

Specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Den 1. marts 2023

## **Dansk Erhvervs bemærkninger til Høring vedr. Kommissionens forslag til forordning om styrkede CO<sub>2</sub>-emissionsmål for nye tunge køretøjer.**

Dansk Erhverv modtog ovenstående høring den 15. februar som medlem af Specialudvalget for Klima-, Energi- og Forsyningspolitik samt fra Specialudvalget for Transport.

Frem mod 2050, skal Danmark og Europa have skabt en CO<sub>2</sub>-neutral og grøn transportsektor. Det kræver en omlægning af de køretøjer der benyttes i dag, og tilvejebringelsen af nye grønne drivmidler. Derfor er Dansk Erhverv også positive over for, at der sættes klare og langsigtede delmål, så erhvervslivet har de nødvendige rammer for at investere og omstiller deres aktiviteter.

Fordi transport er en vigtig forudsætning for den europæiske økonomi, samt for danske virksomheder og borgere, så er det også afgørende, at den grønne omstilling blive foretaget på en måde, så den styrker erhvervslivet og industrien, og ikke skader konkurrenceevnen.

Dansk Erhverv ser derfor positivt på, 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.

### **Undtagelser for medlemslandene**

Dansk Erhverv bemærker, at der af Kommissionens forslag fremgår en undtagelsesmulighed for medlemslande hvad angår andelen af nulemissions bybusser. De videre forudsætninger for evt. undtagelse vil blive fastlagt af Kommissionen på et senere tidspunkt.

Fordelen ved tværeuropæiske rammevilkår er bl.a., at producenter, transportører og myndigheder har klare og sikre retningslinjer for, hvad der forventes af dem hver især. Ved indførelsen af en evt. undtagelsesmulighed, risikerer man at udvande effekten af forslaget.

Producenter der, som eksempel, har valgt at følge kravene som de fremgår, og lagt de nødvendige investeringer i dette, vil kunne opleve, at deres omlægning i stedet har skadet deres konkurrencevilkår, fordi en anden producent har satset på undtagelsesmulighederne, og fortsat producerer bybusser med forbrændingsmotor.

Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at man i stedet fastholder kravet om, at alle nye bybusser skal være nulemissions fra 2030.

## **Behov for tank- og ladeinfrastruktur**

Skal den tunge transport omstilles til grønne køretøjer, kræver det en hurtig og markant udrulning af den nødvendige tank- og ladeinfrastruktur.

Dansk Erhverv er opmærksomme på, at der forhandles nye krav til dette i EU's institutioner, men bemærker, at som det fremgår af forhandlingerne lige nu, 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.

Der gælder samtidig særlige behov ved opladning af busser. Fordi busser transporterer mennesker, kan de ikke oplade samme sted som lastbiler, man har behov for områder hvor passagerne kan stige af og på, i sikkerhed for den øvrige trafik.

Det gælder også, at passagerne ofte har et endepunkt i byerne, og der skal derfor også være mulighed for at oplade i byrummet. For nuværende, findes der ikke en strategi der adresserer disse problemstillinger, og Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at der hurtigst muligt sammenfattes en national strategi for udrulning af ladeinfrastruktur til busser.

## **Støtte til udrulning af grønne lastbiler**

Det kræver fortsat store merinvesteringer for en vognmand, hvis han eller hun skal indkøbe en nulemissionslastbil. For nuværende, er der således en meromkostning på 1,7 mio. kr. over 6 år.

For at sikre den nødvendige udrulning af grønne lastbiler, opfordre Dansk Erhverv derfor til, at der opsættes en midlertidig støtteordning for indkøb af nulemissionslastbiler. Der bør her gives en fast støtteprocent på 70 pct. af køretøjets merpris. Lign. initiativer er allerede igangsat i flere europæiske lande, herunder Tyskland og Sverige.

Efter gennemlæsning har Dansk Erhverv ikke yderligere at bemærke, og bakker op om forslaget med de førnævnte forbehold.

Med venlig hilsen,



**Jesper Kronborg**

Branchedirektør for Transport  
Dansk Erhverv