

## Hørings svar: Forslag til forordning om nye CO<sub>2</sub>-emissionsmål for nye tunge køretøjer

### Indledende bemærkning

På trods af, at lastbiler kun udgør 2 % af køretøjerne på de europæiske veje, står lastbiler for næsten 30 % af EU's CO<sub>2</sub>-udledninger fra vejtransport. Vejtransport og lastbiler er også en af de største kilder til luftforurening, som forårsager 350.000 for tidlige dødsfald om året i EU. Lastbilkørsel står til at stige med mere end 40 % i EU frem mod 2050. Det er derfor strengt nødvendigt, at der bliver stillet ambitiøse CO<sub>2</sub>-krav til nye lastbiler; ellers vil stigningen i lastbilkørsel udligne store dele af den CO<sub>2</sub>-besparelse, der er opnået med EU's CO<sub>2</sub>-regulering for lette køretøjer.

Mere end 40 større virksomheder i Europa, såvel som danske Mærsk, Novo Nordisk, Ørsted og DFDS har allerede forsøgt at presse EU-Kommissionen til at sætte en konkret udfasningsdato for nysalg af fossile lastbiler i 2035<sup>1</sup>, inden udspillet kom ud. Ligeledes har flere af de største transportaktører og virksomheder i Danmark skrevet under på et fælles høringssvar med os i Rådet for Grøn Omstilling om højere ambitioner på 65 % CO<sub>2</sub>-reduktion af nye lastbiler i 2030, såvel som et mål om at alle nye lastbiler, der sælges, er nulemission i 2035. Virksomheder har brug for at der fra EU bliver stillet ambitiøse krav til lastbiler. Det gælder også for dem, der skal reducere Scope 3-emissioner og ikke har mulighed for på anden vis at stille krav til vognmænd om grøn kørsel.

De største europæiske lastbilproducenter Daimler og Scania har selv meldt ud, at de stopper produktion og salg af fossile lastbiler inden 2039/2040. Desuden har lastbilproducenterne også langt mere ambitiøse mål for, hvor mange nye nulemissionslastbiler de vil sælge i 2030; Volvo har et mål på 70 % og Daimler, der er verdens største lastbilproducent, på 60 % i 2030. De andre europæiske lastbilproducenter har mål på omkring 50 % nysalg af nulemissionslastbiler i 2030<sup>2</sup>. Det er nogle ambitiøse udmeldinger, men de er ikke bindende. Derfor er det vigtigt med bindende lovgivning, der holder producenterne oppe på deres egne frivillige målsætninger for at fremskynde den grønne omstilling af den tunge transport.

Teknologierne til at omstille lastbiler og tackle den skadelig luftforurening, som fossildrevne lastbiler forårsager, er her allerede: nulemissionslastbiler, såsom elektriske lastbiler. Totalomkostningen ved køb af el-lastbiler er stadig markant dyrere sammenlignet med diesel. Men indenfor de næste par år vil mange el-lastbiler koste mindre end selv diesel

---

<sup>1</sup> [https://www.transportenvironment.org/discover/siemens-unilever-maersk-and-dfds-join-business-coalition-calling-for-2035-deadline-for-zero-emissions-trucks-in-eu/?utm\\_source=T%26E+EEB+super+list&utm\\_campaign=f6f4e56c28-EMAIL\\_PR\\_truck\\_industry\\_letter\\_EN\\_2022\\_12\\_08&utm\\_medium=email&utm\\_term=0\\_-f6f4e56c28-%5BLIST\\_EMAIL\\_ID%5D&ct=t\(EMAIL\\_PR\\_truck\\_industry\\_letter\\_EN\\_2022\\_12\\_08\)](https://www.transportenvironment.org/discover/siemens-unilever-maersk-and-dfds-join-business-coalition-calling-for-2035-deadline-for-zero-emissions-trucks-in-eu/?utm_source=T%26E+EEB+super+list&utm_campaign=f6f4e56c28-EMAIL_PR_truck_industry_letter_EN_2022_12_08&utm_medium=email&utm_term=0_-f6f4e56c28-%5BLIST_EMAIL_ID%5D&ct=t(EMAIL_PR_truck_industry_letter_EN_2022_12_08))

<sup>2</sup> <https://theicct.org/ze-bus-and-truck-transition-europe-nov22/>

lastbiler. Højere CO2-krav til nye lastbiler er med til at presse prisen på nulemissionslastbiler ned og fremme den grønne omstilling af den tunge transport.

Det er også vigtigt at understrege, at der med kravene til ladeinfrastruktur til den tunge transport via Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) sikres, at det også er praktisk muligt at køre gennem Europa med de nulemissionslastbiler, der skal sælges, som resultat af denne CO2-regulering. AFIR betyder, at der sikres en opsætning af lynladere til el-lastbiler langs hovedmotorvejsnettet i hele EU i 2025, med udvidelse i 2030, samt brint-tankningsanlæg i 2030. Dette er et vigtigt rammevilkår for højere CO2-emissionskrav til nye tunge køretøjer og er med til at støtte op om og muliggøre omstillingen.

I forbindelse med Inflation Reduction Act (IRA) i USA er konkurrenceforholdet mellem EU og USA i relation til bl.a. grønne lastbiler betydeligt ændret. I praksis støtter USA nu en nulemissionslastbil med over ½ mio. kr., mens støtteordninger i EU varierer ganske betydeligt fra land til land. Det betyder dels at en hel del teknologiudvikling, bl.a. på batterisiden, rykker til USA. Det betyder, at det er blevet markant mere interessant at sælge fx el-lastbiler i USA fremfor Europa. EU kan selvfølgelig gå ind og støtte med betydelige beløb for at matche USA, men man kan opnå en del af den samme effekt ved at have markant mere ambitiøse CO2-krav til lastbiler end USA. Dette vil drive markedet fremad med regulering, frem for støttemidler, og dermed holde investeringer i Europa.

### **CO2-emissionsmål for nye tunge køretøjer**

Selvom lastbilproducenterne selv har nogle ambitiøse mål for, hvor mange nulemissionslastbiler de vil sælge i 2030, er det nødvendigt med mindst lige så ambitiøse mål i forordningen. Dette fordi erfaringen fra salg af personbiler, jf. CO2-emissionskrav til lette køretøjer, viser, at producenterne som udgangspunkt kun sælger det der bliver stillet krav om at de skal; det er ikke et marked drevet af efterspørgsel, men af udbuddet. Der er derfor en betydelig risiko for, at det samme vil gøre sig gældende for salget af nulemissionslastbiler.

Der er i Impact Assessment ikke nogen forklaring på, hvorfor de ikke har regnet på et delmål i 2027. Forklaringen har ofte været, at det tager lastbilproducenterne mindst 5 år at udvikle et nyt køretøj og at det derfor ikke er muligt med delmål. Dette er dog muligt i USA, hvor målene som udgangspunkt stiger hvert 3. år. Det er ikke åbenlyst, hvorfor det ikke skulle være muligt i EU, når det er muligt i USA.

Der er heller ikke i Kommissionens Impact Assessment lavet en vurdering på et andet mål-år end 2040. På alle parametre, bortset fra på investeringsomkostninger for producenterne, er det økonomisk set markant bedre for både samfund og vognmænd at have en fuld udfasning i 2040 end en delvis udfasning, som den Kommissionen har foreslået. Det ville derfor være interessant også at få svar fra Kommissionen på, hvad en fuld udfasning af salg af nye fossile tunge køretøjer i 2035 ville betyde, da det ser ud til at jo tidligere des bedre.

Derfor anbefaler vi:

- *At Danmark bør arbejde for at det foreslåede mål-år i 2027 analyseres af Kommissionen*

- *At Danmark bør arbejde for at en fuld udfasning af nysalg af fossile lastbiler i 2035 også analyseres af Kommissionen*

Det nuværende 2030-mål på 30 % bør fremrykkes til 2027; det vil gøre det muligt at se en udvikling i nulemissionslastbiler allerede i midten af 20'erne frem for kun i slutningen, som det nuværende mål ellers lægger op til. Derudover bør der være et mere ambitiøst CO2-reduktionsmål i 2030. Det bør hæves til 65 %, hvilket stemmer overens med lastbilproducenternes egne frivillige udmeldinger om deres prognoser for salg af nulemissionslastbiler i 2030. Men et højere CO2-reduktionskrav binder rent faktisk producenterne til at efterleve kravene. Et reduktionskrav på 65 % svarer til et salg på 55-60 % nulemissionslastbiler, med en forventning på 1 % brændstofeffektivitet årligt fra diesel lastbiler.

Derfor anbefaler vi følgende:

- *At det nuværende delmål i 2030 på 30 % CO2-reduktion fremrykkes til 2027 for nye tunge køretøjer*
- *At CO2-reduktionskravet for nye tunge køretøjer forhøjes til 65 % i 2030*

Lastbiler i EU kører i gennemsnit 15 år på de europæiske veje. Det betyder, at der med Kommissionens forslag om 90 % emissionsreduktion i 2040, stadig vil køre fossildrevne lastbiler på vejene efter 2050. Et 2035-nulemissionsmål for salg af nye lastbiler vil derimod give investeringsikkerhed for lastbilproducenter og sikre udskiftningen af fossildrevne lastbiler i tide, så Danmark kan nå klimaneutralitet i 2045 og EU i 2050. Et sådan mål vil ydermere give vognmændene en investeringsikkerhed og sikkerhed i forhold til teknologivalg, der samlet set vil være med til at gøre den grønne omstilling af tung transport billigere, også for vognmænd, samtidig med at det fremskynder omstillingen.

Derfor anbefaler vi at Danmark skruer op for ambitionerne og presser på i Rådet og EU-Parlamentet til følgende:

- *At alle nye lastbiler der sælges, skal være nulemission i 2035 (med undtagelse af specialkøretøjer)*
- *At salg af nye specialkøretøjer bør udfases i 2040*
- *At medlemsstaterne får juridisk mulighed for en tidligere udfasning af nye fossile tunge køretøjer med henblik på bl.a. at gøre det muligt at nå mere ambitiøse nationale klimamål*

### **CO2-krav til trailere**

Det har en stor betydning, at Kommissionen foreslår at trailere tæller med i forordningen. Trailere kan forbedre energieffektiviteten og reducere CO2-udledningen af lastbilerne på en omkostningseffektiv måde, fx via aerodynamiske forbedringer, der er relativt billige. Det betyder, at mere effektive trailere vil være med til at reducere mængden af fossile brændstoffer i konventionelle lastbiler. Mindst lige så vigtigt er det for el-lastbiler; for med en effektiv trailer på det trækkende køretøj, bliver rækkevidden på batteriet forbedret. Dermed kan en vognmand nøjes med et mindre batteri og således reducere omkostningerne ved køb af en el-lastbil sammenlignet med fx en diesel lastbil.

Vi anbefaler:

- *At Danmark støtter Kommissionens forslag om, at trailere skal tælle med i reguleringen*

### **CO2-krav til bybusser**

Det er positivt at der bliver stillet krav om 100 % udfasning af salg af nye fossile bybusser i 2030. Mere end 40 europæiske byer, inklusiv de seks største kommuner i Danmark, har sat et mål om kun at købe nulemissionsbusser fra 2025. 11 af de største byer i Europa, inklusiv Københavns Kommune, samt en masse organisationer og NGO'er, har forud for Kommissionens forslag sendt et brev til Kommissionen, hvori de opfordrer til at alle nye salg af bybusser bør være nulemission i 2027<sup>3</sup>. I de fleste tilfælde er totalomkostningerne for el-busser allerede i dag positiv, sammenlignet med diesel busser.

Udfordringen er, at busproducenterne ikke følger med efterspørgslen. Dette er et tydeligt eksempel på vigtigheden af kravene i denne regulering, for som allerede nævnt, sælges der som udgangspunkt kun det der stilles krav om, der skal sælges og ikke hvad der efterspørges. Af denne årsag er europæiske busproducenter også blevet overhalet indenom af kinesiske busproducenter, der rettidigt satsede på produktion og salg af el-busser.

Derfor er det yderst essentielt, at der stilles ambitiøse CO2-emissionskrav til salget af nye bybusser, så Danmark og andre progressive medlemslande, ikke står i en situation, hvor det ikke er muligt at købe de eftertragtede el-busser. Det er dog vigtigt også at have for øje, at der er forskel på omstillingshastigheden i medlemslandene og at der derfor kan være behov for en mulig undtagelse afhængig af udfasningsdatoen for nysalg af fossile bybusser.

Derfor anbefaler vi en af de to nedenstående mål:

- *At alle nye bybusser der sælges, er nulemission i 2027, med mulig undtagelse for medlemslandene*

Eller

- *At alle nye bybusser der sælges, er nulemission i 2030, uden undtagelser for medlemslandene*

### **Udvidelse af lastbilklasser**

Det er positivt at CO2-kravene er udvidet til også at omfatte busser, turistbusser og de fleste slags lastbiler og trailere. Når flere lastbilklasser og tunge køretøjer indgår i reguleringen, giver det lastbilproducenterne fleksibilitet til at udvikle de forskellige nulemissionskøretøjer. Hvor de nuværende CO2-krav kun omfatter omkring 60 % af lastbilsalget, svarende til 66 % af CO2-udledningen, vil de nye krav omfatte 89 % af nysalget og 93 % af CO2-udledningen<sup>4</sup>.

Det er dog vigtigt at alle lastbiltyper tæller med. I Kommissionens forslag tæller små lastbiler under 5 tons ikke med. Samme gør sig gældende for lastbiler, der er 4x4-akslet,

<sup>3</sup> [https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/10/2022\\_10\\_urban\\_bus\\_letter.pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/10/2022_10_urban_bus_letter.pdf)

<sup>4</sup> ICCT forventer en lidt højere CO2-reduktion: <https://theicct.org/eu-co2-hdv-standards-explained-feb23/>

6x6-akslet samt 4- og 5-akslede lastbiler (undtagen 8x4) og specialkøretøjer, som skraldebiler, ambulancer og cementblandere. Samlet set står disse typer lastbiler for 4 % af CO<sub>2</sub>-udledningerne. Problemet med at udelade disse køretøjer er, at de falder mellem to reguleringer, særligt for de små lastbiler, der hverken hører under CO<sub>2</sub>-emissionskravene for lette køretøjer eller de tunge.

Uden at stille krav til nysalg af ovenstående lastbilklasser, lægger Kommissionen op til, at lastbilproducenterne kan producere disse lastbiltyper som nulemissionslastbiler til at opnå deres emissionsmål. Dette er dog 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.

Vi anbefaler derfor:

- *At alle lastbilklasser bør omfattes af CO<sub>2</sub>-emissionskrav i reguleringen*

### **Brændstofkreditering**

Det er meget positivt at brændstofkreditering ikke er inkluderet i forordningen, og i særdeleshed vigtigt at det bibeholdes som Kommissionen foreslår. En sådan mekanisme vil give producenterne mulighed for at betale brændstofleverandører for at producere et "bæredygtigt brændstof", såsom e-Fuels, og regne det med i deres CO<sub>2</sub>-emissionsreduktionsmål og dermed gøre det dyrere for vognmændene samt udvande en egentlig grøn omstilling af den tunge transport. Dette fordi, der findes langt bedre og mere energieffektive alternativer til den tunge transport, som el-lastbiler, end produktion og brug af ineffektive og dyre e-Fuels. e-Fuels skal bruges, hvor der ikke er andre alternativer, såsom til fly og skibe.

Brændstofkreditering vil medføre en samlet mindsket klimaeffekt, da den vil lægge beslag på grøn strøm, der kunne bruges med en højere klimaeffekt i el-køretøjer. Reguleringen af VE-brændstoffer hører under VE-direktivet og ikke CO<sub>2</sub>-emissionsmål til nye tunge køretøjer.

Vi anbefaler:

- *Danmark bør støtte Kommissionen i at være imod brændstofkreditering*

### **ZLEV-mekanismen**

For ikke at miste for meget effekt af reguleringen er det vigtigt at ZLEV-mekanismen udfases, når der begynder at komme gang i salget af nulemissionslastbiler. Det er positivt, at Kommissionen vil udfase ZLEV-mekanismen fra 2030. For ikke at udvande salget af nulemissionslastbiler til fordel for lavemissionslastbiler, bør ZLEV-mekanismen dog udfases hurtigst muligt.

Vi anbefaler:

- *ZLEV-mekanismen bør udfases i 2027, for ikke at udvande salget af nulemissionslastbiler*

## Definition af nulemissionskøretøjer

EU-Kommissionen foreslår at slække betydeligt på definitionen af et nulemissionskøretøj. Faktisk foreslår de at forhøje grænseværdien med faktor 100, fra 1 g CO<sub>2</sub> pr. køretøjs-km (på engelsk: CO<sub>2</sub>/vkm) til 5 g CO<sub>2</sub> pr. ton-km. Det som det primært vil muliggøre, er afbrænding af brint sammen med diesel i en dual-fuel forbrændingsmotor. Det vil både være en meget ringe anvendelse af fx grøn brint, på grund af den lave effektivitet i en forbrændingsmotor, ligesom det vil kræve et fortsat forbrug af 10 % fossil diesel. Det virker besynderligt at ville gradbøje definitionen på, hvad der er nulemission til noget, der på ingen måde er nulemission, men som stadig vil udlede CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og partikler, udelukkende med henblik på at fremme et specifikt (dårligt) teknologivalg. Vi finder derfor ikke nogen overbevisende grunde til at slække på den eksisterende definition.

Vi anbefaler derfor:

- *Definitionen på et nulemissionskøretøj bør forblive på 1 g CO<sub>2</sub> pr. køretøjs-km, ligesom det er i den oprindelige regulering*

## Long-haul

Kommissionen har ændret definitionen af long-haul lastbiler, så det nu ikke kun er baseret på om lastbilen har en sovekabine eller ej, men også er baseret på lastbilens rækkevidde. Problemet med den eksisterende lovgivning har været, at det grundet MPW-faktoren (mileage, payload and weighting) har været nemmere for lastbilproducenter at nå deres CO<sub>2</sub>-emissionsmål med salg af long-haul lastbiler. Men med det nye forslag, skelnes der mellem om lastbilen kan køre mindre end 350 km på batteriet eller over 350 km. Dette er med til at forhindre, at lastbilproducenter udvikler og sælger nulemissionskøretøjer med lav rækkevidde og registrerer dem som long-haul for at drage fordel af den høje MPW-faktor.

Vi anbefaler:

- *Der bør skelnes mellem om en long-haul lastbil har en rækkevidde på mindre eller mere end 350 km, som Kommissionen foreslår*

## Lastbilproducenter

EU-Kommissionen foreslår, at økonomisk forbundne producenter, såsom MAN og Scania under Traton Group, har mulighed for at bytte køretøjer med hinanden, for at overholde CO<sub>2</sub>-emissionsmålene. Dette kan dog kun gøres med et begrænset antal køretøjer, op til max 5 % af modtagerens salg. Lastbilproducenter der producerer nulemissionskøretøjer vil dog have mulighed for at handle med alle producenter. Dette er med til at fremme særligt mindre producenter og start-ups, der satser på nulemissionskøretøjer, da de på den måde kan øge deres produktion og salg.

Derudover foreslår Kommissionen at små lastbilproducenter, der sælger mindre end 100 køretøjer om året, er fritaget for at overholde emissionskravene.

Vi anbefaler:

- *At Danmark støtter intern overførsel af køretøjer inden for datterselskaber og mulighed for handel af CO<sub>2</sub>-reduktioner mellem selskaberne*

- *At små lastbilproducenter, med mindre end 100 salg om året, ikke er omfattet af reguleringen*

### **Samlede anbefalinger:**

- *At Danmark bør arbejde for at det foreslåede mål-år i 2027 analyseres af Kommissionen*
- *At Danmark bør arbejde for at en fuld udfasning af nysalg af fossile lastbiler i 2035 også analyseres af Kommissionen*
- *At det nuværende delmål i 2030 på 30 % CO<sub>2</sub>-reduktion fremrykkes til 2027 for nye tunge køretøjer*
- *At CO<sub>2</sub>-reduktionskravet for nye tunge køretøjer forhøjes til 65 % i 2030*
- *At alle nye lastbiler der sælges, skal være nulemission i 2035 (med undtagelse af specialkøretøjer)*
- *At salg af nye specialkøretøjer bør udfases i 2040*
- *At medlemsstaterne får juridisk mulighed for en tidligere udfasning af nye fossile tunge køretøjer med henblik på bl.a. at gøre det muligt at nå mere ambitiøse nationale klimamål*
- *At Danmark støtter Kommissionens forslag om, at trailere skal tælle med i reguleringen*
- *At alle nye bybusser der sælges, er nulemission i 2027, med mulig undtagelse for medlemslandene/At alle nye bybusser der sælges, er nulemission i 2030, uden undtagelser for medlemslandene*
- *At alle lastbilklasser bør omfattes af CO<sub>2</sub>-emissionskrav*
- *Danmark bør støtte Kommissionen i at være imod brændstofditering*
- *ZLEV-mekanismen bør udfases i 2027, for ikke at udvande salget af nulemissionslastbiler*
- *Definitionen på et nulemissionskøretøj bør forblive på 1 g CO<sub>2</sub> pr. køretøjs-km, ligesom det er i den oprindelige regulering*
- *Der bør skelnes mellem om en long-haul lastbil har en rækkevidde på mindre eller mere end 350 km, som Kommissionen foreslår*
- *At Danmark støtter intern overførsel af køretøjer inden for datterselskaber og mulighed for handel af CO<sub>2</sub>-reduktioner mellem selskaberne*
- *At små lastbilproducenter, med mindre end 100 salg om året, ikke er omfattet af reguleringen*