

KEFM og Energistyrelsen

Pr. mail til Mikkel Mejling Andersen (miman@kefm.dk), Karen Schack Andreassen (ksan@kefm.dk), Martin Douglas Rayner (mdr@trm.dk), Julie Maria Hansen (jmh@trm.dk) og Stine Øbro Pedersen (sop@trm.dk)

Paul Bergsøes Vej 6
2600 Glostrup

Magnoliavej 2-4
5250 Odense SV

Telefon 4343 6000
teknig@teknig.dk
www.teknig.dk

Dato: 23. december 2020

Side 1/4

Høringsvar – EU-kommissionens strategi om bæredygtig og smart mobilitet.

Energistyrelsen har med mail af den 10. december 2020 fremsendt strategi om bæredygtig og smart mobilitet og har anmodet om at modtage høringsvar senest søndag den 3. januar 2021.

EU-kommissionens strategi om bæredygtig og smart mobilitet, herefter kaldt "strategien" giver TEKNIQ Arbejdsgiverne anledning til følgende bemærkninger.

Strategien berører et vigtigt fokusområde for TEKNIQ Arbejdsgivernes medlemsvirksomheder, og vi indgår derfor gerne i et fortsat samarbejde på området.

TEKNIQ Arbejdsgiverne bemærker, at strategien er en udmøntning af The European Green Deal og sætter rammerne for EU-kommissionens arbejdsprogram og initiativer for 2020-2022. Vi bemærker, at strategien bl.a. omhandler aktiviteter der vedrører revision af Bygningsdirektivet, road pricing og øget elektrificering af transportmidler.

Revision af bygningsdirektiv – elladestandere og fleksibilitet

TEKNIQ Arbejdsgiverne er som udgangspunkt positiv overfor EU-Kommissionens forslag om at fastsætte minimumsstandarder for bygningers bidrag til elbilladeinfrastrukturen.

Det undrer os dog, at strategien ikke nævner intelligente ladestandere. Med sektorintegrationsstrategien fra sommeren 2020 peges der på, at opladning af elbiler er et vigtigt element i sektorkoblingen. Men skal potentialerne for en effektiv sektorintegration mellem transport og energiområdet tilnærmelsesvist kunne indfris, er det afgørende, at der sættes et større fokus på intelligent styring af energiforbrug og opladning af elbiler.

Mere intelligent styring af elforbruget i bl.a. bygningernes ladestandere skal hjælpe os med at mindske energispild og oplade elbilernes batterier når energien er grønnest og billigst. Der er også et stort potentiale i at gøre batterierne i biler og varevogne til integrerede energilagere i elnettet, så de ikke alene tilpasser opladningen efter produktionen af vedvarende energi, men også er i stand til at levere strøm tilbage til elnettet, når strømmen er en knap ressource eller når efterspørgslen efter el overbelaster elnettet. Dermed kan elbilerne blive et effektivt redskab til at udjævne kogespidserne og balancere elnettet.

Fleksibiliteten kræver imidlertid, at der bl.a. investeres i intelligente ladestandere, de såkaldte Vehicle-to-grid (V2G) ladere.¹ Skal udbygningen af ladeinfrastrukturen ske omkostningseffektivt, er det vigtigt, at kommissionen sætter nogle klare pejlemærker, som aktørerne kan bruge til at navigere efter. TEKNIQ Arbejdsgiverne mener derfor, at Danmark bør arbejde for, at strategien medtager etableringen af intelligent ladeinfrastruktur som et vigtigt element i udformningen af minimumsstandarder på områder.

Road pricing

Strategien nævner road pricing (road charging) som et blandt flere værktøjer, der skal bidrage til en mere bæredygtig transport. Allerede i dag er der stærke incitamenter til at undgå fx myldretidstrafikken eller vælge brændstoføkonomiske køretøjer. Virksomhederne kan imidlertid være nødsaget til at vælge bestemte køretøjer eller udføre arbejdet på bestemte tidspunkter. Derfor risikerer en indførelse af road pricing at presse virksomheder ud af de omfattede områder til skade for konkurrencen.

TEKNIQ Arbejdsgiverne er enige i, at der er behov for en bred vifte af indsatser for at sikre en effektiv og bæredygtig transport, men mener at det er vigtigt, at de enkelte medlemslande gives mulighed for selv at vælge de mest hensigtsmæssige tiltag ud fra de lokale forhold og behov. TEKNIQ Arbejdsgiverne mener derfor, at eksempler på tiltag i strategien bør formuleres som "could" og ikke "should". Endvidere mener TEKNIQ Arbejdsgiverne, at Danmark, i forbindelse med en evt. implementering af road pricing, bør være opmærksom på at afbøde de negative konsekvenser for de virksomheder, der er afhængige af transport for at kunne løse deres opgaver.

Emissionskrav til biler og varevogne

Det er vigtigt, at krav til erhvervslivets køretøjer kendes i god tid, før de træder i kraft, så virksomhederne har de bedste forudsætninger for at tilpasse sig kravene. I modsat fald risikeres det, at kravene medfører uforudsete udgifter til ombygninger eller til nye biler, ligesom kravene kan reducere brugtvognsprisen for den eksisterende vognpark.

I mange byer i EU-medlemslandene er der etableret miljøzoner, herunder også i en række større danske byer. TEKNIQ Arbejdsgiverne bakker op omkring de hensyn, indførelsen af zoner søger at varetage, men konstaterer også, at indførelsen af miljøzoner giver udfordringer for en række, særligt mindre, erhvervsvirksomheder. Udfordringerne er typisk forbundet med udgifter til indkøb af nye varevogne eller ombygninger af eksisterende køretøjer. Derfor opfordrer TEKNIQ Arbejdsgiverne til, at miljøkrav meldes ud i god tid og formidles direkte til ejerne af køretøjerne. Samtidig bør der indføres tilskudsmuligheder til ombygninger eller skrotningsordninger for køretøjer, som ikke kan ombygges. Endelig mener TEKNIQ Arbejdsgiverne, at kravene til miljøzonerne skal udvikles på EU-niveau, så køretøjer,

Paul Bergsøes Vej 6
2600 Glostrup

Magnoliavej 2-4
5250 Odense SV

Telefon 4343 6000
teknig@teknig.dk
www.teknig.dk

Dato: 23. december 2020

Side 2/4

¹ Se fx [Parker | Danish project defines the electric vehicle of the future \(parker-project.com\)](http://parker-project.com)

TEKNIQ ARBEJDSGIVERNE

der overholder dansk lovgivning, også kan anvendes på tilsvarende vis i de andre EU-lande.

Behov for udvikling af nye løsninger

Mens udvalget af elektriske personbiler er kraftigt stigende i disse år, forholder det sig anderledes i forhold til udvalget af lav-emissions varebiler og små lastbiler. Selvom der findes enkelte elektriske varebiler på markedet, er det generelle billede, at varebilerne i dag ikke er i stand til at opfylde behovene hos hovedparten af virksomhederne. Det skyldes primært, at rækkevidden for bilerne ofte ikke svarer til kørselsbehovet. Et problem er dog også, at de store batterier i varevogne, som er nødvendige for at få tilstrækkelig rækkevidde, udløser krav om, at føreren skal have stort kørekort, da batteriets vægt får bilerne op i en tungere vægtsklasse. Derfor er der et stort behov for der udvikles tekniske løsninger, som gør at lav-emissions varebiler og små lastbiler blive attraktive for virksomhederne

Endelig bør der udvikles løsninger, som gør opladningen af virksomhedernes køretøjer mere fleksibel. I Danmark er det meget almindeligt at medarbejderne i bygge- og anlægssektoren udfører deres arbejde med udgangspunkt i deres hjemadresse, dvs. at de ikke møder på arbejde på virksomhedens adresse, men kører direkte til deres kunder. Dette mindsker behovet for persontransport og sikrer en effektiv udnyttelse af arbejdstiden. I en fremtid, hvor medarbejdernes køretøjer er elektriske, er det imidlertid nødvendigt med rammebetingelser og løsninger, som gør det muligt fx at oplade bilen på medarbejderens hjemmeadresse.

TEKNIQ Arbejdsgiverne mener, at Danmark bør arbejde for, at der udvikles flere løsninger inden for såvel varebiler og små lastbiler som i forhold til opladningsinfrastruktur, der gør det praktisk muligt og attraktivt for virksomhederne at anvende elektriske køretøjer i deres arbejde.

Færger

Skibsfart er nævnt sporadisk i strategien, men TEKNIQ Arbejdsgiverne savner at den forholder sig mere indgående til potentialerne for indførelsen af lav-emissionsdrift på området.

I Danmark sejler 52 færger på 42 kystnære ruter, og indenrigsfærgetransporten udgjorde i 2018 1,3% af Danmarks CO-emissioner fra energi. En analyse har vist, at 7 ud af 10 af de kystnære færger i Danmark vil være mere profitable som eldrevne færger, og dermed er der ofte en god businesscase i at udfase de dieseldrevne færger. Færgetrafikken i Danmark er omfattende set med europæiske øjne, men også på europæisk plan rummer området store potentialer, som TEKNIQ Arbejdsgiverne mener, at Danmark bør arbejde for, at strategien bidrager til at indfri.

Den offentlige sektor

Strategien nævner ikke den offentlige sektor, men da den er en stor indkøber, har den offentlige sektor gode muligheder for at være med til at drive udviklingen på området. Derfor foreslår TEKNIQ Arbejdsgiverne, at Danmark skal arbejde for, at strategien indeholder en indsats i forhold til den offentlige sektor fx at krav om at

Paul Bergsøes Vej 6
2600 Glostrup

Magnoliavej 2-4
5250 Odense SV

Telefon 4343 6000
teknig@teknig.dk
www.teknig.dk

Dato: 23. december 2020

Side 3/4

TEKNIQ ARBEJDSGIVERNE

den offentlige sektor udelukkende indkøber og lejer lavemissions-transportmidler og elladestandere med intelligent styring.

TEKNIQ Arbejdsgiverne står naturligvis til rådighed for en uddybning af vores høringssvar.

Med venlig hilsen

Simon O. Rasmussen
Underdirektør

Paul Bergsøes Vej 6
2600 Glostrup

Magnoliavej 2-4
5250 Odense SV

Telefon 4343 6000
teknig@teknig.dk
www.teknig.dk

Dato: 23. december 2020

Side 4/4