



NYHEDSBREV | 2020-2021 | 22. FEBRUAR 2021

EU-nyt: International vejfragts CO2-udledninger stiger med ca. 5 pct. som følge af kontroversielle elementer af Vejpakke I.

Kommissionens længe ventede konsekvensanalyser, der ser nærmere på de klima- og konkurrencemæssige konsekvenser af dele af Vejpakke I, indikerer, at den internationale fragtsektors CO2-udledninger vil stige med end 3 mio. tons i 2023. Ændringerne forventes ikke at flytte store markedsandele fra østeuropæiske lastbiler til vesteuropæiske.

Kommissionen og østeuropæiske medlemslande bekymret over klimamæssige konsekvenser

Da Rådet og Europa-Parlamentet nåede frem til et kompromis om Vejpakke I skabte særligt to elementer en del opmærksomhed: Forpligtelsen til, at lastbiler skal vende hjem til deres hjemland mindst hver 8. uge (herefter "return of vehicle") og muligheden for, at lastbilssegmentet af en kombineret transport (en transport, som involverer flere transportformer, typisk jernbane og vejtransport) kan omfattes af cabotagereglerne. Sidstnævnte forventes ifølge [Agence Europe](#) kun anvendt af Danmark og Sverige.

Allerede i forbindelse med vedtagelsen af Vejpakke I den 9. juli 2020 gjorde Kommissionen det klart, at man var meget bekymret over de klimamæssige konsekvenser af særligt de to elementer, som ikke havde været en del af deres oprindelige forslag. Tilsvarende protesterede en række østeuropæiske lande også over reglerne, som man fandt undergravede EU's klimamålsætninger og udgjorde en urimelig diskrimination af særligt østeuropæiske operatører.

Kommissionen annoncerede som følge heraf, at man ville få udarbejdet konsekvensanalyser af de kontroversielle elementer. Konsekvensanalyserne var oprindeligt ventet allerede i starten af efteråret 2020, men blev forsinket. Den 19. februar 2021 blev de to konsekvensanalyser endelig offentliggjort. Det er ikke normal praksis, at Kommissionen udarbejder konsekvensanalyse vedrørende de endelige kompromisser indgået af Europa-Parlamentet og Rådet, men i dette tilfælde fandt man, at kompromisset indførte nye krav, der medførte omfattende konsekvenser, som ikke var omfattet af den oprindelige konsekvensanalyse.

Hvor store konsekvenser?

Konsekvenserne afhænger af, hvilket scenarie, der kommer til at udspille sig.

Return of vehicle

For så vidt angår "return of vehicle", forventes i udgangspunktet kun en begrænset omorganisering af vejtransportsektoren. Der er således begrænset udsigt til en større omlægning af sektoren, hvor godskørsel i Vesteuropa i højere grad udføres af vesteuropæiske firmaer. Østeuropæiske firmaer vil fortsat have et markant lavere omkostningsniveau end vesteuropæiske firmaer. Yderligere kompliceres en omlægning af, at der er mangel på lastbilchauffører i Vesteuropa. Der kan i stedet forventes en vis omlægning fra de østeuropæiske lande, der ligger længst væk fra Vesteuropa og i særdeleshed de lande, som i dag ikke er medlem af Schengen-systemet, til de mere centralt placerede østeuropæiske lande, som Tjekkiet, Ungarn, Slovenien og Polen, hvor lastbilerne allerede i dag returnerer relativt ofte.

"Return of vehicle" forventes i 2023 at bidrage til, at CO₂-udledningerne fra international vejfragt stiger med cirka 4,6 pct., mens ændringerne for så vidt angår kombinerede transporter alene forventes at bidrage med en stigning i størrelsesordenen 0,4 pct. Stigningen i CO₂-udledninger kan dog forventes at aftage over tid, i takt med, at transportoperatørerne forventes at omlægge deres drift delvist (og dermed går fra det mest sandsynlige scenarie til et mindre omfattende). For så vidt angår luftforureningen forventes "return of vehicle"-bestemmelsen at medføre negative sundhedsmæssige effekter til en værdi af 25,9 mio. euro.

For så vidt angår omfanget af cabotagekørsel er det vurderingen, at effekten vil være begrænset. Det skyldes, at de lastbiler, der er længere tid væk fra deres hjemland end 8 uger, oftest er involveret i "cross trade" (når en lastbil kører mellem to andre lande end det land, som den har hjemme i) og i mere begrænset omfang udfører cabotagekørsel.

Tabel 1 opsummerer nogle af de centrale tal ved de forskellige scenarier:

Tabel 1

| | Simpel overholdelse af | Delvis omstrukturering af | Høj grad af omstrukturering af markedet |
|--|------------------------|---------------------------|---|
|--|------------------------|---------------------------|---|

| | reglerne (forventet scenarie) | markedet (forventet over tid) | |
|--|-------------------------------|-------------------------------|----------------|
| Ændring i antal kilometer kørt (millioner) | +2.528 (+4,8 %) | +706 (+1,4 %) | +436 (+0,8 %) |
| CO2-udledninger (tusinder tons) | +2.900 (+4,6 %) | +810 (+1,3 %) | +500 (+0,8 %) |
| Omkostninger ved luftforurening | +25,9 mio. euro | +7,2 mio. euro | +4,5 mio. euro |

Kombineret transport

Konsekvensanalysen vedrørende kombinerede transporter identificerer potentielle problemer for fremtiden for europæisk jernbanetransport, herunder særligt i Norden. Det skyldes, at en eventuel klassificering af vejtransportdelen af en kombineret transport som cabotage, vil medføre at godstransport omlægges fra kombineret jernbane- og vejtransport til ren international vejtransport. Hermed vil mængden af transport via jernbanenettet falde, hvorfor det kan være nødvendigt at skære i antallet af afgange, hvilket igen kan gøre international jernbanetransport mindre konkurrencedygtigt.

Nyt forslag fra Kommissionen?

Om end en stigning på ca. 5 pct. i CO2-udledningen fra den internationale vejtransport i Europa er markant, er det endnu uklart, hvorvidt Kommissionen, som den tidligere har varslet, at den overvejede, vil komme med forslag til, hvordan man kan rette op herpå. Ifølge Agence Europe vil Kommissionen den kommende tid "gå i dialog" med Europa-Parlamentet og Rådet om den rette vej frem.

Det står dog allerede nu klart, at en række østeuropæiske medlemslande og medlemmer af Europa-Parlamentet vil bruge konsekvensanalyserne til at understrege deres pointe om, at de kontroversielle elementer i Vejpakke I udgør et reelt klimamæssigt problem. Omvendt må særligt vesteuropæiske medlemslande og medlemmer af Europa-Parlamentet forventes at pege på, at den forventede stigning i CO2-udledningerne vil være midlertidig og kun vare ved til der sker en større grad af markedstilpasning.

Vil du vide mere?

EU-note om EU-institutionernes arbejde med konsekvensanalyser:

↳ [EU-note E 8](#)

De to konsekvensanalyser:

↳ [Kombinerede transport \(engelsk\)](#)

↳ [Return of vehicle \(engelsk\)](#)

Kommissionens udtalelse fra juli 2020 om return of vehicle og muligheden for at lade vejelementet i en kombineret transport omfatte af cabotagereglerne:

↳ [Pressemeddelelse \(engelsk\)](#)

Produceret og skrevet af:

Mathias Grønbek Lydholm, EU-chefkonsulent, tlf. 5107