



NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N
noahtrafik@noah.dk

København den 22. sep. 2020

Til Regeringen og Folketingets partier

Elbilrapporten viser med al tydelighed, at selv en massiv satsning på elbiler ikke tilnærmelsesvis løser transportområdets store klima- og miljøbelastninger. Der skulle være nedsat en egentlig miljøtransportkommission i stedet for en elbilkommission. Udfordringerne på transportområdet kræver, at der satses på en bred vifte af tiltag, der både styrker cykling, den kollektive trafik samt reducerer belastningerne fra den kraftige biltrafik.

Se vores idekatalog over mulige initiativer: [:https://www.noah.dk/sites/default/files/2020-04/Rapport-om-en-ansvarlig-klimapolitik-paa-persontransportomraadet.pdf](https://www.noah.dk/sites/default/files/2020-04/Rapport-om-en-ansvarlig-klimapolitik-paa-persontransportomraadet.pdf)

Lars Lykke Rasmussen kortsluttede trafikdebatten ved den 2. oktober 2018 at sætte et mål om 1 million elbiler i 2030 og ved at nedsætte en elbilkommission, der alene skulle analysere denne snævre del af transportpolitikken. Den beslutning har nu blokeret for nødvendige miljøorienterede beslutninger på transportområdet i næsten 2 år.

Efter elbilkommissionens forskellige forslag vil bestanden af personbiler – uanset drivmiddel – stige kraftigt med ca. 600.000 stk. og nærme sig 3,4 mio. stk. i 2030 – helt i modstrid med miljø- og klimamålsætninger. Kommissionen er mere end forsigtig med at pege på ellers velkendte virkemidler til begrænsning af belastningen fra (fossil)biler. Og evt. indførelse roadpricing fortøner sig i det uvisse. Forslag om evt. forhøjelse af dieselafgiften med kun en krone er helt til grin. De voldsomme afgiftslettelse for biler foreslås heller ikke rullet tilbage. Ved tre finanslove i træk blev bilafgifterne nedsat markant. Her er en gennemgang af afgiftslettelserne: <https://noah.dk/nyheder/afgiftslettelser-luksusbiler-giver-provenutab-pa-ca-26-mia-kr-frem-til-2025>

Det er også vigtigt med et forbud mod salg af helt eller delvist fossile personbiler på et tidspunkt mellem 2025 og 2030. Godt nok er det i dag ikke foeneligt med EU-lovgivning: men det er slet ikke usandsynligt, at der kan opnås EU-enighed om dette indenfor få år.

Økonomisk teori om ”velfærdstab” ved færre biler og mindre bilkørsel blokerer for effektive forslag fra Elbilkommissionen og Klimarådet

Elbilkommissionen er tilsyneladende - ligesom klimarådets trafiktalsmand Niels Buus Kristensen - besjælet af teorien om velfærdstab.

Baggrunden for at Elbilkommissionen og Klimarådet ikke stiller forslag, der kan resultere i at bilmængden og bilkørslen reduceres er en særegen økonomisk teori om velfærdstab ved færre biler og mindre kørsel. *”Hovedparten af denne omkostning udgøres af velfærdstabet i familierne, som bliver ringere stillet af den ændring i kørsel og bilvalg, som afgiftsstigningen medfører”*

Velfærdstab:

”En forhøjelse af brændstofafgiften medfører et tab af velfærd for familierne. Det skyldes, at de reagerer på den forhøjede afgift ved at køre noget mindre, end de ellers ville foretrække. Dette kaldes af økonomer et tab af forbrugeroverskud, og skyldes, at familierne ændrer adfærd. Forbrugeroverskuddet bliver ligeledes mindre, hvis afgiftsstigningen får familierne til at vælge en anden biltype og færre biler, end de ville i udgangspunktet.”

”Endelig kan familierne vælge at skille sig af med deres bil(er). Disse valg er forbundet med et velfærdstab for bilejerne, som udgør den væsentligste del af den samfundsøkonomiske omkostning ved at mindske udledningen af drivhusgasser for personbiler, jf. kapitel II.”

”Hovedparten af denne omkostning udgøres af velfærdstabet i familierne, som bliver ringere stillet af den ændring i kørsel og bilvalg, som afgiftsstigningen medfører”

Kilde: *Økonomi og Miljø, 2018 (De Økonomiske Råd)*

NOAH-Trafik har tidligere sendt en henvendelse til Skatteudvalget, Energi-, Forsynings- og Klimaudvalget, Finansudvalget og Transport-, Bygnings- og Boligudvalget med anmodning om ikke at benytte teorien om ”velfærdstab” i transportplanlægningen.

Her et uddrag: *”NOAH-Trafik må stille sig fuldkommen afvisende overfor den foretagne modelberegning af et postuleret samfundsøkonomisk velfærdstab. Man kan ikke fastlægge sin klima- og miljøpolitik på den slags verdensfjerne beregninger. Fastlæggelse af et niveau for bilbeskatning og afgifter på benzin og diesellole må beslattes ud fra en målsætning om at få reduceret klimabelastningen og samtidig sikre reduktion af miljøbelastningen og ulykkesbelastningen samt sikre, at der også er et ordentligt serviceniveau for folk, der ikke ønsker at bruge eller ikke kan bruge bil”.*

Se hele henvendelsen her: <https://www.noah.dk/nyheder/velfaerdstab-er-kejserens-nye-klæder>

Beklageligvis er teorien end ikke beskrevet, men brugt i elbilrapporten. I en artikel i Politiken den 10. sep. 2020 løftes sløret for teorien:

Kritikere råber op: Hvorfor pokker skal køreglæde i benzinbilen tælle som et plus?

Ifølge de økonomiske modeller er flere biler i sig selv en samfundsøkonomisk gevinst. Det er en gammeldags antagelse, der kan skade de danske klimamål, lyder det fra kritikere.

<https://politiken.dk/klima/art7915591/Hvorfor-pokker-skal-k%C3%B8regl%C3%A6de-i-benzinbilen-t%C3%A6lle-som-et-plus?shareToken=bNyBIYAATXUg>

Af artiklen af Adam Hannestad fremgår bl.a.:

”Og endelig er der en faktor, som økonomer altid tager med: Selve det at have mange biler tæller som en ekstra bonus i regnskabet. Ikke på grund af afgifter, men på grund af herlighedsværdien for ejerne”

”Med andre ord: Uanset om bilerne bliver brugt til at køre på arbejde eller på skovtur, tæller det som et plus i det samfundsøkonomiske regnskab. Så selv om det måske ikke føles som en økonomisk værdi at besøge familie i den anden ende af landet, så tæller det med som et økonomisk plus”.

”Som økonomer indbygger vi en antagelse af, at de ting, folk foretager sig, har den værdi, folk selv synes, de har. Så når folk er parat til at betale rigtig mange penge for at køre i en bil, så er det, fordi det er rigtig meget værd for dem. Og det afspejler modellerne”, siger Mogens Fosgerau, der er professor i økonomi ved Københavns Universitet og medlem af Eldrup-kommissionen.

Han bakkes op af Niels Buus Kristensen, der er medlem af Klimarådet. ”Samfundsøkonomi er ikke kun, hvor meget du producerer. Det er også velfærd i bred forstand, for eksempel fritidskørsel. Det handler om at skabe produkter, der giver både glæde og nytte”, siger han.

Regnemetoden er ”også en væsentlig årsag til at kommissionens anbefalinger kun anviser små reduktioner i bilernes udslip. For på grund af den økonomiske metode tæller det stadig som et plus, at der kommer flere biler – uanset om de er sorte eller grønne”

”Jeppe Juul fra Rådet for Grøn Omstilling er helt med på, at kommissionen bruger en anerkendt metode. Den er bare forkert, mener han – og det håber han, politikerne vil lægge vægt på, når de skal omsætte anbefalingerne til politiske planer”.

»Der ligger en masse værdibaserede valg i de økonomiske modeller, og de har en tendens til at blive selvbekræftende og til at køre os ud i nogle ekstremer, hvis man ikke sætter spørgsmålstejn ved dem. Det er politikernes rolle at være bevidste om det og træffe de rigtige valg, når modellerne viser forkert. Og det mener jeg, de gør her«, siger han.

Begrebet ”velfærdstab” bør i givetfald ikke kun bruges i forbindelse med at folk ikke har rådighed over en bil, men i højere grad overfor manglende eller dårlig kollektiv trafik eller manglende cykelstier.

Misvisende betegnelser som 0-emissionsbiler og lavemissionsbiler

Elbilrapportens brug af udtryk som 0-emission biler om elbiler og lavemissions biler om hybridbiler er ikke retvisende. Selv Klimarådet anslår, at der totalt set udledes halvt så meget CO₂ fra elbiler og at der stort set ikke er nogen CO₂-besparelse ved hybridbiler. Andre undersøgelser viser endnu færre

gevinster ved elbiler. At det store energiforbrug til produktion af biler og batterier ligger i udlandet hjælper jo ikke det globale klima, men må anstændigvis også tages i betragtning ved fastlæggelse af transportpolitikken.

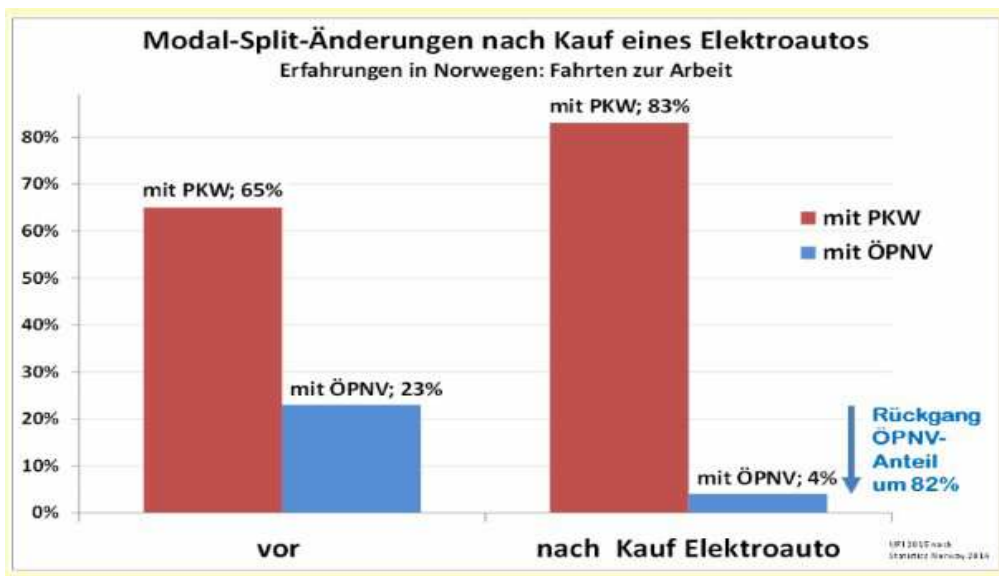
Hvem har de danske elbiler og hybridbiler?

Elbilrapporten indeholder på side 47 interessante, men måske ikke overraskende oplysninger om hvem der har de elbiler, som nyder godt af de store afgiftsbegunstigelser, der pt. er gældende.

"Husholdninger, der ejer eller leaser en el-bil, har typisk to eller flere biler i husstanden", "I gennemsnit har knap to tredjedele af husholdninger med elbil også en eller flere konventionelle biler"

"Elbiler er hovedsageligt et produkt, der forbruges af de mest velhavende husholdninger. Således kunne ca. halvdelen af elbilerne og 40% af hybridbilerne i 2028 henføres til husholdninger i 10. indkomstdecil".

Spørgsmålet er ligefrem om den nuværende bestand af elbiler og hybridbiler overhovedet har betydet en CO₂-reduktion, når man vurderer CO₂-udslippet fra vugge til grav og den adfærsændring de ekstra biler i elbilhusholdningerne har betydet. Spørgsmålet er bl.a.: Hvilken transport har elbilerne og hybridbilerne erstattet? Norske erfaringer viser, at elbiler på grund af massive begunstigelser af økonomisk og færdselsmæssig karakter i stort omfang erstatter brug af cykler og kollektive transportmidler. Derved opnås hverken CO₂-mæssige, trængselsmæssige eller andre fordele. Pendlerrejser med kollektive transportmidler reduceres ifølge undersøgelsen med 82 %. Det fremgår af denne analyse Umwelt und Prognoseinstitutet i Heidelberg.



Kilde: http://www.upi-institut.de/upi79_elektroautos.htm

CO₂-udslip pr. person i husstande uden bil og med en til flere biler

Der sker et afgørende spring i energiforbrug og CO₂-udslippet fra transport, når en husstand anskaffer sig en eller flere biler.

Af [rapporten](#) 'Bilisme og miljø – en svær balance' fra Danmarks Miljøundersøgelser (DMU) fremgår det således, at: *"Én person i en én-bilshusstand forårsager tre gange så stort et CO2-udslip, og en person i en flerbilshusstand fem gange så stort CO2-udslip, som en person i en husstand uden bilrådighed"*.

Dertil kommer, at flere biler betyder et øget pres for udbygning af veje og parkeringsarealer, som så igen medfører CO2-udslip, udgifter, trængsel samt yderligere natur- og miljøbelastninger.

Dansk Industri har i [rapporten](#) 'Den samfundsøkonomiske værdi af kollektiv transport' også beregnet et stort årligt samfundsøkonomisk tab på grund af trængsel og forskellige eksterne effekter, hvis ti procent eller en tredjedel af passagererne i den kollektive trafik vælger bil i stedet. Henholdsvis cirka 900 millioner kroner og omkring tre milliarder kroner.

Eksplosion i antallet af flerbilshusstande siden 2008. Vi må satse på bilniveauet i 2007.

Trafikforsker Harry Lahrman: *"Målet bør være, hvis vi både skal nå vores mål for miljø, trængsel og trafiksikkerhed, at komme tilbage til det bilejerskab, vi havde før 2007, hvor Danmark var unik i, at vi havde høj velfærd og levestandard, men langt lavere bilejerskab end vores nabolande"*.

"Antallet af familier, der kun har én bil, har stort set ikke bevæget sig i tolv år, hvis man tager hensyn til den stigende befolkning. Til gengæld er antallet af familier, der har fået sin anden bil – og sin tredje og fjerde bil – i kraftig vækst. Det viser tal fra Danmark Statistik.

»Det er tydeligt i tallene, at væksten i bilparken er drevet af, at folk skal have deres bil nr. 2 eller 3«, siger Søren Dalbro, der er specialkonsulent for transport og køretøjer hos Danmarks Statistik. Siden 2008 er antallet af familier med to biler steget med 42 pct. til knap 463.000 familier. Antallet af familier med tre biler er steget med 81 pct. Og den gruppe af familier, der har fire biler eller flere, er steget 168 pct. Det er dog stadig kun 13.384 familier, som har så mange biler.

»Siden 2007, hvor politikerne for alvor satte afgifter ned, og de billige mikrobiler kom, har vi set en stor stigning i antallet af tobilsfamilier, og det er en af de store udfordringer i forhold til at få folk til at tage offentlig transport og hoppe på cyklen. Når der står en bil i carporten, så kniber det nok mere med at komme op på cyklen.

Des flere biler, der er pr. tusind danskere, des sværere er det at nå de øvrige mål, vi har med trafikken – altså at sænke CO2-udslippet, bekæmpe støj, trafikdrab, trængsel og omkostninger ved den tabte tid, når vi sidder i kø«, siger trafikforsker Harry Lahrman fra Aalborg Universitet. »Derfor har Bilkommissionen haft et forkert fokus, for vi skal ikke kigge på, hvor mange elbiler vi vil have i 2030, men hvor få benzin- og dieslbiler vi vil have. For dybest set kan hele øvelsen ende i, at de elbiler, der bliver købt, bliver bil nr. 2, og så har folk dieslbilen ved siden af«, siger han. For Lahrman bør målet være, hvis vi både skal nå vores mål for miljø, trængsel og trafiksikkerhed, at komme tilbage til det bilejerskab, vi havde før 2007, hvor Danmark var unik i, at vi havde høj velfærd og levestandard, men langt lavere bilejerskab end vores nabolande.

Trafik er andet end biler

NOAH-Trafik har meldt ud at man skal forkæle husstande uden bil - ca. 38 % af de danske husstande. <https://www.noah.dk/nyheder/oekonomisk-genstart-skal-forkaele-husstande-uden-bil>

Det er i forlængelse heraf glædeligt, at Lars Gårn Hansen, der er miljøøkonomisk vismand, har meldt dette ud:

”Det er vigtigt, fordi det ikke kun er elbiler, der kan fortrænge de fossile biler. Det kan jo være, at nogle helt fravælger en bil og i stedet vælger at køre med kollektiv transport eller cykle. Og det vil jo gøre omstillingen endnu billigere”. ”Så det man ikke vil have, skal være dyrt, men derudover må forbrugerne selv vælge, hvad der er bedst for dem”

Kilde: <https://www.dr.dk/nyheder/viden/klima/alle-taler-om-flere-elbiler-men-vil-det-overhovedet-faa-vores-co2-udledninger>

At reducere det store kørselsomfang i biler i Danmark og sikre større overflytning til cykel og kollektive transportmidler er sikre metoder. 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 en hvilken som helst type bil i stedet er hele bilens energiforbrug en forøgelse. Dette ”hængeskilt” fra 1973 opsat af Handelsministeriets Energi-Spareudvalg i busser og tog skærer bogstaveligt talt problemstillingen ud i pap.



Arealforbrug og p-pladser

Et helt centralt element i transportsammenhæng er trængsel og arealforbrug. På disse centrale punkter løser elbiler ikke noget som helst. Når de kører og parkerer, fylder de det samme som fossile biler. Og billige driftsudgifter vil formentlig – om muligt – bevirke endnu lavere antal personer pr. bil. I pendlertrafikken er gennemsnitsbelægningen nu nede på 1,05 person pr. bil. Elbiler har på længere sigt bestemt også en rolle, men i vore byer bør der især sættes på andre transportmidler. Kræfterne og pengene bør bruges på at opbygge et mere miljøvenligt transportsystem bygget op omkring mere skånsomme trafikarter som gang, cykeltrafik og elektriske kollektive transportmidler.

3.5 Arealbehov

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af *Figur 12*, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



Figur 12 Arealbehov for forskellige transportløsninger¹⁸.

Kilde; Fremtidsscenerier vedr. transport i Danmark

https://backend.orbit.dtu.dk/ws/portalfiles/portal/2706944/ing_trafikrapport_sep2006.pdf

Start med elektrificering af den kollektive trafik og indfas elbiler gradvis

Elmotorer er i sig selv geniale i forhold til forbrændingsmotorer. Derfor er elektrisk drift godt og man bør intensivere arbejdet med at elektrificere den kollektive trafik, der i modsætning til bilerne giver borgerne transportmulighed på en måde, der ikke bruger så meget plads og andre ressourcer.

Elektriske tog og letbaner med energitilførsel med ledninger (luftledninger eller 3. skinne som i metroen) er det mest effektive.

Der går nemlig megen energi tabt ved produktion af batterier, opladning af batterier og afladning. Dertil kommer at elbiler skal slæbe rundt med batterier, der ofte vejer flere hundrede kilo. Det er en blindgyde, at elbiler skal have så store batterier, at de absolut skal kunne køre hundredvis af kilometer på en opladning.

El-bilerne skal introduceres i takt med at vi får ændret dogmet om bilen fra dør-til-dør løsning. El-bilerne skal primært køre, hvor anden transport (cykler, til fods, offentlig transport) ikke når hen. Det må sikres at, elbiler ikke blot købes som ekstra bil i husstanden, men til erstatning for en udtjent fossilbil.

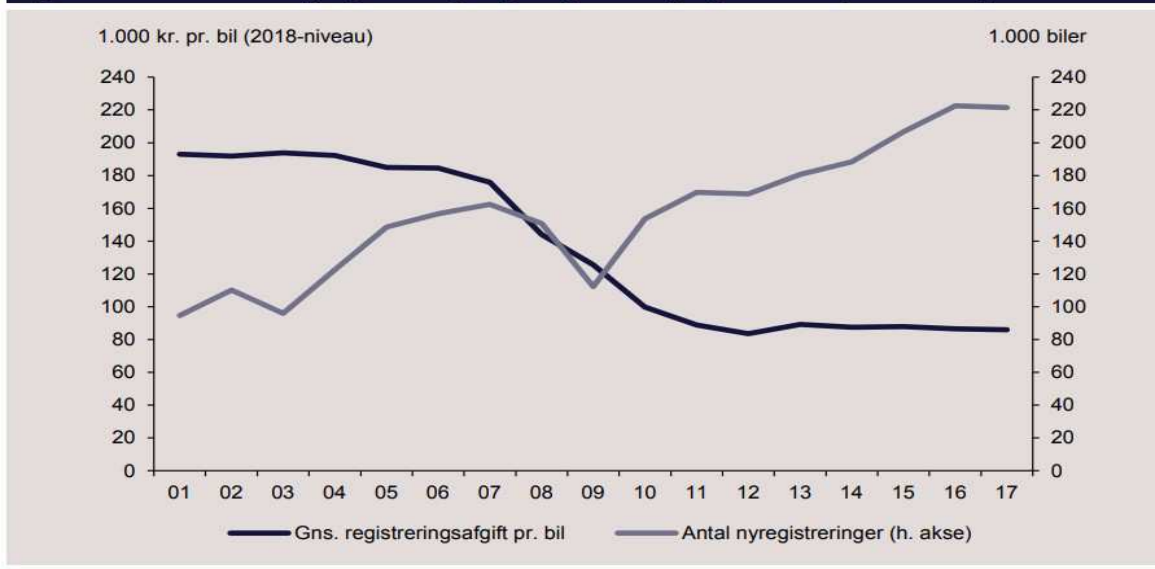
Og så sætter man el-bilen og bruger de andre, mere klima- og trængselsreducerende transportformer. En plan herfor med sigte på 2030 burde sættes i gang straks!

Genopretning af bilbeskatningen. Registreringsafgiften pr. bil nedsat med mere end 50 % siden 2006.

Elbilrapporten anbefaler end ikke, at sætte afgifterne for fossilbiler op til tidligere niveauer. Tabellen nedenfor viser hvordan Folketinget har nedsat registreringsafgiften pr. bil siden 2001. Alene afgiftsnedsættelsen, der trådte i kraft i 2007 betød en voldsom stigning i bilsalget. Her blev afgiften på små biler stort set fjernet - bortset fra et minimumsbeløb på kr. 20.000. Concito beregnet, at alene denne afgiftsnedsættelse betød et fremtidigt årligt afgiftstab på ca. 10 mia. kr.

Under Lars Løkke Rasmussens seneste regeringer blev bilafgifterne igen kraftigt nedsat i finanslovsaftalerne for 2016, 2017 og 2018. Det betød store afgiftslettelse på store og mellemstore biler. Som eksempel blev en BMW, 7 serie 249.200 kroner billigere. Mercedes har ligefrem i bilreklamer benævnt afgiftslettelserne som astronomiske. Se mere om afgiftslettelserne: <https://www.noah.dk/nyheder/genopret-beskatningen-af-benzin-og-dieselbiler-og-saet-afgifterne-op-paa-benzin-og-diesel>

Figur 3.2. Gennemsnitlig registreringsafgift og antal nyregistrerede personbiler, 2001-2017



Anm.: Der foreligger ikke data for registreringsafgiften knyttet til nyregistrerede personbiler i hele den betragtede periode i Det Digitale Motorregister. Derfor er anvendt skøn for den gennemsnitlige registreringsafgift, hvor det er forudsat, at provenuandelen fra nyregistrerede personbiler udgør 92,5 pct. af det samlede registreringsafgiftsprovenu. Den gennemsnitlige registreringsafgift pr. bil er opgjort i 2018-niveau med afsæt i udviklingen i BNP i løbende priser.
Kilde: Danmarks Statistik og Økonomisk Redegørelse, maj 2018.

Kilde: Skatteøkonomisk Redegørelse 2018 – side 57. <https://www.skm.dk/media/1730618/Skatteøkonomisk-redegoerelse-2018.pdf> og <https://www.skm.dk/media/1732746/Kapitel-3.xlsx> - figur 3.2

Hvad med den eksisterende store bilpark på ca 2,7 mio personbiler

Det er afgørende at se på hele ressourcekredsløbet for biler fra vugge til grav. Produktion af en bil er stærkt energikrævende og forurenende. Produktion af en "almindelig" bil på 1,1 ton kræver f.eks. et energiforbrug svarende til omkring 5.000 liter olie, når alle processer medregnes. Dertil kommer produktion af batterier til elbiler. Eftersom klimakrisen er global, har Danmark også en forpligtelse til ikke at have en så ensidig fokuseret transportpolitik baseret på elbiler, at man kraftigt forøger udledningen af klimagasser i andre lande ved produktion af elbiler og batterier.

Kilde: Umwelt-und Prognoseinstitut e.V. i Heidelberg. Se <http://trafikbogen.dk/livscyklus.jpg>
<http://www.eu-transport.org/Upi25.pdf>

Derfor er der ikke megen mening og miljø i at skrotte biler, der ikke er "udtjente". Det er et stort miljøproblem, at afgiften på benzin kun er ca. 1,30 kr. højere end i 1989. Det har stimuleret folk til et stort overforbrug af biltransport. Det meste er fritidskørsel. Hvis man sammenligner prisudviklingen mellem benzin og kollektiv transport siden 1980 skulle benzinen inkl. afgifter koste mere end 40 kr. pr. liter. Benzinen koster kun omkring 12 kr. Bilkørsel er derfor prismæssigt blevet stærkt favoriseret sammenlignet med kørsel med kollektive transportmidler.

Hvis man kører så lidt som muligt, holder bilen i fin stand, kører med rimelig lav hastighed og holder sig fra områder med stor følsomhed overfor luftforurening er det meningsløst at skifte en ikke udtjent fossilbil ud med en el-bil. Globalt set er intet vundet ved at kassere velfungerende biler.

Desværre betyder de lave driftsomkostninger til el-biler, at tilskyndelsen til at køre masser af kilometer er nærliggende. Abonnementsordninger med flad takst stimulerer overforbruget. Så kan man tilmed hurtigt sætte den gevinst, der er ved el-biler til. Og samtidig forøge presset på veje og p-pladser.

Hvor klimavenlige er elbiler egentlig?

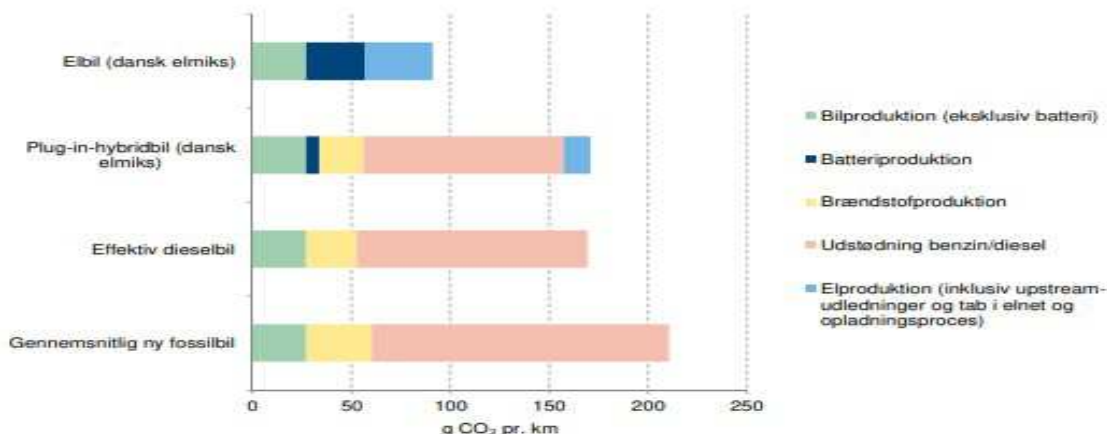
Der er forskellige analyser herom. Der er også vidt forskellige vurderinger. Alt afhænger af hvor store og tunge bilerne er og størrelse og vægt af de batterier, de kører rundt med. Hvordan strømmen til brugen produceres, er selvfølgelig vigtig ligesom spørgsmålet om hvordan man udregner miljø- og klimabelastningen fra vugge til grav ved produktion af biler og batterier.

Forslaget om 1.000.000 el- og hybridbiler inden 2030 er primært baseret på en opfattelse/forhåbning om, at disse er CO₂-neutrale. Klimarådet har lavet en analyse. Den ligger her:

https://www.klimaraadet.dk/da/system/files_force/downloads/baggrundsnotat_-_hvor_klimavenlige_er_elbiler_sammenlignet_med_benzin-og_dieselmotorer.pdf

Sådanne analyser har en masse forudsætninger. Klimarådet forudsætter således, at batteriet holder i 10 år og at bilen kører 200.000 kilometer på 10 år og fremover primært kører på strøm produceret med vedvarende energi. Her er det ikke taget i betragtning, at det store danske forbrug af biobrændsler til elproduktion ikke kan betragtes som CO₂-neutralt (Klimarådet mener selv at ca. 50% af biobrændslerne ikke kan betegnes som CO₂-neutrale). Der er også indbygget forudsætninger om, at bil- og batteriproduktion rundt omkring i verden vil blive mere klimavenlig. På trods af EU's satsning på udvikling af nye og bedre batterier og Tesla's arbejde med batterier, er der ikke meget der tyder på at denne forudsætning bliver indfriet foreløbigt.

Klimarådet finder det på den baggrund sandsynligt, at mindre elbiler i et livscyklusperspektiv udleder omkring halvt så mange drivhusgasser pr. kilometer som en effektiv fossil bil. Klimarådet finder derimod ikke nogen CO₂-gevinst ved plug-in hybridbiler.



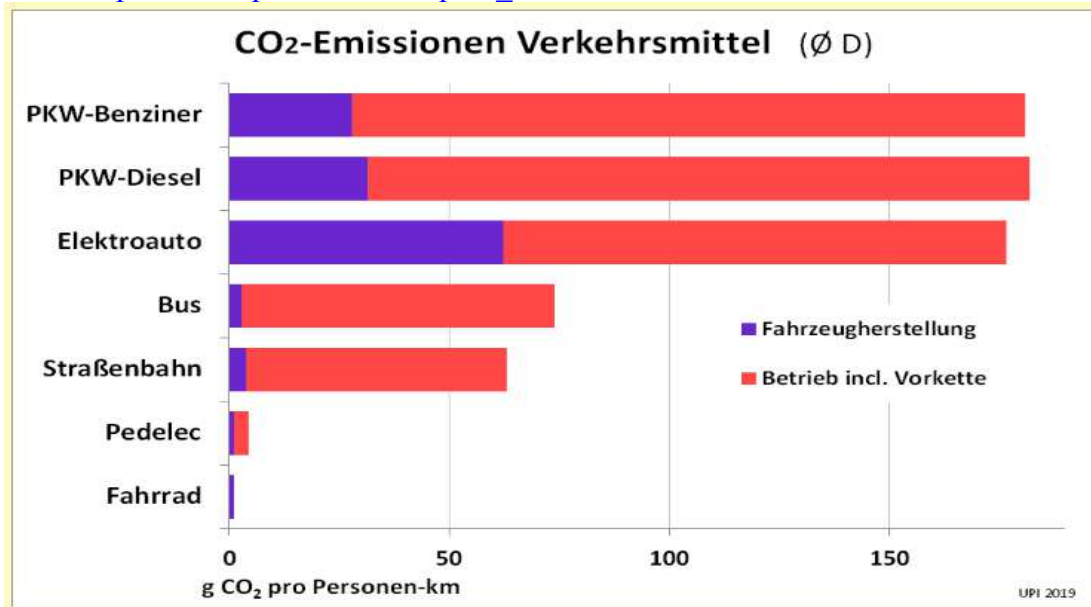
Figur 1: Global CO₂-udledning pr. km over bilens levetid

Anm.: Præcise antagelser og forudsætninger bag figuren beskrives i afsnit 4 samt i appendiks.

Andre undersøgelser, f.eks. fra det anerkendte Umwelt- und Prognoseinstitut e.V. i Heidelberg viser meget lille CO₂ reduktion i rapporten "Ökologische Folgen von Elektroautos - Ist die Förderung von

Elektro- und Hybrid-Autos sinnvoll? ” Selvom den bygger på tyske forhold er den meget interessant. Det der virkelig batter noget er sporvogne, busser, cykler og elcykler. Se rapporten: http://www.upi-institut.de/upi79_elektroautos.htm . Bemærk også i rapporten sammenhængen mellem EU-reglerne og muligheden for salg af masser af store fossilbiler - fordi el-biler regnes for CO2-neutrale – i strid med sandheden - og derfor kan trække et gennemsnit af CO2-udslip for en bilfabriks produktion ned. Man kan også lave aftaler med f.eks. Tesla og derved få adgang til at storsælge store energislugende fossilbiler Igen fordi gennemsnittet trækkes ned.

Kilde: http://www.upi-institut.de/upi79_elektroautos.htm



Selv om man opererer med grønnere strøm i Danmark (med forbehold for brugen af store mængder biobrændstof, der ikke kan betragtes som CO2-neutral) end i mange andre lande er den energikrævende produktion af alle slags biler og batterier i udlandet helt udenfor dansk indflydelse og kontrol. Produktion af transportmidler kræver råstoffer og energi lige fra malmen brydes og olien pumpes op, til køretøjet står hos forhandleren. Det er derfor vigtigt at kigge på ressourceforbruget i hele processen ”fra vugge til grav”.

I erkendelse af, at den længe ventede rapport ville være stærk begrænset i sine forslag udsendte vi den 7. april 2020 en rapport med forslag til tiltag på transportområdet.

<https://www.noah.dk/sites/default/files/2020-04/Rapport-om-en-ansvarlig-klimapolitik-paa-persontransportområdet.pdf> Nogle hovedpunkter er gengivet i bilag 1.

Udviklingen på persontransportområdet siden 1990 er CO2-mæssigt gået den forkerte vej. Den førte transportpolitik har ført os i den helt forkerte retning – væk fra opfyldelse af miljø- og klimamål.

Dette var baggrunden for at der den 29. januar 2009 blev indgået en bred trafikafale: "Aftale om grøn trafikpolitik" Bag aftalen stod Venstre og De Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

For at begrænse belastningerne fra trafikken indeholdt aftalen blandt andet disse hovedpunkter:

- Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne.
- Transportens CO2-udledning skal ned.
- Støj og luftforurening i byerne skal ned.
- Cyklismen skal fremmes – valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed.
- Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport.
- Infrastrukturanlæg må ikke ødelægge uerstattelig natur.

Denne aftale blev desværre fuldstændig underløbet af Lars Løkke Rasmussens regeringer. Ved tre finanslove i træk blev bilafgifterne således nedsat markant. Der skete ingenting, der kunne lede til opfyldelse af "Aftale om grøn trafikpolitik."

Elbiler - en kanin op af hatten: Lars Løkke Rasmussens åbningstale 2. oktober 2018

Lars Løkke Rasmussen blev stærkt kritiseret for manglende initiativer, men kom så med et udspil, der tog al opmærksomheden. Al snakken om elbiler startede først rigtig efter Lars Løkke Rasmussens åbningstale i Folketinget den 2. oktober 2018.

”Lars Løkke trumfer Klimarådet: 1 million el- og hybridbiler i 2030. Han og regeringen har fået kritik både herhjemme og af internationale miljøorganisationer for at være fodslæbende i kampen for at bekæmpe klimaforandringer.

*Det image forsøger Lars Løkke at gøre op med i åbningstalen.
»Danmark kan også være sin indsats bekendt, når det gælder en af de største udfordringer i verden lige nu: klimaet,« siger han”*

Kilde: Ingeniøren den 2. oktober 2018.

Det lykkedes for Lars Løkke Rasmussen at skabe en forestilling om, at nu ville alle problemer blive løst. Det var en præstation af rang. Al diskussion om andre forslag på transportområdet forstummede stort set.

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen

Rådet for Bæredygtig trafik

Poul Kattler,

Kjeld A. Larsen,

Niels Wellendorf

Bilag 1

Sammenfatning af forslag til hvordan Danmark kan vise vejen til en ansvarlig miljø- og klimapolitik på persontransportområdet

Vi mener ikke at en ensidig satsning på elbiler og en samlet større bilpark på 3,3 mio personbiler i 2030 vil løse persontransportens klima- og miljøproblemer. Vi peger i stedet på en plan for reduktion af biltrafikken (uanset drivmiddel) samtidig med at andre transportformer udbygges.

Forslag 1) Opgiv alle planer om nye motorveje, vejbroer og vej-tunnelprojekter. Vi har store veje nok.

Forslag 2) Udbyg tog- og bustrafikken og cykelstinet over hele landet så den kollektive trafik og cykeltrafikken bliver et attraktivt alternativ for flere bilister. Fuld fart på reparation og udbygning af skinnenet og signalsystemer. Flere letbaner i de store byer.

Forslag 3) Halver billetpriserne i den kollektive trafik og lav intensive kampagner for at benytte den kollektive trafik og cykel.

Forslag 4) Stop for salg af nye privatbiler, der helt eller delvis bruger fossile drivmidler i 2025. For at stimulere overgang til elbiler bør beskatningsreglerne for køb af fossilbiler snarest genoprettes til niveauet i 2006. Fra 2006 til nu er den gennemsnitlige registreringsafgift pr. bil nedsat med ca. 53%.

Forslag 5) Højere benzin- og dieselaftgifter – 1 krone pr. liter pr. år i mindst 10 år.

Forslag 6) Aftrap befodringsfradraget for bilkørsel over 10 år. De ekstra skatteindtægter bør bruges til forbedring af den kollektive trafik og cykeltrafikken. Særlige transportordninger bør oprettes i tyndt befolkede dele af landet.

Forslag 7) Sænk hastighedsgrænsen på motorveje til 110 km/t, hvor den i dag er 130 km/t. og til 90 km/t, hvor den i dag er 110 km/t. Sænk hastighedsgrænsen på motorveje til 80 km/t alle steder hvor støjbelastningen er stor. Danmark bør rette sig efter WHO-anbefaling om at sænke grænsen for vejstøj fra 58 decibel til 53 decibel.

Forslag 8) Skattefri kørselsgodtgørelse i egen bil skal afskaffes, hvor der er andre transportalternativer.

Forslag 9) Afskaf den dyre og miljøskadelige ordning med firmabiler til privatkørsel. Gratis/billig pendlerparkering ved arbejdspladser i store bysamfund bør beskattes som frynsegode med markedsværdien. Skal ikke gælde for handicappede bilister.

Forslag 10) Byplanlægning med hovedvægt på at forkorte afstande ved at sikre at boliger og arbejdspladser er stationsnære og stimulere brugen af gang, cykling og kollektiv transport

Alle disse forslag er behandlet grundigt her: <https://www.noah.dk/sites/default/files/2020-04/Rapport-om-en-ansvarlig-klimapolitik-paa-persontransportomraadet.pdf>