



Transportministeriet

Jonas Trolle (jrt@trm.dk),
Stine Øbro Pedersen (sop@trm.dk),
Sofie Albrechtsen (soal@trm.dk) og
Peter H. Pedersen (pehpe@kefm.dk).

19. marts 2025

Trafikselskabernes bemærkninger til høring om Kommissionens meddelelse om grønne virksomhedsflåder (KOM (2025) 96)

Indledning og overordnede betragtninger

TID, Trafikselskaberne i Danmark, repræsenterer de 6 regionale danske trafikselskaber, som bl.a. står for kørsel med rutebus og flextrafik i Danmark. Trafikselskaberne i Danmark er allerede langt med den grønne omstilling og forventer, at 90 pct. af flåden vil være emissionsfri i 2030, hvilket er højt i en europæisk kontekst. Trafikselskaberne i Danmark har altså erfaringer, som kan være værdifulde i det videre arbejde.

Det er positivt, at planlægger initiativer, der kan fremme den grønne omstilling af virksomhedsflåder. Det er dog væsentligt, at kommende initiativer har fokus på at understøtte omstillingen ved at gøre det lettere for trafikselskaber og operatører og at det undgås at indføre nye byrder. Det skal eksempelvis undgås at indføre ny regulering, hvis en sådan allerede findes i andre direktiver eller forordninger.

Trafikselskaberne skal indledningsvis også påpege, at nulemissionsbusser og biler fra Kina indtil nu har spillet en stor rolle i at gøre den grønne omstilling i den kollektive transport mulig. Det skyldes, at kinesiske leverandører har været i stand til at levere emissionsfri køretøjer til en konkurrencedygtig pris, modsat de europæiske producenter, som er kommet sent i gang på dette område og som har store leveringsproblemer. Når ny EU-lovgivning, senest artikel 3 e i forordningen om CO₂ udledning fra tunge køretøjer, har som mål at begrænse køb af elbusser i Kina og fremme køb i Europa, kan det få negative konsekvenser for den grønne omstilling. Det kan sænke farten på den grønne omstilling i den kollektive trafik, hvis der ikke må købes elbusser i Kina, fordi de europæiske producenter har svært ved at levere og fordi de er dyrere. En opfordring vil derfor være at støtte de europæiske producenter, så de kan blive konkurrencedygtige i.f.t. levering og pris.

Bemærkninger til forslaget

Kommissionen betegner rutebusser som 'true fleets'. Trafikselskaberne kommenterer også ud fra at flextrafik er en 'demand responsive transport', der benytter køretøjer fra almindelige personbiler til ombyggede varevogne med lift.

Kommissionen har ikke beskrevet denne transportform under 'true fleets'. Trafikselskaberne opfordrer til, at det afklares hvordan flextrafikken indgår i arbejdet med dekarbonisering af virksomheders køretøjsflåder, da det især er her, at trafikselskaberne ser udfordringer med rammevilkår for omstilling til nulemissionskøretøjer.

Trafikselskaberne bemærker i relation til afsnit 6.1, at ændringer i skattefordele for nulemissionskøretøjer eller skatteulemper for fossile køretøjer ikke vil påvirke priserne på de køretøjer, der anvendes til erhvervsmæssig persontransport. Årsagen er, at sådanne køretøjer i Danmark allerede er fritaget for disse skatter, hvorfor dette i denne branche ikke vil skabe incitament til omstilling til nulemissionskøretøjer. Dog kan en reduktion af momsfradraget for fossile køretøjer i visse leverandørers forretningsmodeller skabe økonomiske incitamenter til omstilling til nulemissionskøretøjer.

Trafikselskaberne oplever, at minibusser/liftbiler til persontransport med op til ni personer aktuelt har de største udfordringer i overgangen til nulemissionskøretøjer. Vi har brug for disse biler til bl.a. borgere med funktionsnedsættelse, hvor mange af borgerne kører efter visitering fra kommuner og regioner. De få biler, som har en rækkevidde og ladehastighed, som muliggør anvendelse som minibusser i flextrafikken, kan som følge af kørebatteriets vægt ikke holde sig inden for en totalvægt på 3.500 kg. Når køretøjerne overstiger 3.500 kg, kræves i dag i de danske regler et stort kørekort (kategori D1 eller D), når minibusserne/liftbilerne anvendes til persontransport. Men hvis de samme typer biler blev brugt til varetransport ville det ikke være tilfældet, jf. de danske regler.

Som trafikselskaberne forstår EU's kørekortdirektiv, er der her mulighed for at hæve vægtgrænsen for erhvervsmæssig persontransport i køretøjer med alternative drivmidler til 4.250 kg ved almindeligt kørekort (B), jf. EU-direktiv 2018/645. Vi opfordrer Kommissionen til at gøre det obligatorisk for medlemslandene at indføre denne regelændring.

Trafikselskabernes anbefalinger til Kommissionen

- 1) Afklaring af hvordan flextrafik (demand responsive transport) indgår i arbejdet om dekarbonisering af grønne virksomhedsflåder
- 2) Økonomiske incitamenter til omstilling
 - a) Skatte fordele/ulemper har ingen effekt for erhvervsmæssig personbefordring i Danmark. Overvej derfor andre økonomiske incitamenter til fremme af grøn omstilling.
- 3) Sikring af at regler vedr. kørekort er de samme for nulemissionskøretøjer uanset at de bruges til person eller varetransport.
 - a) Kommissionen skal arbejde for at gøre det obligatorisk for medlemsstaterne at sikre samme vægtgrænse for erhvervsmæssig persontransport med alternative drivmidler til 4.250 kg ved almindeligt kørekort (B), som for varetransport, hvor det allerede er tilladt under EU-direktiv



2018/645. Dette vil fjerne en væsentlig barriere for omstilling af liftbiler til nulemissionskøretøjer.

- 4) Hav fokus på at fremtidige regler/initiativer på området ikke må påføre nye byrder og ikke regulerer noget, som allerede er reguleret andre steder.
- 5) Hvis det ønsket at nulemissionskøretøjer skal købes i Europa, skal der fokus på at sikre, at de europæiske producenter kan levere og levere til en konkurrencedygtig pris.

Vi står naturligvis til rådighed, hvis dette giver anledning til spørgsmål.

Med venlig hilsen

Lone Rasmussen

Sekretariatschef

+ 45 23 40 16 39

lra@moviatrafik.dk

Trafikselskaberne i Danmark