sikres teknologineutralitet.

Regeringen lægger i forhandlingerne om direktivet vægt på ambitiøse krav til offentlige indkøb, leje eller leasing af køretøjer. For så vidt definitionerne af renere køretøjer støtter regeringen, at disse gøres tydelige.

Regeringen er positiv i forhold til, at forslaget omfatter det offentliges benyttelse af køretøjer, hvad enten der er tale om indkøb, leje, leasing, afbetalingskøb, kontrakter om offentlig trafikbetjening og offentlige kontrakter om transportydelse.

Regeringen bifalder, at der på EU-plan stilles konkrete mål for det offentliges anskaffelse af renere køretøjer på en sådan måde, at der sker en fornuftig indfasning i takt med teknologiudviklingen frem mod 2030. Regeringen arbejder for at ingen inklusiv offentlige myndigheder efter 2030 indkøber benzin- og dieselmotorer, og at alle busser i byerne fra 2030 er rene. Regeringen finder det vigtigt, at der er en fornuftig indfasning af rene køretøjer hen imod 2030.

Regeringen arbejder for, at indfasningen af nulmissionsbiler, busser og lastbiler tilrettelægges hensigtsmæssigt frem mod 2030. Regeringen arbejder for ambitiøse krav til alle medlemsstater.

### **Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Der er oversendt et revideret grundnotat til Folketingets Europaudvalg den 17. maj 2018.

Der er oversendt grundnotat om sagen til Folketingets Europaudvalg den 21. december 2017.

Notaterne er ligeledes fremsendt til Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg.