

Transport-, Bygnings og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

20 november 2017

Høringssvar til høring om Europa-Kommissionens forslag til forordning om CO₂-krav til nye personbiler og lette køretøjer

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 09. juni 2017 vedrørende ovennævnte og har følgende bemærkninger hertil.

Dansk Erhverv støtter helt overordnet Kommissionens arbejde frem mod en renere bilpark i EU og udviklingen af teknologier, der muliggøre en bred anvendelse af alternative drivmidler, så længe lovgivningen er teknologineutral og ikke favoriserer et alternativ frem for et andet. Derudover er Dansk Erhverv enig i, at en Forordning er det rette instrument til at nå målene og forhindre nationale uligheder og konsekvenser.

Tidshorisonter

Helt overordnet mener Dansk Erhverv, at de fremsatte mål og tidshorisonter er for uambitøse. EU, og kloden som helhed, oplever i disse år en række konsekvenser af den opadgående forurening af. Det er derfor nødvendigt at handle indenfor en relativ kort tidshorizont, hvorfor det kan undre, at Greenhouse Gas Emmission reduktionen først har skarpe krav fra henholdsvis 2030 og 2050.

NEDS og WLTP

På samme måde kan det undre, at NEDS først bliver fuldt erstattet af WLTP fra 2021, når der er bred enighed om, at NEDS har en meget høj fejlmargen og ikke tegner et virkeligt billede af et køretøjs faktiske forureningsniveau, når det er på vejen. Helt generelt skal der være bedre overensstemmelse mellem test og virkelighed, hvorfor det er positivt, at monitoreringen af bilfabrikanternes data bliver kraftigt forstærket med det nye forslag. Lovpligtigt måleudstyr i biler vil blive et centralt instrument, så længe den indsamlede data kan verificeres, så manipulation undgås.

”Well to Wheel” eller ”Tank to Wheel”

Dansk erhverv vil i denne sammenhæng anbefale, at beregningerne baseres på "Well to Wheel" udregninger i stedet for "Tank to Wheel", da den faktiske samlede forureningsbillede bør indeholde de stadier, der kommer før drivmidlet bliver tanket fx produktionen med videre. På samme måde bør produktionen, og den senere skrotning af, et køretøj medregnes i et køretøjs forurening, der i sagens natur gør fra "Cradle to Grave". Der bør være et incitament til at udvikle renere produktion med videre af både køretøjer og drivmidler, så der ikke kun fokuseres på den direkte udledning på vejen.

Kvoter for "Zero- & Low Emmission" køretøjer

Dansk Erhverv er enig i, at der skal skabes incitamenter for bilfabrikanterne, så de er med til at drive overgangen fra internal combustion til mindre forurenende alternativer. Det foreslåede kvotesystem kan helt sikkert være med til at stimulere udviklingen, så længe der sættes nogle ambitiøse målsætninger.

Dansk Erhverv er dog skeptiske overfor, at en ekstra indsats for en bilfabrikants side giver denne mulighed for, at overskride de normale forureningsgrænser for deres produktion for den del, der ikke er "Zero- & Low Emmission" køretøjer. Når det samlede mål er, at den europæiske vognpark skal overgå til at være mindre forurenende, så virker det ikke konsekvent, at introducere en mulighed for til stadighed at producere mere forurenende køretøjer, så længe visse andre mål opnås.

Bilfabrikanters ikke overholdelse af reglerne

Dansk Erhverv bifalder, at der uddeles bøder pr. kalenderår til de bilfabrikanter, der ikke overholder reduktionsmål med videre. Disse bøder bør være af en størrelse, der medfører at det ikke kan betale sig at spekulere i ikke overholdelsen.

"Initial Cost" vs. "Lifetime Cost"

Det er meget centralt, at der arbejdes for at sikre, og oplyse om, de positive økonomiske effekter, som fx alternative drivmidler giver en køber, når denne ser på "Lifetime Costs". Der er en generel tendens til at især forbrugere har et smalt fokus på "Initial Cost", når de planlægger et køb af et køretøj. Som det er nu er denne omkostning høj for nye køretøjer, der er drevet af alternative drivmidler, hvilket har en negativ effekt på købers valg og modarbejder opnåelsen af de overordnede reduktionsmål.

Derudover skal der etableres langt flere, og mere effektive, tanknings- og opladnings faciliteter, så fx et elkøretøj reelt kan opfylde de behov og kørselsmønstre som både erhvervdrivende og forbrugerne har. Det er ikke nok, at der er store besparelser at hente ved at anvende alternative drivmidler, hvis køretøjet ikke kan hente eller mangler rækkevide til at nå sit bestemmelsessted.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Christoffer Greenfort', with a stylized, cursive script.

Christoffer Greenfort
Chefkonsulent