

24. januar 2024

## KF24 høringssvar til Sektorforudsætningsnotat for transport

Den politiske, teknologiske og økonomiske udvikling i forhold til grøn transport går hurtigt. Derfor har vi også nogen input til overvejelse.

### Lastbiler og busser

Siden denne udgave af sektorforudsætningsnotatet er lavet er der sket en politisk udvikling i og med, at der er indgået en trilog-aftale omkring CO2-krav til tunge køretøjer i EU. Resultatet er ikke overraskende betydeligt skærpede CO2-krav i 2030, og nye krav i 2035 og 2040. Henholdsvis en CO2-reduktion på 45 pct i 2030, 65 pct i 2035 og 90 pct i 2040. Det betyder, at lastbilproducenterne nu har en kurve der sigter imod 45% reduktion i 2030 i stedet for 30%. Samtidig er der en udvidelse af Scope for lastbiler og en inklusion af busser, hvor rutebusserne følger CO2-kravene til lastbiler, mens bybusser har et krav om 90% reduktion i 2030 og 100% i 2035. Det vil betyde at vi betydeligt hurtigere får ekstra investeringer i el-lastbiler og samtidig en hurtigere billiggørelse. Det vil selvfølgelig samtidig betyde en hurtigere indfasning af el-lastbiler i Danmark mens at kravene til busser kun vil få betydning for turistbusser i et vist omfang.

Samtidig vil vi også gerne understrege, at KF23 betydeligt har undervurderet salget af el-lastbiler, der kun var fastsat til det antal, der opnåede offentlig støtte, men hvor det virkelige salg endte ca. 4 gange højere. Ifølge KF23 ville salget af el-lastbiler udgøre 1,5% af salget, men det endte på 6,3%. Ligeledes forventer KF23 et salg på 0 i 2024, hvilket åbenlyst er helt skævt. Udviklingen går hurtigt, og vi forventer ligesom lastbilproducenterne at salget i Danmark (og Nordeuropa) kommer til at ligge betydeligt over det europæiske gennemsnit. Lige nu ser det ud til at udviklingen på markedet er 5-6 år forud for forventningerne i KF23.

I forhold til hvad el-lastbiler kan går det også bare hurtigt. Alle producenter har lastbiler på markedet med ca. 500 km's rækkevidde i 2024, ligesom de også nu kommer med den nye ladestandard MCS, der kan lade med en effekt på op til 3750 kW. Kort sagt er det nu kun udbygningen er ladeinfrastrukturen som sætter en begrænsning i forhold til long haul kørsel. Og den følger af AFIR. Vi vil anbefale, at der fremadrettet oprettes en særlig kategori af hurtigladede der fx hedder <800kW+ for meningsfuldt at kunne adskille lyn-ladere til lastbiler fra persontransporten. En opdeling af kategorien for personbiler, der er mere differentieret end <50 kW+ ville også i vores øjne være hensigtsmæssig.

I forhold til økonomien i el-lastbiler undervurderer de fleste beregninger markant restværdien af el-lastbiler. Det gør de fordi man reelt ikke medregner restværdien af batteriet. Selv når lastbilen er 'kørt færdig' kan batteriet stadigvæk bruges, og når batteriet ikke kan bruges har alene råvarer i batteriet en ganske betydelig værdi, som det åbenlyst er forkert ikke at medregne når det drejer som om et batteri af denne størrelse.

I forhold til andre 'alternative drivmidler' forudsætter notatet (s. 36) at brint vil blive brugt i særlige segmenter af lastbiler. Vi deler ikke denne anskuelse, idet vi antager at batteri-elektriske lastbiler bliver

en del billigere end brint-elektriske lastbiler i alle segmenter, samt at den volumen, der skal bruges er så begrænset, at det ikke giver mening at producere dem. I stedet forventer vi, at disse enten vil blive erstattet af andre løsninger end en 1til1 udskiftning af drivmidlet på køretøjet eller alternativt fortsat vil bruge en forbrændingsmotor. De fleste køretøjer, vi forventer der vil falde indenfor denne kategori kører ikke særlig langt og udgør en meget lille, men længe levende del af flåden.

I forhold til gas, har salget af gaskøretøjer i Danmark dels være drevet af massiv offentlig støtte og dels af den ulovlige afgiftsfritagelse fra vejafgiften i Tyskland. Sidstnævnte er nu stoppet og MAUT'en er nu næsten fordoblet pr. 1 december 2023, hvilket igen stillet el-lastbiler markant økonomisk bedre end gas-lastbiler.

### **Pluginhybrider**

Med hensyn til plugin-hybrider bør det nok bemærkes at det er en almindelig opfattelse i branchen at salget af plugin-hybrider i EU vil stoppe i 2025. Dette skyldes at plugin-hybrider har været en billig måde, at nå CO2-kravene på, men at dette ændrer sig i 2025 hvor reglerne for opgørelse af CO2-udledningen for plugin-hybrider ændres. Fremskrivningen i KF23 virker på denne baggrund ikke realistisk.

Hvis I har yderligere oplysninger er I meget velkomne til at kontakte os.

Med venlig hilsen

Jeppe Juul & Daria Rivin

**Rådet for Grøn omstilling**