



Europaudvalget
Folketinget

22. november 2023

2023-5047

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Europaudvalget har den 6. november 2023 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende forslag til ændring af Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet, jf. KOM (2023) 0445, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Theresa Scavenius (UFG).

Spørgsmål nr. 3:

Ministeren bedes redegøre for vurderingen af forslaget klimaef-
fekter, herunder også når man medregner at større lastbiler inkl.
modulvogntog, risikerer at udkonkurrere godstransport via jern-
bane.

Svar:

Jeg har indhentet bidrag fra Færdselsstyrelsen, der har oplyst føl-
gende, som jeg kan henholde mig til:

”Med hensyn til vurdering af forslaget klimaeffekter henvises der
til Kommissionens konsekvensanalyse¹, der viser reduktionerne
angivet i nedenstående tabel. Kommissionens forslag til ændring af
direktivet er baseret på scenarie (PO-B).

Table 9: Reduction in CO₂ emissions and air pollution emissions in the POs relative to the baseline scenario (EU27), in 2030 and 2050

	Difference to the Baseline					
	PO-A		PO-B		PO-C	
	2030	2050	2030	2050	2030	2050
Reduction in CO ₂ emissions (thousand tonnes)	609.6	25.1	1,592.7	54.6	1,714.3	63.8
Reduction in NO _x emissions (thousand tonnes)	2.6	0.5	5.1	0.7	7.3	3.3
Reduction in PM emissions (thousand tonnes)	0.9	0.4	1.0	0.4	2.8	3.0

Source: TML et al. (2023), impact assessment support study

Klimaeffekterne for lastbiler, der medfører mere gods, varierer alt
efter godstype, hvor særligt godsvægten har indflydelse på lastbi-
lens brændstofforbrug og dermed CO₂-udledning. Uanset, om der

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023SC0445>



er tale om tungere og/eller længere vogntog, viser flere undersøgelser, at transporteffektiviteten øges.

Den mest åbenlyse effekt af mere gods på den enkelte lastbil er det reducerede brændstofforbrug pr. lastenhed. En undersøgelse udført af TFK,² (Backman, et al, 2002) viser, at brændstofbesparelserne og dermed CO₂-udledningerne når op på mellem 14-18 % afhængig af forudsætningerne.

Mere effektiv lastbiltransport vil betyde besparelser for erhvervslivets samlede transportomkostninger. Modulvogntog og øget totalvægt for konventionelle vogntog vil derfor kunne påvirke bestræbelserne på at flytte gods fra lastbil til bane, da omkostningsreduktionerne vil påvirke konkurrenceforholdet mellem bane og vej. Omvendt har kvaliteten af det transporttilbud, som banerne kan tilbyde, også stor indflydelse på konkurrenceforholdet mellem de to transportformer, og i den udstrækning kvaliteten kan øges, vil jernbanerne kunne modvirke effekten.

Endelig bemærkes, at banetransporten i langt de fleste tilfælde er afhængig af vejtransport til den indledende og afsluttende strækning, som derfor også vil drage fordel af mere effektiv vejtransport.”

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen

² <https://www.ft.dk/samling/20061/almindel/tru/bilag/495/384322.pdf>