

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet

Julie Blegvad (juble@kefm.dk) &
Hanne Vermeulen (haver@kefm.dk)

Dok. ansvarlig: KMA
Sekretær: JDP
Sagsnr: s2015-712
Doknr: d2023-8482-0.1
01-03-2023

Høringssvar til EU-specialudvalget for Transport:

Klima-, Energi-, og Forsyningsministeriet har den 15. februar 2023 sendt Europa-Kommissionens forslag til forordning om styrkede CO₂-emissionsmål for nye tunge køretøjer i høring. Dansk e-Mobilitet takker for muligheden for at afgive høringssvar.

Generelle bemærkninger:

Det er positivt, at Europa-Kommissionen efter udsættelser frembringer deres forslag, og Dansk e-Mobilitet ser positivt på, at yderligere klarhed vil medvirke til at bane vejen for investeringer i elektrificeret tung transport. Overordnet er det også positivt, at der fastsættes delmål ift. udfasningen, selvom vi gerne så målene hævet (se 'Specifikke bemærkninger'). Europa-Kommissionens forslag har overordnet til formål at opnå EU's ambition om klimaneutralitet i 2050.

I EU står lastbiler for 2% af vejtransporten, men næsten 30% af udledningerne herfra. Derfor er det helt essentielt, hvis EU skal lykkes med en målsætning om klimaneutralitet, at der ikke efterlades plads til udledninger med et mål om 90% fra 2040, og at udfasningsdatoen samtidig skubbes yderligere frem.

Til trods for øget klarhed for investeringer, risikerer Europa-Kommissionens udspil helt at nedskyde målsætningen om klimaneutralitet i 2050. Hvis Danmark og Europa skal gå forrest i klimakampen, er det Dansk e-Mobilitets klare anbefaling og forventning, at ambitionerne fremsat i udspillet øges i behandlingen ved Europa-Parlamentet og Rådet, så både danske og europæiske klimamål sikres.

Specifikke bemærkninger:

Med flere både lastbilproducenter og logistikselskaber, der har anbefalet både mere ambitiøse del- og udfasningsmål, forstås det, at løsningerne er derude, og det der er brug for er, at investeringerne rettes i den rigtige retning.¹ Det er derfor suboptimalt, at Europa-Kommissionens forslag ligger under flere af lastbilproducenternes og

¹ DFDS & Mærsk opfordrede sammen med 42 andre selskaber, at der skulle være et 100% mål i 2035. Samtidig har Volvo & Daimler argumenteret for et delmål om 65% i 2030, mens mange andre ligger på 50%.

logistiksekskabernes egne reduktionsmål. Der er brug for politik, der driver flere investeringer hen mod nulemissionslastbiler – ikke politik, der afholder yderligere investeringer. For nuværende er Europa-Kommissionens forslag, at delmålene er, som følger:

- 45% reduktion i 2030
- 65% reduktion i 2035
- 90% reduktion i 2040

Samtidig med, at målet om 90 % nærmest umuliggør klimaneutralitet i 2050, er den gennemsnitlige levetid for en lastbil omkring 18 år.² På den måde vil lastbiler ved en udfasning i 2040 stadig køre rundt på de europæiske veje langt ind i 2050'erne. Iflg. beregninger fra Transport & Environment vil en udfasningsdato i 2040 udlede 644 millioner ton mere CO₂, end hvis udfasningen fastsættes i 2035.

Selvom Dansk e-Mobilitet ser positivt på, at der indsættes delmål, der sikrer en glidende overgang, er der behov for mere ambitiøse mål, hvis EU skal have en reel chance for at opnå deres overordnede mål om klimaneutralitet. Dansk e-Mobilitet anbefaler derfor, at de af Europa-Kommissionen fremsatte mål øges til:

- 45% reduktion i 2025
- 65% reduktion i 2030
- 100% i 2035

Alt i alt, er Europa-Kommissionens udspil en falliterklæring ift. 2050-målet, og det er helt essentielt, at der kæmpes for at opjustere målene fremsat i udspillet.

Ved yderligere spørgsmål eller behov for uddybning til ovenstående, er I velkomne til at tage kontakt.

Med venlig hilsen,
Kristian Sander Madsen
Konsulent Dansk e-Mobilitet
kma@greenpowerdenmark.dk

² Iflg. Transport & Environment er det 18 år. Iflg. ACEA er tallet lidt over 14 år. Uanset hvilket tal, man tager udgangspunkt i, efterlader det dog samme problemstilling.