

Høringssvar på EU-Kommissionens kommunikation om smart og bæredygtig mobilitet

Der er mange gode overordnede mål i kommunikationen. Vi vil nedenfor kommentere de elementer, der virker mest relevante at ændre.

Euro7

Selvom vi snart når frem til at Euro6 faktisk tilnærmelsesvis skal opfyldes i den virkelige verden er der stadig betydelige loopholes i Euro6, og der er brug for skærpede krav – og en mere stringent testprocedure – og altså en Euro7. En Euro7 standard bør være på et niveau, der reelt nedbringer luftforureningen under den samlede kørsel, til et sundhedsmæssigt acceptabelt niveau.

Biobrændstoffer

Kommissionen retter med rette sit fokus på at afkarbonisere fly og skibe. Desværre har Kommissionen primært fokus på biobrændstoffer som alternative brændstoffer. Der er begrænsede mængder bæredygtige biobrændstoffer og på ingen måde nok til at det meningsfuldt kan omstille disse sektorer. Derfor bør der ensidigt fokuseres på forskellige typer elektrofuels (e-kerosen/brint/ammoniak) til disse sektorer.

Den hidtidige brug af biobrændstoffer til transportformål i EU har samlet set været en katastrofe, der bl.a. har forårsaget skovrydning og en betydelig CO₂-udledning i andre dele af verden.

Slutdato for fossile køretøjer

Kommissionen har tidligere meddelt at den vil øge ambitionsniveauet for CO₂-krav til nye biler i 2030, fra en 40% reduktion ift. 2020, til 50%. Der sker en betydelig udvikling på produktion og salg af elbiler her i 2020-21 på grund af den eksisterende regulering. Det er vigtigt, at der i forbindelse med revisionen dels skærper ambitionsniveauet, men samtidig sætter en dato for, hvornår kravet skal være 0 g CO₂/km - altså en slutdato for fossilbiler. Derudover bør det med revisionen sikres, at medlemslande kan udfase fossile biler hurtigere fra ny-salget af biler.

Særligt er der også behov for at skærpe ambitionsniveauet for CO₂-krav til varebiler, der altid er blevet fastsat på et besynderligt lavt niveau. Det har hæmmet udviklingen af nul-emissionskøretøjer og betydet at vi stadig mangler at se en hurtig udvikling på dette område.

Vi skal samtidig understrege, at de eksisterende CO₂-krav til lastbiler for alvor har skabt en hurtig udvikling af el-lastbiler. Med en udmelding fra de europæiske producenter om, at de kun vil sælge nul-emissionslastbiler fra 2040, og med flere producenters forventning om at 10% af salget i 2025 vil være elektrisk, er der grundlag for en markant skærpelse af CO₂-kravene med revisionen i 2022.