

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet
Holmens Kanal 20
1060 København K

Sendt pr. mail til Julie Blegvad (juble@kefm.dk) og Hanne Vermeulen (haver@kefm.dk), med Kristoffer Johansen (krj@trm.dk), Emilie Sort Mikkelsen (esm@trm.dk) og Stine Øbro Pedersen (sop@trm.dk) i kopi.

København, 1. marts 2023

Dansk PersonTransport og Rådet for Grøn Omstilling: Høringsvar til Europa-Kommissionens forslag til forordning om styrkede CO₂-emissionsmål for nye tunge køretøjer

Dansk PersonTransport og Rådet for Grøn Omstilling takker for muligheden for at levere bemærkninger til Europa-Kommissionens forslag til forordning om styrkede CO₂-emissionsmål for nye tunge køretøjer.

Vi har udarbejdet ét fælles høringsvar, som forholder sig til forslaget på det danske og europæiske busmarked.

Overordnet set mener vi, at det er vigtigt, at der hele tiden arbejdes med løsninger, som kan mindske forureningen. Her mener vi, at det er klogt, at der i forslaget fastsættes konkrete målsætninger for nedbringelsen af CO₂-emissionerne for tunge køretøjer. Vi er samtidig betænkelige ved de undtagelsesmuligheder, som forslaget lægger op til, fordi der allerede er køretøjer, der er undtaget for forordningens anvendelsesområde.

Vi har forståelse for, at der kan være helt specielle situationer og specielle køretøjsopbygninger, som det vil være tæt på umuligt at omstille, men grundprincippet bør være at hvis, der skal laves yderligere undtagelser, så skal de være så små og specifikke, som det er muligt.

Generelt set er det en udfordring i det indre marked, hvis der opstår for mange undtagelser, eller der er mangel på harmonisering af regler. Et eksempel på dette er manglen på harmonisering og koordineringen i forhold til introduktion af nulemissionszoner i byerne. Det skaber en stor jungle af forskellige regler og tilgange, som gør det vanskeligt for virksomhederne at operere i andre lande. Det vil være helt oplagt, at man sørger for en større grad af fælles regler og standarder på det område, særligt når man stiller specifikke krav til køretøjer i byerne.

Klare mål kan være med til at sikre billigere busser

På nuværende tidspunkt er en af de største barrierer for yderligere grøn omstilling af busbranchen, at det er flere markedssegmenter ikke er muligt eller kan betale sig at investere i nulemissionsbusser. Når der fastsættes konkrete målsætninger for udfasningen af fossile busser, så lægger det et pres på producenterne for at få sat skub i produktionen af nulemissionsbusser i alle segmenter. Det kan være med til at øge udbuddet, sænke priserne og sætte yderligere skub i den grønne omstilling.

Samtidig er der et manglende politisk fokus på at sikre en parallel udrulning af alternativ lade- og tankningsinfrastruktur, som passer til bussernes kørselsmønster. Det er derfor helt afgørende, at man både fra dansk side - men også i EU - hurtigst muligt får sat gang i udrulningen af infrastrukturen, og at der bliver afsat tilstrækkeligt med penge til det.

Til trods for, at der er disse udfordringer, så udgør busserne den del af den tunge vejtransport, som er kommet længst i den grønne omstilling. Det skyldes bl.a., at busvognmændene hver dag arbejder aktivt for at implementere grønne løsninger, og at der er en stor vilje i branchen til at bidrage aktivt til at sænke transportsektorens emissioner.

Bybusser er allerede godt på vej i omstillingen

Det er særligt på området for bybusser, at der er sket en stor omstilling. Her har grønne krav i udbud af busruter allerede betydet, at over 47 pct. af bustrafikken vil være grøn i Danmark allerede i 2024.

Vi mener derfor, at det er godt, at Europa-Kommissionen nu fremlægger et forslag om, at alle nye bybusser i 2030 skal være nulemissionsbusser. Vi er dog samtidig betænkelig ved, at Kommissionen samtidig foreslår en undtagelse for dette i artikel 3b, stk. 2, som ikke er klart defineret, og hvor det først er ved delegerede retsakter, at det mere præcist bliver fastsat, hvor stor undtagelsen bliver.

Hvis undtagelsen bliver for uklar eller for stor, så vil forslaget ikke få den samme effekt på producenterne i forhold til at levere flere nulemissionsbusser.

Derfor anbefaler vi følgende for bybusser:

- *Alle nye bybusser er nulemission i 2030, uden undtagelser for medlemslandene*

Her er det væsentligt at understrege, at det har en betydning, hvad køretøjsomkostningerne er. På bybusområdet har operatører og virksomhederne i den tidlige fase været nødsaget til at investere i kinesiske elbusser, fordi de europæiske leverandører har haltet bagefter og ikke har kunnet tilbyde sammenlignelige løsninger. Den udvikling er nu til dels vendt, og forslaget kan være med til at accelerere denne udvikling og sikre øget konkurrence på markedet for nulemissionskøretøjer.

Det er samtidig vigtigt at slå fast, at kørsel med bybusser allerede er en grøn og bæredygtig løsning, og at branchens vigtigste bidrag til klimakampen er at transportere folk, der ellers ville have transporteret sig med fx personbil.

Desværre har der været et fald i antallet af passager i busserne, under coronapandemien. Det er derfor også vigtigt, at bybusserne bliver prioriteret politisk i langt højere grad end i dag, og at der afsættes midler til at sikre at flere benytter sig af dem i såvel by og land. Hvis udviklingen ikke bliver vendt, risikerer vi at gå glip af det potentiale der er i at sænke transportsektorens udledninger og samtidig mindske de andre negative eksternaliteter som fx trængsel og støj, som stiger i takt med at passagerantallet falder i den kollektive bustrafik.

Ambitiøs omstilling af turistbusser skal følges af strategi for lade- og tankningsinfrastruktur

Udover målsætningen om bybusser fastsætter forslaget også en række reduktionsmålsætninger, som omfatter øvrige busser, som oftest på dansk betegnes som "turistbusser". Her foreslår Kommissionen, at der skal ske en reduktion på 45 procent i 2030, 65 procent i 2035 og 90 procent i 2040.

Vi anbefaler:

- *At der investeres yderligere i udrulningen af lynladeinfrastruktur for turistbusser mm. på TEN-T Core Network frem mod 2030*
- *Såfremt det sker, bør CO2-målet for øvrige busser (turistbusser mm.) forhøjes i 2030*

Turistbusser bruges til transport af alt fra skolebørn, skovbørnehaver, foreninger og grupper i Danmark til lange internationale ture med turister. Turistbussen udgør i dag et grønt alternativ til andre rejseformer og brugen af turistbusser er allerede nu med til at sænke Danmarks emissioner.

Markedet for turistbusser er væsentlig sværere at omstille end bybusserne. Det skyldes, at turistbusser har nogle helt andre kørselsmønstre end bybusser. Det er især her, at der er brug for store og hurtige investeringer i lade- og tankningsinfrastruktur. Her er det vigtigt, at regeringen ikke beror sig på den antagelse, at turistbusserne vil kunne benytte sig af den samme lade- og tankningsinfrastruktur, som man vil etablere til lastbiler.

Det bør derfor være en bunden politiske opgave, at der snarest muligt bliver udarbejdet en separat strategi for turistbusserne. Passagererne i en turistbus forventer nemlig, at de bliver sat af centralt i byerne ved hoteller og turistattraktioner, og derfor er der behov for opladning i disse områder. Her skal der også tages højde for chaufførernes køre- og hviletidsregler og arbejdstidsreglerne.

Når man transporterer en bus med 50-80 passagerer, så er der en lav grad af fleksibilitet til at skulle holde længere og udvidede pauser undervejs i kørslen for kun at lade. Her vil man være meget afhængig af tilgængelige lade- og tankningsinfrastruktur på de steder, hvor turisterne naturligt holder pause eller skal sættes af, så man kan foretage opladning og tankning imellem forskellige ture eller på de dedikerede rasteplasser med faciliteter til at modtage grupper.

Såfremt at man får sat hurtigt gang i arbejdet med udrulningen af lade- og tankningsinfrastruktur, så mener vi godt, at man kan hæve ambitionsniveauet i forslaget, så der senest i 2040 vil være en 100 procents emissionsreduktion for nye tunge køretøjer. Det mener vi er realistisk i og med, at der, som tidligere nævnt, allerede findes undtagelser for specialopbyggede køretøjer m.v.

Derfor anbefaler vi:

- *100 procent udfasning af nysalg af fossile turistbusser senest i 2040*

En 100 procents målsætning vil i lighed med området for bybusser være med til at sikre at producenterne kan levere flere nulemissionskøretøjer. I øjeblikket er der ikke et stort fokus fra producenterens side på nulemissionsturistbusser, og et klart krav omkring omstilling til nulemission vil kunne sikre dette som et fokusområde også hos de europæiske producenter.

Vi er meget positive overfor at indgå i en fortsat dialog om forslaget, og I er meget velkomne til at kontakte os.

Med venlig hilsen

Jens Hvid Bang
Sektorchef

Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3.tv
DK-1364 København K
Tlf: +45 51355271
Mail: jhb@dpt-dk.org

Daria Rivin
Rådgiver

Rådet for Grøn Omstilling
Kompagnistræde 22, 3. sal
DK-1208 København K
Tlf: +45 33181936
Mail: daria@rgo.dk