



## Notat til Folketingets Europaudvalg

**Dato**  
28. september 2023

### Forelæggelse af to klimasager

<b>Dagsorden</b>	<b>Side</b>
1. Forslag om revision af CO <sub>2</sub> -reduktionskrav til nye tunge køretøjer, KOM(2023) 88. - <i>Nyt forhandlingsoplæg</i>	2
2. Forslag til forordning om fastlæggelse af en EU-certificeringsramme for kulstoffjernelse, KOM(2022) 672. <b>(notat følger)</b> - <i>Nyt forhandlingsoplæg</i>	



## 1. Forslag om revision af CO<sub>2</sub>-reduktionskrav til nye tunge køretøjer

KOM(2023) 88

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i margenen.

### 1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 14. februar 2023 fremsat forslag om revision af reduktionskravene til nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-udledninger. Forslaget hænger tæt sammen med forslagene i Fit for 55-pakken og REPowerEU. Den nuværende forordning indeholder et overordnet CO<sub>2</sub>-reduktionskrav i EU på 15 pct. fra og med 2025 og på 30 pct. fra og med 2030 i forhold til niveauet i 2019. Med revisionen lægges der op til at skærpe CO<sub>2</sub>-reduktionskravet fra 2030 til 45 pct. i forhold til niveauet i 2019. Kommissionen foreslår desuden at sætte nye CO<sub>2</sub>-reduktionskrav fra 2035 og fra 2040 på hhv. 65 pct. og 90 pct. Dertil foreslår Kommissionen et krav om 100 pct. nye nulemissionsbybusser fra og med 2030. Desuden foreslås det at udvide kravene fra de nuværende fire grupper af tunge køretøjer til at omfatte næsten alle tunge køretøjer, herunder alle lastbiler over 5 ton, bybusser og turbusser over 7,5 ton og påhængskøretøjer og sættevogne over 8 ton. Disse køretøjer skønnes tilsammen at stå for mere end 25 pct. af EU's udledninger fra transportsektoren og forbruger 42 pct. af EU's dieselforbrug i transportsektoren, hvoraf en betydelig andel kommer fra Rusland. Forslaget skal således bidrage til at reducere CO<sub>2</sub>-udledninger, men også til at sikre EU's energisikkerhed.

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser. De statsfinansielle konsekvenser forventes at være negative. CO<sub>2</sub>-reduktionskravene forventes at begrænse transportsektorens udledninger og kan derved bidrage til opfyldelsen af Danmarks nationale reduktionsmål for de ikke-kvotebelagte sektorer i 2030 samt klimaneutralitetsmål.

Regeringen er overordnet positiv over for forslaget. Regeringen finder, at EU-initiativer til reduktion af CO<sub>2</sub>-udledninger er særligt relevante på transportområdet, og forslaget om skærpede CO<sub>2</sub>-reduktionskrav til nye tunge køretøjer er et vigtigt skridt i den retning.

Det spanske EU-formandskab forventes at sætte sagen på dagsordenen for miljørådsmødet den 16. oktober 2023 til generel indstilling.

### 2. Baggrund

Europa-Kommissionen har den 14. februar 2023 fremsat forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om revision af forordningen vedr. fastsættelse af reduktionskrav til nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-udledninger, KOM(2023) 88. Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 27. marts 2023. 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.



Ifølge Kommissionen står tunge køretøjer for over 6 pct. af EU's samlede drivhusgasudledninger, og uden yderligere regulering forventes andelen fra tunge køretøjer at stige. Forslaget vil bidrage til EU's mål om mindst 55 pct. reduktion i drivhusgasudledningerne i 2030 i forhold til 1990 samt EU's mål om klimaneutralitet senest i 2050. Derudover vil forslaget bidrage til EU's mål om at reducere drivhusgasudledningerne med 40 pct. inden for hver af de ikke-kvotebelagte sektorer, herunder transport, i forhold til 2005. Forslaget ventes desuden at mindske efterspørgslen efter importerede fossile brændstoffer og er således i tråd med EU's REPowerEU-plan, som understreger behovet for at accelerere transitionen mod nulemissionskøretøjer for at gøre EU mindre afhængig af fossile brændsler, herunder fra Rusland.

Forslaget skal ses i sammenhæng med forordningen om infrastruktur for alternative drivmidler (AFIR), der blev vedtaget d. 25. juli 2023, og som sætter krav til etableringen af den nødvendige tank- og opladningsinfrastruktur for både lette og tunge køretøjer. Forslaget skal også ses i forbindelse med Kommissionens forslag til skærpede regler i Euro 7-forordningen, som bl.a. stiller krav til udledning af luftforurening fra køretøjer. Dertil vil det nye kvotehandelsystem for bygninger og transport understøtte omstillingen til brændstofeffektive lastbiler og højne efterspørgslen på de tunge nulemissionskøretøjer.

Forslaget bygger på forordning (EU) 2017/2400 om bestemmelse af CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer (VECTO) samt forordning (EU) 2018/858 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer. Kommissionens forslag sammenskriver forordning (EU) 2018/956 om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug og forordning (EU) 2018/956 vedr. fastsættelse af reduktionskrav til nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-udledninger. Den tilføjede artikel 13a-13f i Kommissionens forslag er således overført fra den tidligere overvågnings- og indberetningsregulering. Det giver ifølge Kommissionen en række fordele at samle de to stykker regulering, herunder at lovgivningen simplificeres og sikrer konsistent fortolkning af bestemmelserne om indberetning samt CO<sub>2</sub>-reduktionskrav.

Det spanske EU-formandskab forventes at sætte sagen på dagsordenen for miljørådsmødet den 16. oktober 2023 til generel indstilling.

### 3. Formål og indhold

Formålet med forordningen er ifølge Kommissionen:

- at reducere CO<sub>2</sub>-udledningerne fra tunge køretøjer på en omkostningseffektiv måde i overensstemmelse med EU's klimamål og samtidig bidrage til at forbedre EU's energisikkerhed.
- At skabe fordele ved en større udbredelse af mere energieffektive køretøjer for de europæiske transportvirksomheder og -brugere, hvoraf de fleste er små og mellemstore virksomheder.



- At styrke den europæiske industris innovative og teknologiske lederskab i EU ved at kanalisere investeringer over i nulemissionsteknologi for at sikre konkurrencedygtighed og stimulere beskæftigelsen.

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

#### *CO<sub>2</sub>-reduktionskrav*

Den nuværende forordning indeholder et overordnet bindende CO<sub>2</sub>-reduktionskrav på 15 pct. fra og med 2025 og på 30 pct. fra og med 2030 i forhold til den gennemsnitlige udledning på EU-niveau i hhv. 2019 og 2025 afhængigt af køretøjsundergruppe. Med revisionen foreslår Kommissionen følgende overordnede CO<sub>2</sub>-reduktionskrav:

- 45 pct. emissionsreduktion fra 2030
- 65 pct. emissionsreduktion fra 2035
- 90 pct. emissionsreduktion fra 2040 og frem.

Dertil skal alle ny bybusser være nulemissionsbusser fra 2030.

De overordnede CO<sub>2</sub>-reduktionskrav beskriver, hvor meget CO<sub>2</sub>-udledningerne skal reduceres i gennemsnit i forhold til baselineåret, som er 2019 for de typer køretøjer, der allerede er omfattet af reguleringen, og 2025 for de typer køretøjer, som vil blive omfattet af reguleringen med revisionen.

De overordnede CO<sub>2</sub>-reduktionskrav udmøntes i specifikke reduktionskrav til producenterne, jf. beskrivelse i afsnit nedenfor.

Nedenstående tabel 1 viser, hvordan de beskrevne undergrupper af køretøjer bidrager til de overordnede CO<sub>2</sub>-reduktionskrav.

#### *Krav om 100 pct. nulemissionsbusser fra 2030*

Det foreslås, at alle nye bybusser skal være nulemissionsbusser fra og med 2030. Af forslaget fremgår dog en undtagelsesmulighed, hvor medlemsstaterne kan beslutte at udelukke en begrænset andel af de bybusser, der er registreret i hver rapporteringsperiode fra forpligtelsen, såfremt formålet med køretøjet ikke kan betjenes af et nulemissionskøretøj, og at det derfor er i offentlighedens interesse at registrere et ikke-nulemissionskøretøj til at opfylde målet. Det foreslås, at Kommissionen får tillagt beføjelse til at vedtage delegerede retsakter for at definere den maksimale andel af køretøjer, som et medlemsland kan udelukke, og de socioøkonomiske omkostninger forbundet med territoriale og meteorologiske forhold, der begrundet undtagelsen.

For nye påhængskøretøjer og sættevogne foreslås CO<sub>2</sub>-reduktionskrav med henblik på øget energieffektivitet. Da de fleste forbedringer kommer fra relativt billige teknologier såsom aerodynamiske forbedringer, vurderes energieffektivitet at være den



mest omkostningseffektive måde at opnå CO<sub>2</sub>-reduktioner for påhængskøretøjer og sættevogne.

**Tabel 1**

**CO<sub>2</sub>-reduktionskrav for nye tunge køretøjer**

CO <sub>2</sub> -reduktionskrav ift. niveauet i hhv. 2019 og 2025*				
Køretøjsundergruppe	2025-2029	2030-2034	2035-2039	Fra 2040
Medium lastbiler >5 ton - <7,4 ton	0	43 pct.	64 pct.	90 pct.
Tunge lastbiler >7,4t	0	43 pct.	64 pct.	90 pct.
Tunge lastbiler >16t med 4x2 og 6x4 akselkonfiguration	15 pct.	43 pct.	64 pct.	90 pct.
Tunge lastbiler >16t med speciel akselkonfiguration	0	43 pct.	64 pct.	90 pct.
Turbusser	0	43 pct.	64 pct.	90 pct.
Påhængskøretøjer	0	7,5 pct.	7,5 pct.	7,5 pct.
Sættevogne	0	15 pct.	15 pct.	15 pct.
Bybusser	0	100 pct.	100 pct.	100 pct.

Anm.: Grunden til at CO<sub>2</sub>-reduktionskravene i 2030 og 2035 ikke stemmer overens med de overordnede CO<sub>2</sub>-reduktionskrav på hhv. 45 pct. og 65 pct. er, at kravet om 100 pct. nulemissionsbybusser i 2030 er regnet med i de overordnede reduktionskrav.

\*For den køretøjsundergruppe, som er reguleret i den nuværende forordning (tunge lastbiler >16t med 4x2 og 6x4 akselkonfiguration) er referenceperioden fra den 1. juli 2019 til den 30. juni 2020, mens referenceperioden for de øvrige køretøjsundergrupper er fra den 1. juli 2025 til den 30. juni 2026.

Kilde: COM(2023) 88 final, Annex I, afsnit 4.3

### Specifikke krav til producenter

Fra 2025 og i hver efterfølgende årlige indberetningsperiode vil Kommissionen ifølge forslaget beregne et specifikt CO<sub>2</sub>-reduktionskrav for hver producentudtrykt i gram CO<sub>2</sub> pr. ton-km.

### Udvidelse af anvendelsesområde

Den nuværende forordning omfatter følgende fire grupper af tunge køretøjer:

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

Med revisionen foreslås det at udvide kravene i forordningen til at omfatte næsten alle tunge køretøjer med certificerede CO<sub>2</sub>-udledninger, dvs. alle køretøjsgrupper under forordning (EU) 2017/2400 om bestemmelse af CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstof-forbrug for tunge køretøjer (køretøjsgrupper 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10, 11, 12 og 16). Dette svarer til alle lastbiler over 5 ton, bybusser og turbusser over 7,5 ton, samt påhængskøretøjer og sættevogne over 8 ton (se også tabel 1 i afsnittet ovenfor).



#### *Definition af nul- og lavemissionskøretøjer*

I den nuværende forordning (EU) 2019/1242 defineres et nulemissionskøretøj som et tungt køretøj, der udleder maksimum 1 gram CO<sub>2</sub> pr. køretøjs-km. I Kommissionens forslag øges grænseværdien, så et tungt nulemissionskøretøj må udlede op til 5 gram CO<sub>2</sub> pr. ton-km. Samtidig ændres måleenheden fra køretøjs-km til ton-km<sup>1</sup>. Samlet svarer det til en forhøjelse med faktor 15 til 70 afhængigt af køretøjsundergruppe.

Et tungt lavemissionskøretøj er defineret som et tungt køretøj, hvis specifikke CO<sub>2</sub>-udledninger er mindre end halvdelen af CO<sub>2</sub>-referenceudledningerne for alle køretøjerne i den køretøjsundergruppe, som det tunge køretøj tilhører. CO<sub>2</sub>-referenceudledningerne er gennemsnittet af de specifikke CO<sub>2</sub>-udledninger i referenceperioden for alle nye tunge køretøjer i hver undergruppe af køretøjer.

#### *Undtagelser fra forordningen*

Kommissionen foreslår, at følgende køretøjer undtages fra CO<sub>2</sub>-reduktionskravene:

- køretøjer, der benyttes til minedrift, skovdrift og landbrugsmæssige formål
- køretøjer, der er udformet og konstrueret til anvendelse af væbnede styrker, og bæltekøretøjer
- køretøjer, der er udformet og konstrueret eller tilpasset til anvendelse af civilbeskyttelsestjenester, brandvæsenet eller ordensmagten eller akutlægehjælpstjenester
- erhvervskøretøjer, som f.eks. renovationsvogne.
- "ikke-certificerede" køretøjer, herunder små lastbiler mellem 3,5-5 ton.

Derudover foreslår Kommissionen, at småproducenter, som registrerer færre end 100 nye tunge køretøjer i EU i et givent år, undtages fra CO<sub>2</sub>-reduktionskravene. Begrundelsen herfor er, at indførelsen og brug af ny teknologi er dyrere for småproducenter end for større producenter, da de i mindre grad kan udnytte stordriftsfordele i deres produktion. Undtagelse fra CO<sub>2</sub>-reduktionskravene vil derfor hjælpe små producenter, der registrerer op til 100 køretøjer, fra de høje overholdelsesomkostninger, som de ville stå over for, såfremt de blev omfattet af reguleringen.

#### *Udfasning af incitamentsmekanisme for fremme af nul- og lavemissionskøretøjer*

Det foreslås at fjerne incitamentsmekanismen for nul- og lavemissionskøretøjer (ZLEV-mekanismen) efter 2029, da Kommissionen forventer at markedets optag af nul- og lavemissionskøretøjer fra 2030 vil blive drevet af de skærpede CO<sub>2</sub>-reduktionskrav, som træder i kraft i 2030. Mekanismen vil frem mod 2029 udelukkende gælde for de typer køretøjer, som er omfattet af den nuværende forordning.

Den nuværende forordning (EU) 2019/1242 indeholder en incitamentsmekanisme til

---

<sup>1</sup> En køretøjs-km er defineret som trafikarbejdet (i km) foretaget med godstransport, hvorimod ton-kilometer er defineret som ton gods transporteret i kilometer.



at øge andelen af nul – og lavemissionskøretøjer. Før 2025 består incitamentsordningen af såkaldte 'superkreditter', der kan inddrages i beregningen af, om producenters specifikke CO<sub>2</sub>-reduktionskrav 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 udledninger. Lavemissionskøretøjer kan tælles som op til to køretøjer afhængig af, hvor tæt de er på nulemission. Fra 2025-2029 bestemmes nul- og lavemissionsfaktoren på grundlag af et 2 pct. benchmark. Det vil sige, at producenter, hvor andelen af nul- og lavemissionskøretøjer overstiger 2 pct. af bilparken, får beregnet en faktor, der reducerer producentens specifikke CO<sub>2</sub>-reduktionskrav.

#### *Regler for offentlige udbud vedrørende nulemissionsbybusser*

Kommissionen foreslår at indføre regler om at vægte forsyningssikkerhed ifm. offentlige udbud for nulemissionsbybusser. Når ordregivende myndigheder eller enheder skal basere tildelingen af kontrakter om indkøb eller anvendelse af nulemissionsbybusser, foreslår Kommissionen et obligatorisk krav om at vægte tilbuddets "bidrag til forsyningssikkerheden" med 15-40 pct. af tildelingskriterierne, imens pris og kvalitet vægtes de resterende 60-85 pct. Udbuddets bidrag til forsyningssikkerheden fastsættes ud fra fem forsyningssikkerhedskriterier, der går på 1) hvorvidt busserne er produceret i tredjelande, 2) at disse ikke indfører forvridende foranstaltninger, 3) tilgængelighed af reservedele, 4) tilsagn fra tilbudsgiver om konstant forsyningskæde samt 5) dokumentation herfor.

#### *Overførsel af køretøjer mellem producenter*

Forslaget tilføjer en mulighed for, at producenter under visse betingelser kan overføre køretøjer mellem hinanden i forbindelse med opfyldelsen af de producentspecifikke CO<sub>2</sub>-reduktionskrav. For alle overførsler gælder, at producenten, der overfører, og producenten, der modtager, i fællesskab skal afgive anmodningen om overførsel. Overførsler af køretøjer, som ikke er nulemission, må kun foregå mellem producenter, som tilhører en gruppe af "forbundne producenter", dvs. mellem en producent og dennes forbundne virksomheder (hvor producenten direkte eller indirekte har ret til at lede virksomhedens forretninger). Såfremt der overføres mellem to producenter, som ikke tilhører en gruppe af forbundne virksomheder, må der maksimum overføres nulemissionskøretøjer, der svarer til 5 pct. af den modtagende producents nye samlede tunge køretøjer, der er registreret i en given indberetningsperiode.

#### *Forlængelse af fleksibilitetsmekanisme*

Kommissionen foreslår at forlænge den eksisterende opsparings- og lånemekanisme til 2039. Opsparings- og lånemekanismen er en fleksibilitetsmekanisme, der tillader, at producenter kan underopfylde nogle år, hvis de overopfylder i andre. Kommissionen beregner en lineær CO<sub>2</sub>-udledningsreduktionskurve for hhv. perioderne 2025-30, 2030-35 og 2035-40, hvor der trækkes en lige linje fra CO<sub>2</sub>-reduktionskravet i det første år til det sidste år i perioden. Ved overopfyldelse modtager producenten udledningskreditter. Omvendt, hvis producenten underopfylder, får producenten



såkaldte udledningsoverskridelser. Udledningskreditter opnået i indberetningsperioderne fra 2025-2039 kan overføres fra én indberetningsperiode til den næste indberetningsperiode. Udledningsoverskridelserne skal udlignes i årene 2029, 2034 og 2039. En producents samlede udledningsoverskridelser må ikke overstige 5 pct. af producentens specifikke CO<sub>2</sub>-reduktionskrav ganget med producentens antal tunge køretøjer i den pågældende periode.

#### *Manglende overholdelse af CO<sub>2</sub>-reduktionskrav*

Forslaget fastsætter, at producenter, der overskrider deres tilladte specifikke CO<sub>2</sub>-reduktionskrav, pålægges en bøde på € 4250 pr. gram CO<sub>2</sub>/ ton-km. I den nuværende forordning er der lagt op til, at bødeniveauet stiger til € 6800 pr. gram CO<sub>2</sub>/ ton-km fra 2030 og frem. Kommissionen foreslår at fastholde niveauet for bøden fremfor at have to perioder med forskellige størrelser på bøden, da omkostningerne ved det lave bødeniveau for manglende overholdelse ifølge Kommissionen langt overstiger omkostningerne ved at omlægge produktionen og efterleve kravene. Et eventuelt provenu vil fortsat tilfalde EU's fælles budget.

#### *Administrative bøder*

Som noget nyt overføres muligheden for, at Kommissionen kan give administrative bøder til producenter fra forordning (EU) 2018/956 om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-udledninger og brændstofforbrug, hvis producentens indsendte data enten afviger fra eller overskrider deadline for afrapportering i henhold til rapporteringskravene i nærværende forordning. Bøderne kan ikke overstige € 30.000 pr. tunge køretøj. Et eventuelt provenu vil tilfalde EU's fælles budget.

#### *Tekniske justeringer*

Det foreslås, at Kommissionen gives beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at sikre, at forordningen tager hensyn til den tekniske udvikling, eventuelle ændringer af den underlæggende typegodkendelseslovgivning, og at datakravene og overvågnings- og indberetningsproceduren over tid fortsat er relevant for vurderingen af bilparken af tunge køretøjers bidrag til CO<sub>2</sub>-udledningerne.

Det drejer sig om ændring af kriterierne for bestemmelse af undergrupper af køretøjer, definition af erhvervskøretøjer, forskellige drivlinjeteknologiers aktionsradius, listen over og vægtningen for opgaveprofiler, nyttelast, passagerantal, passagermasse, teknisk tilladt maksimal nyttelast, teknisk tilladt maksimalt passagerantal og lastvolumen for undergrupper af køretøjer og årlige kilometertalværdier, ændring af de datakrav og den overvågnings- og indberetningsprocedure, der er fastsat i bilagene til denne forordning, præcisering af de data, som medlemsstaterne skal indberette med henblik på overvågning af resultaterne af kontrolprøvninger på vej, ændring af luftmodstandsværdiintervallerne og fastsættelse af kriterierne for, beregningen af og metoden til opkrævning af administrative bøder, der pålægges fabrikanter.

#### *Revision af forordningen*

Af forslaget fremgår, at Kommissionen skal gennemføre en revision af forordningen





i 2028 og forelægge en rapport med resultaterne for Europa-Parlamentet og Rådet. Hvor passende skal revisionen ledsages af ændringsforslag til forordningen.

#### 4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver. Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet, men udvalget for Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (ENVI) ventes at behandle forslaget i oktober. Det er forventningen, at der blandt parlamentsmedlemmerne vil tegne sig to grupperinger, der ønsker hhv. højere og lavere ambition i forslaget. Det er desuden forventningen, at en del af Europa-Parlamentets medlemmer vil ønske inklusion af en mekanisme til at medregne det potentielle bidrag fra vedvarende- og kulstoffattige brændstoffer i forslaget.

#### 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. Vejgodstransport er i vid udstrækning grænseoverskridende, hvorfor regulering af disse køretøjers CO<sub>2</sub>-udledning vurderes bedst løst på fælles-europæisk niveau.

#### 6. Gældende dansk ret

Dansk lovgivning indeholder ikke bestemmelser herom.

#### 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, idet reduceret anvendelse af fossile brændstoffer i den tunge transport vil føre til statsligt mindreprovenu grundet færre afgiftsindtægter.



#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

De samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark skønnes at være negative. Dette skyldes først og fremmest de negative statsfinansielle konsekvenser som følge af færre afgiftsindtægter fra fossile brændstoffer.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Der er ingen producenter af tunge køretøjer i Danmark bortset fra visse producenter af påhængskøretøjer. Øgede CO<sub>2</sub>-reduktionskrav vil derfor først og fremmest have konsekvenser for transporterhvervet i form af ændrede anskaffelsespriser på tunge køretøjer, som dog forventes at blive overvæltet på forbrugerne. Forslaget skønnes i udgangspunktet at øge den gennemsnitlige anskaffelsespris på tunge køretøjer, da anskaffelsesprisen på nye tunge nul- og lavemissions køretøjer for nuværende er højere end for fossile tunge køretøjer.

Anskaffelsesprisen for nul- og lavemissions køretøjer skønnes at falde over tid pga. den teknologiske udvikling og stordriftsfordele, da produktionen af nul- og lavemissions køretøjer forventes at stige, som følge af de skærpede CO<sub>2</sub>-reduktionskrav. Desuden forventes det, at erhvervet vil opnå økonomiske besparelser fra lavere brændstofforbrug og lavere vedligeholdelseskostninger.

Mens der ingen danske producenter af lastbiler er, findes der en række danske virksomheder, der leverer input til fremstillingen af nulemissionslastbiler. Øgede CO<sub>2</sub>-reduktionskrav til nye tunge køretøjer kan derfor have en positiv effekt på danske virksomheder, der er underleverandører til lastbilindustrien.

Samlet set skønnes de erhvervsøkonomiske konsekvenser at være negative.

#### Andre konsekvenser

Forslaget forventes at begrænse transportsektorens udledninger og kan derved bidrage til opfyldelse af Danmarks reduktionsmål for ikke-kvotebelagte sektorer i 2030 samt det nationale 2030-mål og målet om klimaneutralitet.

Øgede CO<sub>2</sub>-reduktionskrav forventes at have positive miljømæssige konsekvenser. Det skønnes, at transport med nulemissionslastbiler ift. fossile lastbiler indebærer færre støjgener, mindre luftforurening og mindre udledning af CO<sub>2</sub> svarende til 1,36 kr. pr. køretøjskilometer. Ud over fald i CO<sub>2</sub>-udledninger ventes forslaget at medføre et fald i NO<sub>x</sub>-udledning og udledning af fine partikler (PM<sub>2.5</sub>). Det vurderes samtidig, at ellastbiler giver et bedre arbejdsmiljø for chaufførerne pga. et lavere støjniveau og mindre luftforurening. Udskiftning i bestanden fra fossile- til nulemissionslastbiler forventes ikke at have effekt på hhv. uheld, trængsel og slid på infrastruktur.

## **8. Høring**

Kommissionens forslag blev sendt i høring i Specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik og EU-specialudvalget for Transport den 15. februar 2023 med frist den 1. marts 2023. Der er modtaget i alt 15 høringssvar, hvoraf et af høringssvarene



er et fælles brev på vegne af DSV, DFDS, Danske Fragtmænd, Coop, IKEA, Blue Water Shipping, Brintbranchen, Grundfos, Lantmännen Schulstad og Rådet for Grøn Omstilling. Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Danske Havne, Forbrugerrådet Tænk og Erhvervsflyvningens Sammenslutning har i deres hørings svar anført, at de ingen bemærkninger har til forslaget. Samlet har i alt 23 interessenter deltaget i høringen.

Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD) er overordnet positiv over for, at lastbilproducenter forpligtes til at leve op til CO<sub>2</sub>-reduktionskrav, så alle relevante parter i transportværdikæden bidrager til EU's klimamål. ITD finder det positivt, at Kommissionens udspil indeholder et CO<sub>2</sub>-reduktionskrav i 2040 på 90 pct. frem for et CO<sub>2</sub>-reduktionskrav på 100 pct. For ITD er det afgørende, at målet på 90 pct. i 2040 bevares. ITD finder de foreslåede CO<sub>2</sub>-reduktionskrav fra 2030 og 2035 på hhv. 45 pct. og 65 pct. ambitiøse og understreger, at disse kun kan nås under forudsætning af, at der implementeres en fælleseuropæisk drivmiddelinfrastruktur, og at den danske regering er villig til at støtte branchen økonomisk i indkøbet af de nye dyre køretøjer. Den manglende drivmiddelinfrastruktur i Danmark og EU og manglen på sikkerhed omkring forsyning af grønne drivmidler gør det umuligt at skifte vognparken ud til nulemissionskøretøjer. Dertil tilføjer ITD, at branchen har brug for stabilitet og forudsigelige rammer, hvorfor der ikke bør ændres eller opdateres i den nye forordning inden 2035.

Dansk Industri Transport og Dansk Industri Bilbranchen (DI) finder det hensigtsmæssigt, at CO<sub>2</sub>-reduktionskravene for nye tunge køretøjer opdateres og mener generelt, at Kommissionens forslag er fornuftigt og balanceret. Ifølge DI er der på nuværende tidspunkt fortsat brug for en blanding af el, brint og grønne flydende drivmidler til den tunge transport frem mod 2050. DI støtter således Kommissionens forslag om et 90 pct. CO<sub>2</sub>-reduktionskrav for nye lastbiler i 2040, hvilket fortsat giver mulighed for anvendelsen af flere typer grønne brændstoffer. Det understreges, at det er afgørende, at regelsættet holdes teknologineutralt. Derudover finder DI, at forslaget om 100 pct. nye nulemissionsbybusser i 2030 er realistisk. For at håndtere et stærkt stigende antal el-lastbiler i EU i fremtiden, er det vigtigt med investeringer i ladestandere og i elnettet. Forslaget skal således tage højde for AFIR-forslaget. Slutteligt finder DI det fornuftigt, at en række særkøretøjer fortsat vil være undtaget kravet om stramninger.

Dansk e-Mobilitet ser positivt på, at Kommissionens foreslår delmål ift. CO<sub>2</sub>-reduktion, men mener, at der er behov for mere ambitiøse krav for at nå EU's mål om klimaneutralitet i 2050. Dansk e-Mobilitet anbefaler derfor, at CO<sub>2</sub>-reduktionskravene øges til 45 pct. i 2025, 65 pct. i 2030 og 100 pct. i 2035. Dansk e-Mobilitet pointerer, at den gennemsnitlige levetid for en lastbil er omkring 18 år, hvorfor et CO<sub>2</sub>-reduktionskrav på 90 pct. i 2040 betyder, at der vil køre fossile lastbiler rundt på de europæiske veje langt ind i 2050'erne og dermed gøre det svært at nå målet om klimaneutralitet i 2050.

Trafiksekskaberne i Danmark (TID) støtter den ambitiøse tilgang Kommissionen har



om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningerne i transportsektoren. TID forventer, at de danske trafiksselskaber uden problemer kan leve op til Kommissionens forslag om, at alle nye bybusser skal være nulemissionsbusser i 2030. Det er væsentligt, at det fastholdes, at kravet kun gælder nye bybusser. Derudover pointeres det, at der er nogle uklarheder i forslaget, som kræver opmærksomhed i videre forhandlinger. Blandt andet er der behov for en mere klar definition af bybusser. Det er bl.a. uklart, hvorvidt det alene er den konkrete biltype, der er afgørende, eller om det også vil afhænge af hvilken trafiktype, de pågældende busser varetager – f.eks. bybusdrift eller regional- og/eller lokalrutetokørsel. Trafiksselskaberne opfordrer til at gøre det mere klart, at kravet gælder bybusser i rute. Derudover mangler der klarhed om undtagelsesmuligheder. Forslaget giver mulighed for at undtage en lille del af busserne fra kravet, hvis det kan dokumenteres, at elbusser ikke kan løfte opgaven f.eks. grundet ekstreme vejforhold, meget stejle ruter etc. Der mangler klarhed om, hvad "en lille del" indebærer. Slutteligt bemærkes, at forslaget mangler fælles regler om brandsikkerhed.

Dansk Erhverv er generelt positiv over for, at der sættes klare og langsigtede delmål, så erhvervslivet har de nødvendige rammer for at investere og omstille deres aktiviteter. Det er positivt, at der i Kommissionens forslag sættes høje og ambitiøse krav for køretøjsproducenternes CO<sub>2</sub>-reduktioner samtidig med, at man ikke udelukker nye grønne og alternative teknologier, der kan bidrage til sektorens omstilling. Dansk Erhverv bemærker, at der af Kommissionens forslag fremgår en undtagelsesmulighed for medlemslande hvad angår andelen af nulemissionsbybusser. Dansk Erhverv opfordrer til, at man fastholder kravet om, at alle nye bybusser skal være nulemissions i 2030. Fordelen ved tværeurøpæiske rammevilkår er bl.a. lige konkurrencevilkår, samt at producenter, transportører og myndigheder har klare og sikre retningslinjer for, hvad der forventes af dem. Undtagelsesmuligheder risikerer at udvande effekten af forslaget. Dertil fremhæves i høringssvaret, at der er behov for en hurtig og markant udrulning af den nødvendige tank- og ladeinfrastruktur. Dansk Erhverv mener, at som det fremgår af de nuværende AFIR-forhandlinger, vil effektkravet på ladeområderne ikke være tilstrækkelig til at kunne dække transportsektorens behov. Skal lastbiler og busser kunne oplade under pauser og hvil, skal effekten på det enkelte ladepunkt være stor nok til, at opladningen kan foregå på omkring 30 minutter. I øvrigt pointeres, at busser og lastbiler har forskellige ladeinfrastrukturbehov. Slutteligt opfordrer Dansk Erhverv til, at der opsættes en midlertidig støtteordning for indkøb af nulemissionslastbiler. Konkret forslås en fast støtteprocent på 70 pct. af køretøjets merpris for at sikre den nødvendige udrulning af grønne lastbiler. Dansk Erhverv bakker op om forslaget med de nævnte forbehold.

Rådet for Grøn Omstilling (RGO) mener overordnet, at ambitionsniveauet i Kommissionens forslag til skærpede CO<sub>2</sub>-reduktionskrav til nye tunge køretøjer bør øges. Det nuværende CO<sub>2</sub>-reduktionskrav på 30 pct. i 2030 bør fremrykkes til 2027, og CO<sub>2</sub>-reduktionskravet i 2030 bør hæves til 65 pct., hvilket stemmer overens med lastbilproducenternes egne frivillige udmeldinger om deres prognoser for salg af nulemissionslastbiler i 2030. Det er dog vigtigt med CO<sub>2</sub>-reduktionskrav, som er bindende lovgivning. Lastbiler i EU kører i gennemsnit 15 år på de europæiske veje,



hvorfor Kommissionens forslag om 90 pct. emissionsreduktion i 2040 vil lede til, at der fortsat kører fossildrevne lastbiler på vejene efter 2050. For at sikre udskiftningen af fossildrevne lastbiler i tide, så Danmark kan nå klimaneutralitet i 2045 og EU i 2050 anbefaler RGO, at alle nye lastbiler, der sælges, skal være nulemission i 2035 (med undtagelse af specialkøretøjer), at salg af nye specialkøretøjer bør udfases i 2040, samt at medlemsstaterne får juridisk mulighed for en tidligere udfasning af nye fossile tunge køretøjer med henblik på at gøre det muligt at nå mere ambitiøse nationale klimamål. RGO mener, at det er positivt, at der bliver stillet krav om 100 pct. udfasning af salg af nye fossile bybusser i 2030. Grundet forskel på omstillingshastigheden i medlemslandene kan der være behov for en mulig undtagelse afhængig af udfasningsdatoen for nysalg af fossile bybusser. RGO anbefaler derfor enten, at a) alle nye bybusser der sælges, er nulemission i 2027, med mulig undtagelse for medlemslandene, eller b) at alle nye bybusser der sælges, er nulemission i 2030, uden undtagelser for medlemslandene. I forhold til anvendelsesområdet for CO<sub>2</sub>-reduktionskravene anbefaler RGO, at alle lastbilklasser bør omfattes af CO<sub>2</sub>-reduktionskrav i reguleringen.

I Kommissionens forslag er en række lastbiler undtaget, bl.a. små lastbiler under 5 tons og specialkøretøjer som skraldebiler, ambulancer og cementblandere. Samlet står disse typer lastbiler for 4 pct. af CO<sub>2</sub>-udledningerne i EU. Uden CO<sub>2</sub>-reduktionskrav til ovenstående lastbilklasser lægger Kommissionen op til, at lastbilproducenterne kan producere disse lastbiltyper som nulemissionslastbiler til at opnå deres emissionsmål. Dette er med til at udhule reguleringen, da det betyder, at lastbilproducenterne i princippet kan producere mindre nulemissionslastbiler, som skraldebiler, der allerede i høj grad er omstillet til el-skraldebiler i Danmark, uden at udvikle andre nødvendige typer lastbiler til segmenter, hvor der stadig mangler nulemissionsalternativer. RGO støtter, at små lastbilproducenter med salg af færre end 100 køretøjer om året, ikke er omfattet af reguleringen. RGO kritiserer Kommissionens forslag om at slække på definitionen af et nulemissionskøretøj, således at grænseværdien forhøjes fra 1 g CO<sub>2</sub> pr. køretøjs-km til 5 g CO<sub>2</sub> pr. ton-km. Det muliggør afbrænding af brint sammen med diesel i en dual-fuel forbrændingsmotor, hvilket både er en meget ringe anvendelse af f.eks. grøn brint samt vil kræve et fortsat forbrug af 10 pct. fossil diesel. Definitionen på et nulemissionskøretøj bør således forblive på 1 g CO<sub>2</sub> pr. køretøjs-km. Derudover finder RGO det positivt, at Kommissionen foreslår at udfase ZLEV-mekanismen, men mener, at udfasningen bør fremrykkes til 2027 for ikke at udvande salget af nulemissionslastbiler. Det fremhæves, at Danmark bør støtte forslaget om, at trailere tælles med i reguleringen samt muligheden for intern overførsel af køretøjer inden for datterselskaber og for handel af CO<sub>2</sub>-reduktioner mellem selskaberne. Slutteligt finder RGO det meget positivt, at brændstofkreditering ikke er inkluderet i forordningen. Det er i særdeleshed vigtigt, at det bibeholdes som Kommissionen foreslår.

Dansk PersonTransport og Rådet for Grøn Omstilling fremhæver i et fælles hørings-svar, at det er klogt, at der i Kommissionens forslag fastsættes konkrete målsætning



ger for nedbringelsen af CO<sub>2</sub>-udledningerne for tunge køretøjer. De er dog betænkelige ved de undtagelsesmuligheder, som forslaget lægger op til. Organisationerne støtter forslaget om 100 pct. nulemissionsbybusser i 2030 men er betænkelige ved den foreslåede undtagelse i artikel 3b, stk. 2. I stedet bør alle nye bybusser være nulemission i 2030 uden undtagelser. For øvrige busser, som oftest på dansk betegnes som "turistbusser", gælder Kommissionens forslag om 45 pct. emissionsreduktion i 2030, 65 pct. i 2035 og 90 pct. i 2040. Dansk PersonTransport og Rådet for Grøn Omstilling fremhæver behovet for, at der investeres yderligere i udrulningen af lynladeinfrastruktur for turistbusser mm. på TEN-T Core Network frem mod 2030. Her er det vigtigt, at regeringen ikke antager, at turistbusserne vil kunne benytte sig af den samme lade- og tankningsinfrastruktur, som man vil etablere til lastbiler, samt at der tages højde for, at turistbusser har nogle helt andre kørselsmønstre end bybusser. Såfremt der investeres i ladeinfrastrukturen, bør CO<sub>2</sub>-reduktionskravet for øvrige busser (turistbusser mm.) forhøjes i 2030. Såfremt udrulningen af lade- og tankningsinfrastruktur påbegyndes hurtigt, mener Dansk PersonTransport og Rådet for Grøn Omstilling, at ambitionsniveauet for 2040-reduktionskravet kan øges til 100 pct. emissionsreduktion for nye tunge køretøjer, herunder turistbusser.

De Danske Bilimportører anser de foreslåede CO<sub>2</sub>-reduktionskrav for nye tunge køretøjer for meget ambitiøse, og en reduktion på 45 pct. allerede i 2030 er meget udfordrende om end ikke uopnåeligt. De øvrige foreslåede CO<sub>2</sub>-reduktionskrav på 65 pct. i 2035 og 90 pct. i 2040 skærper udfordringerne yderligere. For De Danske Bilimportører er det især væsentligt, at der ikke er fastsat et tidspunkt for 100 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion på nuværende tidspunkt, da der for nuværende ikke findes nul-emissions alternativer for alle tunge køretøjer, og visse segmenter inden for disse fortsat vil være afhængige af forbrændingsmotorer i lang tid fremover. For andre typer af tunge køretøjer, som f.eks. bybusser, er betingelserne for omstilling til eldrift til gengæld mere gunstige. Det fremhæves som helt centralt, at de ambitiøse CO<sub>2</sub>-reduktionskrav følges op med ligeså ambitiøse mål og krav til udrulningen af ladeinfrastruktur i EU. De Danske Bilimportører opfordrer til at forfølge reduktionskravene gennem en fælles koordineret indsats mellem alle stakeholders og således, at kravene til bl.a. udrulningen af ladeinfrastruktur skærpes proportionelt med skærpelsen af CO<sub>2</sub>-reduktionskravene til bilfabrikanterne.

Drivkraft Danmark mener overordnet, at CO<sub>2</sub>-reduktionskravene for tunge køretøjer sammen med VE-direktivets krav til CO<sub>2</sub>-fortrængning/VE-andel i transportbrændstofferne er et afgørende redskab til at sikre en CO<sub>2</sub>-neutral transport frem mod 2050. Langsigtede og klare rammer skaber sikkerhed for markedet og investeringerne og fremmer innovation og udvikling. Drivkraft Danmark bakker derfor generelt op om skærpede CO<sub>2</sub>-reduktionskrav til nye tunge køretøjer, som det kommer til udtryk i Kommissionens forslag. Det fremhæves, at CO<sub>2</sub>-reduktionskravene for nye tunge køretøjer bør bygge på et teknologineutralt grundlag, hvorfor Drivkraft Danmark mener, at forordningen bør indeholde en mekanisme, så reelt CO<sub>2</sub>-neutrale og bæredygtige VE-brændstoffer kan tælle med i opgørelsen af CO<sub>2</sub>-reduktionskravene. Det bør i sidste ende overlades til markedet og den enkelte vognmand at vælge den



teknologi, som billigst og mest effektivt opfylder de transportbehov, som vognmanden har og løser.

I et fælles hørings svar fra DSV, DFDS, Danske Fragtmænd, Coop, IKEA, Blue Water Shipping, Brintbranchen, Grundfos, Lantmännen Schulstad og Rådet for Grøn Omstilling anbefaler interessenterne, at Danmark i EU skal arbejde for, at 1) CO<sub>2</sub>-reduktionskravet for nye lastbiler forhøjes til 65 % i 2030, og 2) at alle nye lastbiler, der sælges, skal være nulemission i 2035 (med undtagelse af specialkøretøjer).

Mærsk og Rådet for Grøn Omstilling anbefaler i et fælles hørings svar, at Danmark i EU arbejder for at CO<sub>2</sub>-reduktionskravet for nye lastbiler forhøjes til 65 pct. i 2030, samt at alle nye lastbiler, der sælges, skal være nulemission i 2035 (med undtagelse af specialkøretøjer).

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

Forslaget har været behandlet i en række arbejdsgruppemøder i Rådet, og forslaget blev senest drøftet politisk på miljørådsmødet den 20. juni 2023. Der er generelt bred opbakning til forslaget. Selv om flere medlemsstater endnu ikke har fastlagte positioner, tegner der sig tre overordnede grupperinger. En gruppering ønsker et højere ambitionsniveau end Kommissionens forslag, en anden gruppering ønsker et lavere ambitionsniveau, og en tredje gruppering forventes at indtage en "midterposition" og overordnet støtte op om Kommissionens forslag.

Danmark var i januar 2023, sammen med Belgien, Luxembourg og Nederlandene, medafsender af et fælles non-paper til Kommissionen, der bl.a. opfordrede til at sætte et krav om 100 pct. udfasning af nye fossile tunge køretøjer på sigt. Denne kreds af medlemslande udgør på nuværende tidspunkt den mest ambitiøse gruppe i Rådet.

Der kan forventes forskellige holdninger til Kommissionens forslag til ikke at inkludere en mekanisme til at medregne det potentielle bidrag fra vedvarende- og kulstoffattige brændstoffer (fx biogas, biobrændstoffer og e-fuels, herunder e-diesel og PtX-brændstoffer) i vurderingen af lastbilsproducenternes opfyldelse af CO<sub>2</sub>-reduktionskravene. Baggrunden for dette er bl.a., at en sådan mekanisme vil medføre en sænkning af niveauerne for CO<sub>2</sub>-reduktionskravenesamtmedføre risiko for omgåelse af CO<sub>2</sub>-reduktionskravene. Dette skyldes, at vedvarende- og kulstoffattige brændstoffer kræver en konventionel forbrændingsmotor, hvor det ikke er teknisk muligt at kontrollere, om et køretøj tanket et vedvarende brændstof eller fossilt brændstof. Der er flere medlemsstater, der har tilkendegivet et ønske om at inkludere en mekanisme til at medregne vedvarende- og kulstoffattige brændstoffer.

### **10. Regeringens 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. Dette følger af, at Danmark ikke alene kan drive teknologiudviklingen i transportsektoren, idet danske indkøb af køretøjer er lille globalt set, og der ingen dansk produktion er. Der er bl.a. derfor kun 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. 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 nulemissionskøretøjer gennem relevant EU-regulering.

Hvis EU's mål om klimaneutralitet i 2050 skal nås på den mest omkostningseffektive måde, er der behov for en styrkelse af den nuværende indsats i EU. CO<sub>2</sub>-reduktionskravene forventes desuden at bidrage til opfyldelsen af Danmarks nationale reduktionsforpligtelser under byrdefordelingsaftalen bestemt af EU frem mod 2030 samt Danmarks mål om klimaneutralitet. Tiltag på europæisk niveau på transportområdet kan desuden reducere behovet for nationale tiltag på hhv. transport- og landbrugsområdet i forhold til at opfylde forpligtelsen i byrdefordelingsaftalen.

Regeringen finder således, at der bør sættes et krav om 100 procents udfasning af nye fossile tunge køretøjer i EU i 2040, at der sættes tilstrækkeligt høje CO<sub>2</sub>-reduktionskrav i 2030, samt at anvendelsesområdet udvides tilstrækkeligt. Regeringen har på et tidligt stadie givet udtryk for dette i forbindelse med fremsendelse af det fælles non-paper til Kommissionen, som Danmark var medafsender på.

Regeringen er også af den opfattelse, at erhvervskøretøjer (fx skraldebiler) og små lastbiler bør omfattes af CO<sub>2</sub>-reduktionskravene, da teknologien vurderes moden, fordi kørselsomfanget ofte er lavere, og der allerede eksisterer alternativer i form af elkøretøjer. Endvidere er de små lastbiler heller ikke omfattet af forordningen vedr. CO<sub>2</sub>-reduktionskrav til nye lette køretøjer. Der bør gælde så få undtagelser fra CO<sub>2</sub>-reduktionskravene som muligt for at undgå risiko for smuthuller i lovgivningen og for at sikre *level playing field*.

Regeringen finder desuden, at grænseværdien for, hvor meget CO<sub>2</sub> et nulemissionskøretøj må udlede, ikke bør sættes op for at inkludere en bestemt type brintkøretøj, der anvender diesel til tænding. Dette skyldes, at den foreslåede ændring af definitionen af et nulemissionskøretøj kan indebære betydelige CO<sub>2</sub>-emissioner og luftforurening. Der findes desuden tilgængelige teknologier i form af el- og brintkøretøjer, som opfylder den eksisterende grænseværdi.

Regeringen er endvidere af den opfattelse, at forslaget om, at alle nye bybusser skal være nulemissionsbybusser fra 2030 bør fastholdes. Regeringen finder ligeledes, at forslaget om at udfase incitamentsmekanismen for nul- og lavemissionskøretøjer se-





nest i 2029 bør fastholdes. Dette skyldes, at markedets optag af nul- og lavemissionskøretøjer fra 2030 forventes at blive drevet af de øgede CO<sub>2</sub>-reduktionskrav, som træder i kraft i 2030.

Regeringen mener derudover, at kravet om at vægte forsyningssikkerhed i forbindelse med offentlige udbud for nulemissionsbybusser bør tages ud af forslaget, da det vurderes at fordyre og komplicere udbudsprocesser. Det er desuden vurderingen, at forsyningssikkerhed er af begrænset relevans for nulemissionsbybusser. Såfremt det ikke er muligt at få udbudskravet taget ud af forslaget, er det vigtigt for regeringen, at nye krav til offentlige udbud er transparente, implementerbare, harmoniserede på tværs af EU og sikrer nødvendig fleksibilitet for ordregiver.

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.

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

Sagen har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg den 14. juni 2023 til orientering samt forelagt til orientering under "siden sidst" den 3. marts 2023. Grund- og nærhedsnotat er oversendt den 24. april 2023.