



Beslutningsforslag nr. **B 74**

Folketinget 2009-10

---

Fremsat den 8. december 2009 af Pia Olsen Dyhr (SF), Hanne Agersnap (SF), Ida Auken (SF), Steen Gade (SF), Anne Grete Holmsgaard (SF) og Ole Sohn (SF)

## **Forslag til folketingsbeslutning** om reduktion af CO<sub>2</sub>-udslip fra lastbiler

Folketinget opfordrer regeringen til senest den 1. maj 2010 at fremlægge en handlingsplan, der sikrer en hurtig reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet fra lastbiler

med mindst 20 pct. gennem nationale initiativer, og som samtidig opregner forslag til yderligere reduktioner, der bør gennemføres på EU-niveau.

## *Bemærkninger til forslaget*

Der findes en række forslag til at begrænse CO<sub>2</sub>-udslippet fra lastbiler, der samtidig er privatøkonomisk rentable, jf. nedenfor. Det betyder desværre ikke, at man kan være sikker på, at disse forslag vil blive gennemført for alle eller bare et flertal af lastbilerne. Erfaringen viser, at mange virksomheder ikke får gennemført CO<sub>2</sub>-besparende tiltag, selvom de er rentable.

Overflytning af godstransport til tog og skib og indførelse af en kørselsafgift for lastbiler kan bidrage til at bremse væksten i lastbiltrafikken og dermed CO<sub>2</sub>-udslippet fra lastbiler, men disse initiativer kan ikke stå alene. Der er også brug for en handlingsplan, der skal sikre en høj grad af gennemførelse af en lang række af de nævnte forslag.

### *Initiativer i EU*

Visse forslag gennemføres bedst på EU-plan. Det er forslag, der stiller krav til konstruktionen af lastbiler. Fra EU's side har man indført Euronormerne, der bl.a. nedsætter udslippet af NOx'er og partikler fra lastbiler, men de stiller ikke krav til CO<sub>2</sub>-udledningen. For nye personbiler har EU derimod stillet krav til højeste udslip af CO<sub>2</sub> pr. kørt kilometer, og for nylig har Europa-Kommissionen stillet et tilsvarende forslag for varebiler. Det er ikke oplagt at stille tilsvarende krav til lastbiler, fordi de varierer meget i størrelse, formål osv.

Tilsvarende kunne det være relevant at stille krav vedrørende f.eks. aerodynamisk udformning, herunder skørter og spoilere, automatisk måling af dæktryk, mulighed for at hæve akslerne og montering af energirigtige dæk til alle nye lastbiler.

### *Nationale initiativer*

Tabel 1 nedenfor viser en række forskellige tiltag, der har det fælles, at de kan reducere CO<sub>2</sub>-udslippet fra lastbiler, samtidig med at de privatøkonomisk er særdeles rentable. I de fleste tilfælde er tilbagebetalingstiden på 1 år eller mindre.

Andre tiltag kan også være relevante. F.eks. kunne flere lastbiler køre på natur- eller biogas eller som el- eller hybridbiler.

Det betyder, at man kan gennemføre tiltagene ensidigt i Danmark, samtidig med at man gavner danske vognmænd m.v. Det betyder også, at det kan være rimeligt at starte med at lave en frivillig aftale med erhvervet, der bl.a. ved at stå bag pjecen »Transportens vej til et bedre klima – 49 veje til at spare på brændstoffet« har vist vilje til at gøre en indsats. Erfaringerne fra andre frivillige aftaler er ikke gode, men det gør efter forslagsstillernes opfattelse en væsentlig forskel, at der i det aktuelle tilfælde også er god virksomhedsøkonomi i en CO<sub>2</sub>-reduktionsaftale.

Enkelte tiltag som sporing af aksler (forslag 4 i tabellen nedenfor) bør gennemføres som et krav til det årlige syn. De foreslåede kurser i energirigtig kørsel, der kan give gevinster på helt op til 12 pct., og i adfærdsændringer i virksomheden med gevinster på op til 10 pct., bør udbydes af det offentlige uddannelsessystem, f.eks. i form af AMU-kurser.

Forslagsstillerne har noteret sig, at der er afsat puljebeløb til at gennemføre enkelte forslag i transportaftalen fra januar 2009. Det drejer sig om montering af »skørter« og udformning af spoilere. Der bør imidlertid gøres en indsats for at sikre, at alle eller næsten alle benytter sig af disse forslag. Der kan også i en handlingsplan være brug for tilskudsordninger som middel til at få udbredt andre af forslagene.

Endvidere har forslagsstillerne noteret sig, at der er et igangværende forsøg med modulvogntog.

### *Behov for en handlingsplan*

Danmark skal frem til 2020 reducere CO<sub>2</sub>-udslippet fra den ikkekvotebelagte sektor med 20 pct., og måske 30 pct. Lastbiler står for ca. 1,5 mio. t CO<sub>2</sub>-udslip, svarende til godt 2 pct. af Danmarks samlede CO<sub>2</sub>-udslip, og godt 4 pct. af udslippet fra den ikkekvotebelagte sektor. Tallet er stigende, og det er nødvendigt at sætte ind med tiltag for at begrænse udslippet.

Det betyder, at der ikke er råd til at undlade initiativer, der kan nedbringe udslippet billigt eller direkte rentabelt. Den rigtige fremgangsmåde er først at foretage en grundig, men hurtig undersøgelse af mulighederne. Derfor er tidsfristen i forslaget sat til

den 1. maj 2010. Og ud fra de foreliggende forslag er en målsætning om en reduktion på 20 pct. i løbet af 2-4 år absolut ikke urealistisk.

En reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet betyder mindre forbrug af dieselolie og vil derfor som hovedregel også

give andre miljøfordele, såsom færre NO<sub>x</sub>'er og partikler.

**Tabel 1. Oversigt over forslag, der reducerer lastbilers CO<sub>2</sub>-udslip**

	<b>Forslag</b>	<b>Forventet CO<sub>2</sub>-besparelse</b>	<b>Tilbagebetalingstid</b>
1	Rigtigt valg af dæktype	Op til 6 pct.	Forskellig
2	Energirigtige dæk	3-6 pct.	Ned til 0
3	Automatisk overvågning af dæktryk	Op til 5 pct.	8 måneder
4	Sporing af aksler (kontrol ved årligt syn)	Ca. 5 pct. (25 pct.)	1 måned
5	Hæveaksler ved let gods eller tomkørsel	1-5 pct.	1 år
6	Aluminiumsfølge (især ved landevejskørsel)	Ca. 2 pct.	1-2,5 år
7	Syntetisk olie	Ca. 1-2 pct.	Ukendt
8	Automatgear til korrekt spec. af drivline	3-10 pct.	6 måneder
9	Ruteplanlægningssystem/navigation	10-20 pct.	½-1 år
10	Flådestyring	Op til 10 pct.	½-1 år
11	Fartpilot	5-10 pct.	Op til 1 år/ny bil
12	Måling af køreteknik – ecodriving	6-12 pct.	0-3 år
13	Kursus i energirigtig kørsel	Ca. 12 pct.	Ca. 2 måneder
14	Kursus i adfærsændringer i virksomheden	Ca. 10 pct.	Ca. 12 måneder
15	Aircooler	?	Ca. 8 måneder
16	Spoiler	Ca. 5 pct.	Ca. 2 år
17	Skørter	Ca. 1-2 pct.	Ca. 5 år
18	Rullepresenning	Ca. 3 pct.	Ca. 1 år
19	Højdejusterbar trailer	Ca. 3 pct.	Ca. 1 år
20	Dobbelt lastdæk (i visse lastbiler)	Op til 30 pct.	Ukendt
21	Modulvogntog	15 pct./30 pct.	Ned til 1 år
22	Energiforhæng (kølebiler)	Ca. 20 pct.	Ca. 2 år
23	Kølekasse på trailere	Ca. 10 pct.	0 ved ny
24	CO <sub>2</sub> -neutralt køleanlæg	Ca. 96 pct.	0
25	Overvågning af temperatur i kølevogn	Ca. 5 pct.	Ca. 2 år

Anm.: Besparelserprocenterne kan ikke uden videre lægges sammen, og nogle af dem vedrører kun bestemte typer lastbiler, f.eks. kølevogne.

Kilde: »Transportens vej til et bedre klima – 49 veje til at spare på brændstoffet«, Dansk Transport og Logistik og Dansk Erhverv, maj 2009.

*Skriftlig fremsættelse***Pia Olsen Dyhr (SF):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om reduktion af CO<sub>2</sub>-udslip fra lastbiler.*

(Beslutningsforslag nr. B 74).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.