

København den 8. marts 2007

Miljøministeriet
Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K

Vedrørende Høring om EU-Kommissionens meddelelse om revisionen af Fællesskabets strategi for reduktion af CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer. MST-3209-00002.

Det er godt at EU-kommissionen fremlægger forslag om bindende regler for reduktion af CO₂-udslippet fra nævnte køretøjstyper. Det sker i lyset af, at de aftaler, som EU-kommissionen har indgået med bilindustrien, ikke er blevet efterlevet.

Problemet er imidlertid, at der lægges op til **beskedne krav, som slet ikke vil kunne nedsætte biltrafikkens meget høje totale CO₂-udslip**. CO₂-udslippet fra vejtransporten er steget med 26% fra 1990 til 2004. Transport sluger 26,5 % af EU's samlede energiforbrug og heri er ikke medregnet energiforbruget til produktion af køretøjer, bygning af veje mv..

Det er **ikke nok, at det gennemsnitlige CO₂-udslip fra biler reduceres**. Det er også nødvendigt at satse på andre virkemidler. Der er meget store muligheder for at dæmpe energiforbruget ved persontransport. Det kræver bl.a., at der satses kraftigt på at få mere transport udført af kollektive transportmidler og cykeltrafik. Se mere herom sidst i høringssvaret.

NOAH-trafik mener, at **de tekniske krav, som her er til høring, må skærpes** i forhold til Kommissionens udspil. Herom side 3.

EU-kommissionen beskedne krav vedr. CO₂ udslip fra biler er let at opfylde.

I 2004 var det gennemsnitlige CO₂-udslip fra nye personbiler solgt i EU på 163 g/km. Dette tal afslører, at man er meget langt fra EU's erklærede målsætning om et gennemsnitligt udslip på 140g/km i 2008/09 og 120 g/km i 2010.

Gennemsnittallet for udledning af CO₂ fra personbiler **dækker over meget store forskelle**. En VW Lupo udleder ned til 81 gram CO₂ pr. kilometer og en VW Tuareg udleder op til 381 gram CO₂ pr. kilometer

Der er et stort problem at regne med gennemsnitstal: **Der er ikke af EU-kommissionen foreslået nogen øvre grænse** for, hvor stort udslippet fra den enkelte bil må være. Det har den konsekvens, at hvis mange mennesker forlader cykler, busser og tog og i stedet køber **små** biler, trækker det gennemsnittet ned, **så der er mere plads til flere meget store biler i den anden ende**. De små biler er ofte bil nr. 2 (3) i en husstand.

EU-kommissionens forslag indebærer, at bilindustrien kun skal sikre et gennemsnit på 130 gram CO₂ pr. km for solgte biler i EU i 2012. Det er et forslag, som er stærkt påvirket af den magtfulde billobby.

At EU-kommissionens forslag er yderst beskedne bekræftes af, at en relativ simpel downsizing af en VW Golf forventes at kunne bringe dens CO₂-udslip ned fra 156 til 105 gram pr. km.

Det fremgår af denne beregning fra Dr. Axel Friedrich, Umweltbundesamt (UBA) i Tyskland. **Bilen skal blot udstyres med en mindre motor og have andre hjul, og derved får den også mindre vægt**. Selv med disse ændringer er det stadig en bil, der med en topfart på 160 km/t kan køre langt hurtigere end fartgrænserne i Danmark og de fleste andre lande tillader.

Simulation Results Engine Downsizing Task and Procedure

Estimate the fuel consumption reduction potential of a Golf V by limiting the maximum velocity 160 km/h.

- Starting with the basis engine (1,4l TSI, 125 kW) and scaling down to $v_{\max} = 160$ km/h. The new engine power is 50 kW.
- As a result of the lower max speed the car can be equipped with smaller tires, which reduces the vehicle weight and additionally the aerodynamic drag. The smaller engine has also a positive effect for the vehicle mass.
- To estimate the impact the following assumption are made for the simulation:
 - Reduction of the vehicle weight by 100 kg
 - Reduction of the rolling resistance by 10%
 - Reduction of the aerodynamic drag by 5 %

lka

CO₂- Emission Reduction by Downsizing

Basic vehicle: 156 g/km CO₂

Engine Downsizing 113 g/km CO₂
(direct effects)

Vehicle 105 g/km CO₂
(indirect effects)

Kilde: How to make a clean Cars, Dr. Axel Friedrich, Umweltbundesamt (UBA)
Germany
<http://www.trafikbogen.dk/Bundesamt2007.pdf>

Hvis man udvider konceptet til en endnu mindre bil med en endnu mindre nyudviklet motor, så bliver det endnu mere tydeligt, at det er **bilindustriens ønske om at sælge store biler** med stor motorkraft og andet udstyr, som har styret målsætningen om 130 g CO₂ pr. km i 2012.

Hvis man ser på forskellige bilreklamer for samme bilmodel, men med forskellig motor og andet udstyr kan man også se, at 130 g/km er let at opnå allerede i dag. F.eks.en Opel Zafira Limited, der tilmed er en bil med plads til 7 personer. Den fås med forskellige motorer og **CO₂-udslippet varierer derfor mellem 130 og 187 g/km.**

En Ford Focus leveres også i versioner, hvor **CO₂-udslippet varierer fra 127 til 184 g/km.**

En annonce i Frederiksberg Bladet den 6. marts 2007 for Renault Mégane II Touring F1 oplyser, at motorkraft vælger du **efter temperament** – fra 105 til 135 hk. Tilsvarende kommer **CO₂-udslippet til at ligge fra 125 til 191 g/km** – alt efter temperament.

Vi mener, at gennemsnitskravet for CO₂-udledning for nye personbiler solgt i 2012 skal være på maksimalt 110 g/km og at der for biler solgt i 2012 skal være en øvre grænse for personbilers udslip på f.eks. 160 g/km. Disse grænser skulle etapeopdeles med trin år for år fra 2008 til 2012. Derefter skal gennemsnitskravet skærpes yderligere til f.eks. 100 g/km for biler solgt i 2016 og det maksimale udslip for personbiler solgt i 2016 burde sættes til 140 g/km.

Tekniske krav til motorteknologi kan ikke stå alene

EEA - Det europæiske miljøagentur er stærk kritisk overfor manglende indsats på transportområdet

I en ny rapport Term 2006 af 26. februar 2007 skrues EEA bissen på overfor den vildtvoksende transport: Transport - igen Kyoto klassens dårligste elev:

<http://www.eea.europa.eu/pressroom/newsreleases/transport-igen-kyoto-klassens-darligste-elev>

Hvis man blot anskaffer biler, der udleder lidt mindre CO₂ pr. kilometer og man fortsat køber flere og flere og kører mere og mere i dem er man ikke nået nogen vegne. Derfor må man også kigge på de lave priser på transport og de omfattende subsidier der går til vejtransporten samt de sundhedsmæssige konsekvenser.

EEA's administrerende direktør professor McGlade, udtalte bl.a. sådan i forbindelse med offentliggørelse af rapporten :

“Vi kan ikke løse problemerne med stigende drivhusgasemissioner, støjforurening og fragmentering af landskaber forårsaget af transport uden samtidig at se på trafikstigningen på tværs af hele spektret - på vores veje og jernbaner, i luften og på havet. Tekniske fremskridt såsom renere og mere brændstoffeffektive motorer er meget vigtige, men vi kan ikke forny os ud af transportemissionsproblemerne,” siger hun.

I omtalen af rapporten TERM 2006 fra EEA hedder det tillige:

“Det fremgår også af rapporten, at transportstøtten har stor betydning for, hvilken transportform der vælges. Der tildeles årligt mellem 270 og 290 mia. euro i transportstøtte i Europa. Næsten halvdelen af denne støtte går til vejtransport, der er en af de mindst miljøvenlige transportformer. EEA udsender i marts 2007 en detaljeret undersøgelse af transportstøtten”

“Forureningen fra transporten har også direkte indvirkning på vores helbred. Næsten 25 % af befolkningen i EU-25 bor mindre end 500 meter fra en vej, hvor der passerer over 3 mio. køretøjer om året. Det betyder, at næsten fire millioner leveår går tabt hvert eneste år på grund af et højt forureningsniveau, hedder det i rapporten”

Energiforbrug til produktionen af biler

Det er ikke nok at diskutere CO₂-udslip ved brug af biler. Også antallet og produktionen skal inddrages. Når man taler om CO₂ skal man også se på udslippet fra produktet fra "vugge til grav". En splinterny bil har således allerede forbrugt 5.000 liter olie når den står os bilhandleren - når man indregner energiforbruget til råstofudvinding og bilproduktion. En enkelt bil bruger i sin "levetid" lige så meget energi som en billøs tysker bruger til alle sine fornødenheder på 6 år. En inder vil være 76 år om at bruge samme ressourcemængde som en bil.

Kilde: Miljø- og prognoseinstituttet i Heidelberg.

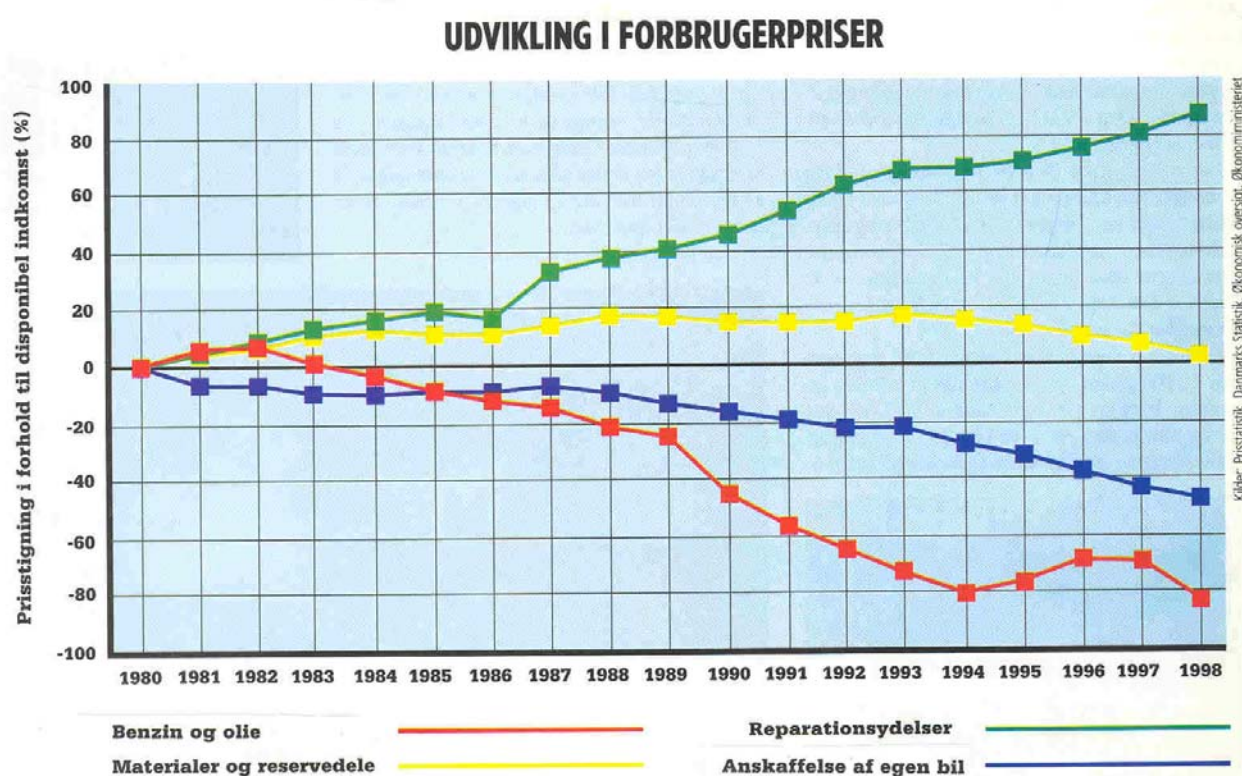
En hurtig udskiftningstakt for biler gør derfor ondt værre. Hvis man vil spare energi og mindske CO₂-udslippet gælder det tværtimod om at have en så lille bilpark som muligt, sørge for at vedligeholde bilerne bedst muligt og køre mindst muligt i dem. Hvis man endelig skal foretage udskiftningen så er det bedst at nøjes med at udskifte motorerne. Det er jo ikke resten af bilen, der bliver mere miljøvenlig og der er brugt store ressourcer til at fremstillingen.

Biler er blevet billigere både at købe og bruge gennem årtier

I Danmark har Bilbranchen og FDM har gennem årtier haft held med at bilde folk ind at biler og benzin til stadighed bliver dyrere og dyrere. På samme måde handler billobbyen i andre lande.

Denne illustration fra Bilmagasinet fortæller dog en anden historie om udviklingen i Danmark i næsten to årtier. På ca. 20 år faldt bilers pris - set i forhold til folks disponible indkomst - med ca. 48 %. I samme tidsrum blev benzinen - set i forhold til folks disponible indkomst - 82 % billigere. Man kunne altså have 2 biler og bruge 5 gange så megen benzin for samme økonomiske belastning i 1998 sammenlignet med 1980. Kun reparationsudgifter er steget relativt meget, men det er totalt set ikke så stor en udgift for nyere biler.

Efter 2001 blev der indført afgiftsstop. Derfor er benzinafgiften ikke hævet siden. Situationen er nu den, at benzinafgiften siden 1989 kun er sat op med 41 øre pr. liter. Fra 2001 er der tillige loft over stigningen i bilpriserne. Eftersom mange mennesker er blevet mere velhavende siden 1998 er biler og benzin formentlig mindst lige så billig som dengang - set i forhold til den disponible realindkomst.



Kilde: Bilmagasinet februar 1999

Bilbranchen og FDM har siden 1995, hvor de kom med et forslag om afgiftsoplægninger, haft held med at få debatten til alene at dreje sig om **afgiftsoplægninger** og ikke **afgiftsstigninger**, der ellers er nødvendige for at bremse trafikeksplosionen. Det er resultat af et yderst effektivt lobbyarbejde styret af nogle af landets dygtigste mediekonsulenter. Man har fået debatten til at dreje sig om noget der ingen synderlig effekt vil have og som er blevet genstand for årelange diskussioner.

I betragtning af billiggørelsen af biler og benzin gennem årtier nytter det ikke at gøre nogen former for biler billigere. Så eksploderer bilsalget, og det vil især gøre flere husstande til indehavere af 2 eller flere biler. Der sker et afgørende spring i energiforbrug og CO₂-udslippet fra transport når en husstand anskaffer sig en eller flere biler.

"Én person i en én-bilshusstand forårsager 3 gange så stort et CO₂ udslip og en person i en flerbilshusstand 5 gange så stort CO₂ udslip som en person i en husstand uden bilrådighed".

Kilde: Bilisme og miljø. Rapport fra Danmarks miljøundersøgelser 1998.

Mindre billige biler betaler i forvejen ikke så meget i registreringsafgift. Det skyldes, at de første 65.900 kr. af en bils importpris inkl. moms kun beskattes med en registreringsafgift på 105 %. Derfra fratrækkes tilmed pæne beløb for airbags, ABS bremses m.v. Den del af en bils importpris inkl. moms, der ligger over 65.900 beskattes med 180 %. I billobbyens propaganda mod bilafgifter nævnes ofte kun den høje procentsats.

Det ovenfor nævnte er beskatningen af biler på hvide plader. Biler på gule plader koster stort set kun det halve af en tilsvarende bil på hvide plader på grund af en lavere beskatning.

Man kan få ret så billige biler i Danmark. Denne bilannonce reklamerer således med en "gaderacer" til ca. 100.000 kr. Den udleder CO₂-udslip 116-119 gram pr. kilometer. Hvis der var satset på mindre motorkraft ville forbruget være langt lavere.



www.kiamotors.dk

Danmarks billigste gaderacer

picanto

Ægte gaderacer fra kun **99.888,-**

- Billedet kan være ekstraudstyr, som ikke er standard eller ikke leveres i Danmark. Prisen er eksklusiv omk. og leveringsløn. Forbrug: 19,2-22,7 km/l ved blandet kørsel. CO₂: 116-119 g/km.

KIA Picanto - Danmarks billigste gaderacer
Det bliver ikke bedre! Danmarks billigste gaderacer er nu på gaden til under 100.000, så kom og prøv den hurtige bybil KIA Picanto med fem døre, super brændstoføkonomi og proppet med lækkert udstyr.
Hvis du tænker på et godt køb, så smut ned til din lokale KIA-forhandler og vælg farven på din nye Picanto, men skynd dig - tilbuddet gælder kun så længe lager haves.

Amager Englandsvej 386 Tlf. 36 93 1200	Glostrup Hovedvejen 196 Tlf. 36 93 1300	Taastrup Hummervej 3 Tlf. 36 93 1500
Lyngby Lyngby Hovedgade 63 Tlf. 36 93 1600	Ballerup Ternsøvej 17 Tlf. 36 93 1900	Gladsaxe Vandførnsvej 112 Tlf. 36 93 1700

Andersen & Martini
Andersen & Martini
Et godt køb

KIA

Vi mener, at registreringsafgiften på biler skal sættes op over hele linien og i særlig grad for de meget forslugne biltyper. Samtidig skal systemet med at folk får skatterabat på ca. halvdelen ved køb af ”gulpladebiler” **afskaffes.** Der skal være samme beskatning. **Også benzin – og dieselafgiften må sættes i vejret – f.eks. med en krone pr. liter om året.**

Hvis man effektivt vil prøve at få folk i Danmark til at købe mindre energislugende biler, er det også **nødvendigt at ændre afskrivningsreglerne for firmabiler** således, at privatbiler ikke kan afskrives over firmaregnskaberne, med mindre de f.eks. udleder mindre end 140 gram CO2 pr. kilometer i 2008 og med gradvis stramning til 120 gram pr. kilometer i 2012. Op mod halvdelen af alle privatbiler indkøbes nemlig af firmaer, og disse indkøb er stort set ikke påvirket af bilens energiforbrug. Det er andre parametre, der styrer salget. Disse fortrinsvis store firmabiler sendes efter en afskrivningstid på omkring 3 år ud på det almindelige brugtbilmarked.

Erhvervsfolk med succes må ligesom Oticons tidligere direktør Lars Kolind kunne køre i mindre biler uden at føle at de mister status. Han kører i en VW LUPO.

Tilmed færre personer pr. bil

Udslippet pr. person afhænger naturligvis af antallet af personer pr. bil. Det har i Danmark været for nedadgående igennem mange år. Fra 1981 til 1992 er sket et fald på ca. 1% pr. år og 1992 - 95 1,55% pr. år. Vejdirektoratet regner med fortsat fald i biludnyttelsen, så der i 2030 kun er 1,05 person pr. pendlerbil. Danske vejplaner tager udgangspunkt i en kraftig fremskrivning af trafikmængden, meget højt serviceniveau selv i ”spidstimen” og meget lav udnyttelsesgrad af bilerne. Der lægges derfor op til en kraftig stigning i CO2-udslippet både til vejbyggeri, bilproduktion (i udlandet) og bilbrug :

3.7 Personer pr. bil

Vejdirektoratets undersøgelser af personer pr. bil fra 1981, 92 og 95 viser et fald i personbelægningen på knap 1 procent pr. år i perioden 1981-92 og 1,5 procent i perioden 1992-1995. I perioden frem til 2030 forudsættes et fortsat fald i antal personer pr. bil, som gengivet i nedenstående tabel 5.

Turformål	År			Ændring (pct.)	
	2000	2015	2030	00-15	15-30
Bolig-arbejdsstedsture	1,23	1,11	1,05	-9,8	-5,4
Bolig-uddannelsesture	1,23	1,11	1,05	-9,8	-5,4
Erhvervsture	1,22	1,16	1,10	-4,9	-5,2
Fritids- og indkøbsture	1,62	1,29	1,14	-20,4	-11,6
Total	1,36	1,20	1,11	-11,8	-7,5

Tabel 5 Prognose for antal personer pr. personbil opgjort på turformål

Kilde: Vejdirektoratet.

Reduktion af CO2-udslip ved brug af kollektiv transport

For hver person, der lader bilen stå og bruger ledig kapacitet i den kollektive transport er stort set al energien sparet. Hvis man derimod dropper at benytte toget og bruger bil i stedet er hele bilens energiforbrug en forøgelse. Dette ”hængeskilt” fra 1972 opsat i busser og tog skærer bogstaveligt talt problemstillingen ud i pap.



Her er en oversigt over CO2-udslip pr. personkilometer med forskellige danske togtyper og belægningsgrader:

Intercity	Diesel-tog	Halv belægning	28 g CO2/person-km
Intercity	Diesel-tog	Fuldbelægning	14 g CO2/person-km
Regionalt	Diesel-tog	Halv belægning	34 g CO2/person-km
Regionalt	Diesel-tog	Fuldbelægning	17 g CO2/person-km
Regionalt	El-tog	Halv belægning	25 g CO2/person-km
Regionalt	El-tog	Fuldbelægning	13 g CO2/person-km
S-tog	El-tog	Halv belægning	15 g CO2/person-km
S-tog	El-tog	Fuldbelægning	8 g CO2/person-km

Som det kan ses er CO2-udslippet pr. person meget lavt ved fuld belægning, men også lavt ved halv belægning. Hvis man f.eks. sammeligner med kørsel alene i en bil, der f.eks. udleder fra 120 – 250 g CO2 pr. kilometer er forskellen markant. Dertil kommer alle de andre miljømæssige, arealmæssige og sikkerhedsmæssige forskelle

Her er brændstofforbruget opgjort pr. togkilometer:

Tabel 7 Brændstofforbrug¹⁾ ved kørsel med forskelligt DSB-materiel ved jernbanen.

Type	Beskrivelse	Anvendelse	Brændselsforbrug pr. togsæt	Antal pladser pr. togsæt
MR	Ældre diesel togsæt	regionalt og lokalt	0,89 liter/km	132
IC3	Nyere diesel togsæt	regionalt	0,92 liter/km	144
ER	Nyere elektrisk togsæt	regionalt	5,6 kWh/km	229
ME	Diesel lokomotiv m. vogne	regionalt	2,9 ²⁾ liter/km	360 ²⁾
EA	Elektrisk lokomotiv m. vogne	regionalt	11,8 kWh/km	600
ØR	Nyeste elektriske togsæt	regionalt	6,4 kWh/km	231
IC3	Nyere diesel togsæt	Intercity	0,77 liter/km	144
ER	Nyere elektrisk togsæt	Intercity	4,5 kWh/km	221
IC3	Nyere diesel togsæt	lyn tog	0,92 liter/km	144
Desiro	Nyeste diesel togsæt	regionalt og lokalt	0,84 liter/km	114
	Nye S-togsæt	nye målinger ³⁾	5 kWh/km	336
	Ældre S-togsæt	S-tog	7 kWh/km	256

Note 1: Brændstofforbrug er generelt beregnet ud fra TEMA2000 oplysninger.

Note 2: Brændselsforbrug og antal pladser er her pr. tog.

Note 3: Nye S-togsæt er beregnet ud fra målinger udført i årene 2002-2004, det har vist sig, at når køretiden reduceres betydeligt, stiger energiforbruget mere end forventet i TEMA2000. Værdien i tabellen er et gennemsnit af "gammel" og "ny" køretid, da det ikke er på alle strækninger dette sker.

Kilde: " Nøgletalskatalog" fra Transport- og Energiministeriet.

Med venlig hilsen
Palle Bendsen
Ivan Lund Pedersen