



GRUND OG NÆRHEDSNOTAT

1. juni 2023

2023-2717

Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF, Rådets direktiv 1999/37/EF og direktiv (EU) 2019/520 for så vidt angår CO₂-emissionsklassen for tunge køretøjer med påhængskøretøj

KOM (2023) 189

Nyt notat

1. Resumé

Kommissionen har den 4. maj fremsat forslag om at ændre Eurovignet-direktivet ved at tilføje CO₂-emissionsklasser for tunge køretøjer med påhængskøretøj til anvendelsesområdet. Eurovignet-direktivet fastsætter regler for, hvordan vejafgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer skal udformes, såfremt der er nogle. Ændringsforslaget skaber grundlag for vejafgiftsopkræveres reduktioner af vejafgiften, når vognmandsvirksomheden anvender energieffektive påhængskøretøjer.

Formålet med forslaget er at fastsætte regler for at medtage påhængskøretøjers indvirkning på vogntogets samlede CO₂-udledning i vejafgiftsordninger, hvor afgiftssatserne differentieres på grundlag af køretøjets CO₂-emissioner. Dette vil ifølge Kommissionen medvirke til en reduceret CO₂-udledning fra den tunge vejgodstransport.

Forslaget har lovgivningsmæssige konsekvenser. Forslaget forventes at have statsfinansielle konsekvenser, som regeringen er i gang med at analysere omfanget af.

Regeringen er overordnet positiv over for forslaget. Regeringen støtter generelt EU-initiativer og incitamenter til fremme af den grønne omstilling af den tunge vejgodstransport. Samtidig vil regeringen dog arbejde for, at konsekvenserne for erhverv, sam-



fund, provenu og administration står mål med gevinsterne. Vurderingen af forslaget skal således ses i sammenhæng med, at der pågår en nærmere analyse af forslagets omfang.

2. Baggrund

Eurovignet-direktivet blev vedtaget i 1999 og udlægger regler for, hvordan vejafgiftsordninger kan udformes i EU's medlemslande, såfremt landene ønsker at have sådanne. Hensigten bag direktivet er, at vejafgiftsordninger på tværs af EU indeholder incitamentet ud fra princippet om, at brugeren/forureneren betaler. Eurovignet-direktivet er blevet opdateret løbende og er i dag retligt gældende ved direktiv 1999/62/EF, ligesom grundlaget for anvendelse af vejafgifter er reguleret i direktiv 1999/37/EF og (EU) 2019/520.

Den 24. februar 2022 trådte ændringer i Eurovignet-direktivet i kraft. Ændringsdirektivet (EU) 2022/362 muliggjorde bl.a. en CO₂-emissionsbaseret differentiering af vejafgifter for tunge godskøretøjer med henblik på at tilskynde aktørerne til at anvende grønne køretøjer, hvilket ikke havde været tilfældet i tidligere versioner.

Da ændringsdirektivet blev udarbejdet forelå der endnu ikke retlige rammer for certificering af påhængskøretøjers indvirkning på vogntogets samlede CO₂-udledning. Derfor var påhængskøretøjer ikke omfattet af ændringsdirektivets muligheder for at differentiere vejafgiften på grundlag af CO₂. Som følge heraf opfordredes Kommissionen i betragtning 31 i ændringsdirektivet til, ved fastlæggelsen af CO₂-klassifikationen at inkludere påhængsvognen, når der forelå retligt certificerede værdier for påhængskøretøjet indvirkning på vogntogets samlede CO₂-udledning.

Kommissionen vurderer, at anvendelsen af vogntog med energiefektive påhængskøretøjer har potentiale til at opnå betydelige reduktioner i transportsektorens CO₂-udledning. Derfor og som følge af betragtning 31 i ændringsdirektiv har Kommissionen fremlagt nærværende ændringsforslag for så vidt angår CO₂-emissionsklasser for tunge køretøjer med påhængskøretøj til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv.

Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) og behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure jf. traktatens artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.



3. Formål og Indhold

Ændringsforslaget har til formål at fastsætte regler for at medtage påhængskøretøjers indvirkning på vogntogets samlede CO₂-udledning i vejafgiftsordninger, hvor afgiftssatserne differentieres på grundlag af køretøjets CO₂-emissioner. Dette vil ifølge Kommissionen bevirke til en reduceret CO₂-udledning fra den tunge vejgodstransport.

Det har ikke tidligere været muligt at fastsætte regler for påhængskøretøjer, da en retlig certificering af værdier for påhængsvognes indvirkning på vogntogets samlede CO₂-udledning ikke tidligere har foreligget. Derfor er Kommissionen blevet opfordret til at fremlægge forslag til inkludering af påhængskøretøjer i reglerne, når sådanne retlige certificeringer forelå. Disse foreligger nu. På denne baggrund har Kommissionen fremlagt nærværende forslag til at inkludere påhængskøretøjer i regelsættet, som beskrevet nedenfor.

Artikel 1, stk. 1: Definitioner

Artikel 2 i det eksisterende regelsæt ændres ved en tilpasning af de eksisterende definitioner af nulemissionskøretøjer, lavemissionskøretøjer, reduktionskurve og CO₂-reference for en køretøjsgruppe, så de kan finde anvendelse til at regulere påhængskøretøjets bidrag til et vogntogs CO₂-emissioner.

Derudover præciseres de ændrede definitioner til de relevante bestemmelsers anvendelsesområde, så CO₂-udledningen for de samlede vogntog kan indgå i differentieringen af afgiftssatserne.

Artikel 1, stk. 2: Differentiering af afgifter på tunge køretøjer

Artikel 7ga i det eksisterende regelsæt ændres således, at der tages hensyn til differentieringen af infrastrukturafgifter og brugsafgifter for alle CO₂-emissionsklasser for alle undergrupper af køretøjer, der er omfattet af forordning (EU) 2019/1242.

Den ændrede artikel 7ga bevarer tidsfristerne for indførelsen af differentieringen i undergrupper af køretøjer, der vil være omfattet af forordning, jf. (EU) 2019/1242 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner.

Derudover fastholdes tidsfristerne for Kommissionens offentliggørelse af data om lastbilfabrikanternes præstationsniveauer i forhold til overholdelse af deres CO₂-referenceværdier, jf. artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) 2019/1242.



Artikel 1, stk. 3: Påhængskøretøjers indvirkning på fastlæggelsen af vejafgiftsnedsættelser

Det eksisterende regelsæt ændres ved tilføjelsen af en ny artikel 7gc, som indebærer, at medlemsstaterne senest d. 1. juli 2030 skal medregne påhængskøretøjers indvirkning på CO₂-emissionerne fra køretøjets kombination med et motorkøretøj, når de anvender artikel 7ga. Dette betyder, at vejafgifter på tunge køretøjer, der differentieres på baggrund af CO₂-udledning, skal medtage påhængskøretøjers energiklasse i fastlæggelsen af vejafgifterne fra 1. juli 2030.

Desuden præciseres de nærmere bestemmelser vedrørende fastlæggelse af differentieringen af vejafgifter på vogntog efter påhængskøretøjers indvirkning på CO₂-emissionerne fra kombinationer af tunge godskøretøjer. Differentieringen er baseret på påhængskøretøjernes energieffektivitetsforhold, som anført i bilag VIII. Denne bestemmelse har til formål at tilskynde til anvendelse af mere energieffektive påhængskøretøjer.

I artiklen tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage en delegeret retsakt med henblik på at fastsætte regler for, hvordan CO₂-emissioner og energieffektivitet for flåden af påhængskøretøjer udregnes, med henblik på at fastsætte størrelsen på afgifter, der eventuelt pålægges dem.

Artikel 1, stk. 4: Opkrævning og betaling af vej- og brugsafgifter

Artikel 7j ændres i det eksisterende regelsæt, så det tillader, at medlemsstater kan tillægge den højeste af de gældende vejafgifter, såfremt et vogntogs emissionsklasse ikke kan dokumenteres.

Endvidere tillægges Kommissionen beføjelser til at foretage opdateringer af klassificeringer for energieffektiviteten for de forskellige typer påhængskøretøjer, så de afspejler den videnskabelige og tekniske udvikling.

Artikel 1, stk. 5: Kommissionens beføjelse til at vedtage delegerede retsakter

Artikel 9d ændres for at give Kommissionen beføjelser til at ændre ved de delegerede retsakter i bilag o, formlerne i bilag IIIa, punkt 4.1 og 4.2, beløbene i tabellerne i bilag IIIb og IIIc. Dette gøres for, at direktivet på sigt tager højde for den videnskabelig og tekniske udvikling indenfor udviklingen af bl.a. påhængskøretøjer.



Derudover gives Kommissionen beføjelse til at ændre ved de delegerede retsakter i bilag VIII, for at energieffektivitetsforholdstærsklerne afspejler den videnskabelige og tekniske udvikling.

Artikel 1, stk. 6: Rapportering

Artikel 11 i det eksisterende regelsæt ændres, således at medlemslandenes rapporteringsforpligtelser til Kommissionen opdateres til forslaget om at medregne påhængskøretøjers indvirkning på CO₂-emissionerne fra køretøjets kombination med et motorkøretøj, når eventuelle vejafgifter for tunge køretøjer fastlægges, jf. artikel 7gc ovenfor.

Artikel 1, stk. 7: Nyt bilag

Det ændrede regelsæt ændres således, at der tilføjes et nyt bilag VIII. I det nye bilag fastlægges standarder og energiklasser for påhængskøretøjer, og det knyttes til den foreslåede artikel 7gc om fastlæggelse af differentieringen af vejafgifter på vogntog. I bilaget vil det fremgå, at bedre CO₂-emissionsklasser og højere energieffektivitetsstandarder skal medføre en lavere vejafgift, såfremt en sådan er indført og differentieret på CO₂-emissioner.

Artikel 2

Bilag I i direktiv (EU) 2019/520 ændres for at tilføje påhængskøretøjsrelaterede oplysninger med henblik på at lette den grænseoverskridende udveksling af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i EU.

Artikel 3

Bilag I i Rådets direktiv 1999/37/EF ændres for at give medlemsstaterne mulighed for at føje påhængskøretøjers energieffektivitetsforhold og deres påhængskøretøjsklasse til registreringsattesten.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets udtalelse af forslaget foreligger endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at EU og medlemsstaterne har delt kompetence til at regulere på transportområdet, jf. artikel 4, stk. 2, litra



g), i TEUF. Udvidelsen af EU-reglerne til at omfatte påhængskøretøjer er begrundet i vogntogets indvirkning på klimaændringerne, da disse køretøjer benytter den samme vejinfrastruktur og bidrager til udledning af CO₂.

Regeringens vurdering

Formålet med forslaget er at harmonisere rammevilkårene for, hvordan medlemsstaterne opgør vejafgifter for blandt andet den grænseoverskridende lastbiltrafik. Det er regeringens opfattelse, at direktivets formål bedre kan opnås på EU-plan frem for medlemsstatsniveau. Regeringen vurderer på den baggrund, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Eurovignet-direktivet giver retningslinjer for udformningen af vejafgifter, herunder klasser og standarder, der kan differentieres efter, hvis det ønskes af medlemslandet. Direktivet er delvist gennemført i dansk ret gennem lov om afgift af vejbenyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 174 af 21. februar 2020. Direktivet forventes endvidere delvist gennemført i dansk ret gennem forslag til lov om vejafgift (L 74).

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af direktivforslaget vil få lovgivningsmæssige konsekvenser. Graden af tilpasningsbehovene vil dog afhænge af direktivets endelige udformning.

Hvis forslag til lov om vejafgift (L 74) vedtages i den fremsatte form, vil det betyde, at inden 1. juli 2030 skal lov om vejafgift være ændret, så loven inkluderer implementering af direktivets indplacering af lastbiler i CO₂-emissionsklasser ud fra påhængskøretøjets klasse.

Derudover kan det ikke udelukkes, at forslaget vil medføre behov for tilpasninger i den nationale regulering om registrering af køretøjer.

I forslaget gives Kommissionen mulighed for at vedtage en delegeret retsakt, der udformer energiklasser for påhængskøretøjer med eftermonteret udstyr, som f.eks. aerodynamiske anordninger. Påhængskøretøjsklasser skal verificeres under den periodiske tekniske kontrol, og bør anføres i synsrapporten, jf. direktiv 2014/45/EU. Det



vil kræve en ændring af reglerne i bekendtgørelse nr. 2114 af 25. november 2021 om godkendelse og syn af køretøjer (synsbekendtgørelsen) og bekendtgørelse nr. 1526 af 15. december 2022 om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden (vejsidesynsbekendtgørelsen). Ændringerne kræves for at sikre, at de monterede anordninger til forbedring af effektiviteten ikke er beskadigede eller på anden vis har mistet deres effekt ved efterfølgende periodesyn eller vejsidesyn.

I det omfang der skal fastsættes nærmere tekniske krav til sådanne anordninger med efterfølgende behov for godkendelse af køretøjet forudsættes det, at nye køretøjer vil blive omfattet af EU-typegodkendelsesforordningerne, hvormed der ikke kræves ændringer af nationale regler. Skal sådanne krav derimod fastsættes i national ret, dvs. uden for anvendelsesområdet af EU-typegodkendelsesreglerne, vil det ske i detailforskrifter for køretøjer, som udstedes i medfør af færdselslovens § 68. Godkendelse heraf sker ved et såkaldt registreringssyn, som gennemføres i medfør af synsbekendtgørelsens § 21.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vil i vedtaget form være obligatorisk for medlemsstater med vej- eller brugsafgifter fra den 1. juli 2030, når de i vejafgiftsordninger for tunge køretøjer differentierer afgiftssatserne på baggrund af CO₂-emissionsklasser.

Hvis artikel 7ga anvendes skal indplaceringen af lastbiler i de 5 CO₂-emissionsklasser senest 1. juli 2030 ske under hensyntagen til påhængskøretøjernes energiklasse og dermed påhængskøretøjets vurderede bidrag til vogntogets samlede CO₂-udledning. Det har som en afledt konsekvens, at CO₂-emissionsklassen for lastbiler, der kan trække en eller flere påhængsvogne, skal kunne variere fra tur til tur afhængigt af det aktuelt anvendte påhængskøretøjs energiklasse.

Med forslag til lov om vejafgift (L 74) foreslår regeringen at indføre en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler fra 1. januar 2025, hvor der differentieres i afgiftssatserne på baggrund af lastbilens CO₂-emissionsklasse. I den foreslåede tekniske løsning er der lagt vægt på at holde køretøjsudstyrets brugergrænseflade simpel, og der er derfor foretaget fravalg af funktioner, som bruges i f.eks. Tyskland, hvor chaufføren løbende skal angive bl.a. antallet af aksler på det samlede vogntog. Der er således ikke planlagt nogen funktionalitet,



der gør det muligt for chaufføren at angive påhængsvognens energiklasse.

Selvom forslaget først gælder fra 2030 kan det medføre større ændringer til kravene for den tekniske løsning, som pt. udvikles til Danmarks kilometerbaserede og CO₂-differentierede afgift. Det kan give behov for større ændringer i administrationen af vejafgiften, herunder operationelt og i den planlagte digitale kontrol af ordningen. En mere kompliceret administration og opdateringen af den tekniske løsning kan medføre øgede statslige udgifter.

Forslaget indeholder desuden ændringer til registreringsattestdirektivet, hvorved Motorstyrelsen vurderer, at der skal ske ændringer i Motorregistret og den danske registreringsattest. Motorstyrelsen har ikke haft mulighed for at foretage en nærmere vurdering af de administrative omkostninger. Det bemærkes, at der kan blive behov for ændringer i Motorregistret, inden differentieringen for påhængsvognene bliver obligatorisk i 2030 med henblik på, at danske vognmænd ikke stilles ringere i konkurrencen ved kørsel i lande, der måtte have indført ændringerne i afgiftssatserne, inden disse bliver obligatoriske.

Forslaget kan også medføre øgede omkostninger til vejsidesyn og periodesyn, herunder til at gennemføre kontrol- og registreringsprocesser samt tilstrækkelig uddannelse og træning af det personale, der skal udføre opgaverne. Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. Budgetvejledningens bestemmelser herom.

I den udstrækning forslaget medvirker til at øge anvendelsen af påhængskøretøjer med lavt bidrag til CO₂-emissionerne fra de samlede vogntog, vil der kunne være statsfinansielle konsekvenser dels fra provenuet fra vejafgiften, dels fra energiafgifterne. Størrelsen heraf er dog uafklaret.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

I Kommissionens konsekvensanalyse for forslaget konkluderes det, at et skifte i retning af energieffektive påhængskøretøjer har betydeligt potentiale til at yde et omkostningseffektivt bidrag til reduktionen af CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer. Forslaget vil give vognmandsvirksomhederne et økonomisk incitament til at erhverve energieffektive påhængskøretøjer, hvilket giver et øget antal energieffektive påhængskøretøjer på vejene og dermed reducere transportsektorens CO₂-udledning. Der foreligger dog ikke noget



skøn for forventet CO₂-effekt. De samfundsøkonomiske konsekvenser ved forslaget undersøges nærmere.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vil få erhvervsøkonomiske konsekvenser fra det tidspunkt, hvor indplacering af lastbiler i CO₂-emissionsklasser sker ud fra påhængskøretøjernes energiklasse eller senest fra 1. juli 2030. Det kan medføre administrative konsekvenser for erhvervet, hvilket består i, at de omfattede virksomheder skal forelægge dokumentation for påhængskøretøjers emissionsklasse.

Forslaget vil give vognmandsvirksomhederne et økonomisk incitament til at erhverve energieffektive påhængskøretøjer, som er dyrere at anskaffe end konventionelle påhængskøretøjer. Til gengæld kan vognmanden reducere sine omkostninger til betaling af vejafgifter, drivmidler og vedligehold. Der vil på baggrund af Kommissionens konsekvensanalyse være baggrund for positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for førstegangsbrugere af energieffektive påhængskøretøjer på mellem 67.000 og 216.000 kr. pr. påhængskøretøj. På nuværende tidspunkt er det dog ikke muligt at fastlægge, om de samlede erhvervsøkonomiske konsekvenser i Danmark vil vise sig positive eller negative.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En udvidelse af Eurovignet-regelsættet til også at omfatte påhængskøretøjer forventes at understøtte den grønne omstilling og overgangen til brugen af energieffektive påhængskøretøjer.

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark

8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 19. maj 2023 med frist for bemærkninger den 26. maj 2023.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv modtog ovenstående høring den 19. maj 2023 gennem EU-specialudvalget for Transport.

Dansk Erhverv er generelt positive over for at lade påhængskøretøjer få en indvirkning på tunge køretøjers emissionsklasse, og at



man derigennem belønner de virksomheder og chauffører, som har optimeret det samlede køretøj.

Dansk Erhverv bemærker, at der som udgangspunkt ikke er taget højde for køle- og frysetrailere i forslaget, som ellers kan have et højt og stort energiforbrug. En række virksomheder investerer allerede i dag i mere optimerede kølemetoder som eksempelvis CO₂- og elektrisk køling. Sådanne investeringer medfører betydelige energibesparelser, og bør derfor også afspejle sig positivt i den samlede emissionsklasse.

Dansk Erhverv bemærker endvidere, at det er vigtigt med en fleksibel og overskuelig rammesætning, så chauffører og virksomheder, der hyppigt skifter mellem flere forskellige kombinationer af køretøj og påhængskøretøj, nemt kan indrapportere, hvilken emissionsklasse den pågældende kombi falder ind under. Der bør herunder også tages højde for længere og tungere kombinationer, som for eksempel dobbeltrailere.

Dansk Erhverv anbefaler slutteligt Regeringen til, hurtigt at indarbejde de nye emissionsklasser, såfremt forslaget om en dansk CO₂-differencieret kilometerafgift bliver vedtaget.

Dansk Erhverv bakker op om Kommissionens forslag, med de førnævnte forbehold, og er som udgangspunkt meget positive over for initiativet.

ITD

ITD kvitterer for den fremsendte høring, som vi har nedenstående bemærkninger til.

Hos ITD og vores medlemmer er det en stor prioritet, at vejgodstransporten bliver gjort så effektiv som muligt. Derfor ser vi som udgangspunkt altid positivt på nye teknologier og initiativer. For at dette er muligt, kræver det, at der fra politisk side bliver skabt incitament, der uden problemer kan føres ud i livet.

Set i det lys, ser vi generelt positivt på, at Kommissionen med sit forslag lægger op til, at der er en gevinst ved at benytte mere energieffektive påhængskøretøjer, som derved bidrager til et lavere brændstofforbrug for hele køretøjet.

Men hvis der skal være et incitament fra branchen til at benytte sig af mere effektive påhængskøretøjer, er det af afgørende betydning, at medlemslandene implementerer forslaget senest i marts 2024,



hvor reglerne for differentierede vejafgifter under (EU) 2022/362 træder i kraft - og ikke 1. juli 2030, som Kommissionen foreslår. Hvis dette ikke sker, risikerer vi at straffe de vognmænd, der investerer i mere effektive påhængskøretøjer.

Såfremt forslaget bliver en realitet, skal det altså allerede fra 2024 være muligt at få en økonomisk gevinst ved at man ved anvendelse af mere energieffektive påhængskøretøjer, havner i en bedre CO₂-emissionsklasse. På den måde vil man gøre det til et positivt incitament for transportoperatørerne at benytte sig heraf.

I ITD understreger vi, at reglerne for differentierede vejafgifter allerede er meget komplekse. Derfor frygter vi, at Kommissionens forslag om også at inkludere påhængskøretøjer til ligningen, potentielt kan føre til endnu en stor administrativ byrde for både vognmænd og chauffører.

I mange tilfælde kører vognmænd med forskellige påhængskøretøjer, og ofte tilhører de tredjemand, eksempelvis kunden.

Derfor bliver lovgiverne nødt til at introducere typestandarder for de enkelte påhængskøretøjer, så det aldrig bliver den enkelte chauffør eller vognmands ansvar at skulle dokumentere, hvilken emissionsklasse et givent påhængskøretøj hører under. Nøglen til succes i denne sammenhæng er at gøre det så smidigt og gennemsigtigt for alle parter, så der ikke er unødigt bureaukrati, der gør det vanskeligt at vælge de mere energieffektive løsninger.

Derudover er det nødvendigt, at det nye forslag spiller sammen med reglerne for differentierede vejafgifter under (EU) 2022/362, så det ikke ender med at sende de mange Euro VI-køretøjer, der i øjeblikket anses som den reneste teknologi, ned i lavere emissionsklasser.

De Danske Bilimportører

De Danske Bilimportører har ingen specifikke bemærkninger til det foreliggende forslag fra Kommissionen om ændring af direktiv 1999/37/EF og direktiv (EU) 2019/520 for så vidt angår emissionsklassen for tunge køretøjer med påhængskøretøj.

Vi forstår, at forslaget skal tage højde for det forhold, at direktiv (EU) 2022/362 om ændring af direktiv 1999/62/EF, der ligger til grund for indførelsen af km-baserede og CO₂-differentierede vejafgifter i EU blev vedtaget på et tidspunkt, da der endnu ikke var et retligt grundlag for certificering af påhængskøretøjers indvirkning



på CO₂-emissioner fra det samlede vogntog af tunge godskøretøjer (lastbiler).

Med Kommissionens forslag indgår påhængskøretøjets CO₂-emissionsklasse således i fastsættelsen af vogntogets samlede CO₂-emissionsklasse og dermed i fastsættelse af den km-baserede vejafgift for lastbiler, der foreslås indført i Danmark jf. L 74 om Forslag til Lov om vejafgift, som fremsat den 29. marts 2023.

De Danske Bilimporter noterer dog, at processen vedrørende fastsættelsen af emissionsklassen formodentlig bliver mere kompleks, samt, at forudsigeligheden og transparensen af de afgiftsmæssige konsekvenser af vejafgiften for konkrete lastbiler og vogntog dermed stadig - og forud for evt. vedtagelsen af L 74 - ikke fremstår klart for hverken transporterhvervet eller vores medlemmer, der leverer lastbiler til det danske marked.

Konkret forekommer det uklart, hvorledes både opbyggere af lastbiler og deres kunder i form af transportvirksomheder og vognmænd på forhånd og som et led i en købsbeslutning kan konstatere indplaceringen i emissionsklasser af forskellige vogntogskonfigurationer.

Dette gælder, selvom CO₂-emissionen for den konkrete lastbil eller vogntogskombination er oplyst af fabrikanten (vores medlemmer) og uanset, at selve det datamæssige grundlag for fastsættelsen af CO₂-emissioner fra både lastbiler og påhængskøretøjer er kendt og beskrevet i den relevante EU-regulering.

Forordning (EU) 2017/2400 (VECTO) udgør således grundlaget for fastsættelse af CO₂-emissionen fra det enkelte køretøj og forordning (EU) 2019/1242, udgør grundlaget for fastsættelsen af de CO₂-referenceemissioner, der i kombination med førstnævnte leder til fastsættelsen af CO₂-emissionsklassen for de enkelt lastbiler og vogntogskombinationer.

Fastsættelsen af CO-emissionsklassen sker altså på grundlag af kombinationen af informationer fra bilfabrikanten i form af oplysninger på CoC-dokumentet og i kundeinformationsfilen (CO₂-deklarationsdokumentet) og CO-referenceemissionerne, der udtrykker et gennemsnit af emissionerne for de respektive kategorier af køretøjer, der allerede er registreret.

Vi konstaterer, at processerne herom endnu ikke ligger helt klar, idet følgende fremgår af skatteministerens svar på spørgsmål 14 stillet i skatteudvalget:



”Udarbejdelse og fastlæggelse af metode til beregning og registrering af CO₂-emissions-klassen pågår i samarbejde mellem Motorstyrelsen og Færdselsstyrelsen med henblik på oprettelse af nødvendige datafelter i Motorregistret. Det er endnu ikke afdækket, om data kan overføres direkte ved oprettelse via Danske Bilimportører, eller om det skal ske ved registreringssynet forud for første registrering.”

Vi opfordrer til, at Transportministeriet i samarbejde med Skatteministeriet hurtigst muligt (og helst inden 3. behandling af L 74) skaber klarhed om ovenstående.

Vi henviser i øvrigt til vores høringssvar afgivet til L 74.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det forventes, at en række medlemsstater vil være tøvende over for forslaget, fordi der er usikkerhed om hvorvidt de forventede gevinster vil stå mål med de forventede højere administrative omkostninger i eksisterende og fremtidige vejafgiftsordninger for lastbiler. Det er desuden forventningen, at en række medlemsstater finder, at forslaget bør afvente, at andre igangværende EU-regulerings tiltag vedr. CO₂-standarder for tunge køretøjer er forhandlet på plads.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser det velkomment, at Kommissionen har stillet forslag om, at der på EU-niveau gennemføres regulering af påhængsvognes energieffektivitet med henblik på at skabe reduktioner i transportsektorens CO₂-udledning. Regeringen er positiv overfor, at Kommissionen har fokus på omkostningseffektivitet i forslaget.

Regeringen vil arbejde for, at fokus forbliver på omkostningseffektiviteten af tiltaget, og at administrative byrder for erhvervslivet minimeres mest muligt

Regeringen vil endvidere arbejde for, at de statslige administrative omkostninger ved forslaget er proportionale med gevinsterne. I den nuværende udformning af forslaget er der en risiko for, at de administrative omkostninger kan blive betydelige. Regeringen vil have et stort fokus på dette i dannelsen af en endelig holdning.



Regeringen vil ligeledes fortsætte undersøgelsen af de økonomiske konsekvenser i Danmark, samt afvente Kommissionens fulde redegørelse vedr. forslaget.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.