



Folketinget

Miljø- og Fødevareudvalget

Deres ref.:

Vor ref.:

Dato: 3.4.2018

### Vedrørende lovforslaget om skærpelse af miljøzonerne

DTL – Danske Vognmænd går ind for en grøn omstilling af transportsektoren. Vi går dog ind for at gennemføre omstillingen på den mest hensigtsmæssige og billige måde for os alle, både vognmænd og kunder, og havde derfor hellere set, at man havde taget fat på den egentlige omstilling til grøn transport og ikke mindst etableringen af den nødvendige infrastruktur til at understøtte en grøn transportsektor i stedet for blot at bytte dieslbiler ud med dieslbiler i hurtigt tempo men med lang afskrivningstid. Med nærværende forslag får vi snarere lagt hindringer i vejen for den grønne omstilling end fremmet den.

DTL's forslag om grøn omstilling er nærmere beskrevet i vedlagte materiale.

I forhold til udvalgets behandling af nærværende lovforslag om skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, skal DTL påpege to uheldige forhold, som vi håber, at udvalget vil hjælpe med at rette op på.

For at lette håndhævelsen via nummerpladeskannere vælges det i forslaget at forlade krav om en bestemt euronorm fra den tidligere miljøzoneregulering og erstatte det med en dato lagt i nærheden af introduktionen af euronormen. Det efterlader imidlertid de vognmænd, som før skæringsdatoen har købt en lastbil med den på det tidspunkt kommende euronorm, med en vogn, som de så skal skifte ud, selv om den lever op til den euronorm, som forslaget egentlig intenderer, at den skal leve op til. Dermed straffes de jo egentlig for at have været på forkant med at reducere luftforureningen.

Problemstillingen er behandlet i bemærkningerne afsnit 2.3.2., hvor det blot konkluderes ikke at have den store miljømæssige betydning. Det har imidlertid voldsom betydning for den konkrete vognmand, som bliver fanget ved denne teknikalitet for at lette håndhævelsen.

Efter DTLs opfattelse vil det kun være rimeligt, at man sikrer, at disse vogne, som jo lever op til den ønskede euronorm, får en mulighed for at køre videre i den periode, som datoforslaget uden held prøver at indramme. Det kunne f.eks. gøres ved notits i DMR på vognens registrering ved syn.

Den hurtige indfasning af første periode i forlængelse af lovforslagets vedtagelse på ca. 12 måneder er simpelthen for kort tid til at bestille og få bygget et nyt specialopbygget køretøj, da den del af disse har længere leveringstid end 12 måneder. Det er heller ikke køretøjer, som der nødvendigvis er et rimeligt brugsvognsmarked for. Den hurtige indfasning efterlader således nogle specialiserede

vognmænd uden nogen muligheder andet end at ligge stille i en periode og evt. miste deres kunder til andre operatører.

DTL beder derfor om, at man sikrer sådanne virksomheder en dispensation for leveringstiden af en ny vogn mod fremvisning af kontrakten på denne.

Hvis der er nogen spørgsmål, står DTL naturligvis til rådighed såvel overfor hele udvalget som de enkelte medlemmer.

Med venlig hilsen



Erik Østergaard

# 10 KLIMAINDSPARK fra vognmændene

DTL foreslår, at der skal gives statstilskud til klimavenlige lastbiler, og at klimavenlig brændstof skal være til at få fat på. Sådan lyder to af organisationens ti anbefalinger, der tilsammen skal lette udslippet af CO<sub>2</sub> fra den tunge vejgodstransport

Godstransporten skal bidrage med mindre CO<sub>2</sub>-udslip og mindske sin negative indvirkning på klimaet. Det ønsker DTL, der derfor har udarbejdet ti anbefalinger til politikerne, som kan gøre det muligt for godstransporterhvervet at agere klimavenligt.

- De ti bud er ikke noget quick fix. Men hver for sig og tilsammen vil de kunne bidrage grundlæggende til en omlægning af godstransporten, som vi kender den og dermed få transportområdet til bedre at kunne bidrage til de globale ambitioner om CO<sub>2</sub>-reduktion og grøn omstilling. Ikke alle initiativer fremmer klimaet lige godt. Så vi kan lige så godt gøre det rigtigt første gang, siger DTL's adm. direktør Erik Østergaard.

Her er de ti indspark:



HVO baseret på biologisk affald er tilgængeligt i Sverige, men ikke i Danmark. DTL foreslår, at alle slags ikke-fossile brændsler gøres tilgængelige for lastbiler i Danmark. Foto: Finn Bjerremand.



## Øget investeringsstøtte til bioraffinerier og dermed fremstilling af forskellige biobrændstoffer

Støtten skal sikre, at der bliver udviklet og produceret alternative brændstoffer til tung transport. Det omfatter både flydende og luftbårne brændstoffer. Støtten kan samtidig sørge for, at Danmark får udnyttet restprodukterne fra landbrugssektoren og husholdningsaffaldet bedst muligt.



## Sikring af infrastruktur og tilgængelighed af biobrændstof

Det skal være muligt at tanke eller lade sin lastbil, så det passer med udnyttelsen af den. Det kræver en reel infrastruktur med CNG/CBG, LNG/LBG, biodiesel, e-fuels, brint og ladestandere. Danmark har en fordel over for andre lande i kraft af det udbyggede gasnet. Lad os bruge den infrastruktur til at fremme den grønne omstilling. Udbygningen kan fx ske ved krav til energiselskaberne, offentlige grønne indkøb, krav til rastepladserne eller direkte investeringsstøtte.

3

### Planloven skal sikre grundlaget for en grøn effektiv transportsektor

Planloven bør sikre fremkommelighed for store lastbiler, da de er mere effektive end små, gode støjsvage vejbelægninger, at broer kan holde til vægten, at broer er høje nok, at der kan foretages levering i yder- og nattetimer, da dette kan forbedre logistikken væsentligt, mulighed for levering, parkering, vendinger, tankning eller ladning osv.

4

### Statstilskud på 100.000 ved køb af fossilfri lastbil

Fossilfrie lastbiler er aktuelt dyrere end diesellastbiler. De er forventet billigere at bruge, men de er relativt ukendte for vognmændene. Hvis omstillingen skal fremmes, skal barrieren for at købe en grøn lastbil gøres mindre. Dermed kan samfundet også høste gevinsterne ved grøn transport tidligere.

5

### Højere vægtgrænser og større længder for lastbiler

Det er mere effektivt at tage mere gods med på den enkelte transport. Sliddet og brændstofforbruget stiger ikke proportionalt med den ekstra vægt, så der spares både tid og miljø-/klimabelastning. Samtidig mindsker de større lastbiler antallet af lastbiler på vejen og antal kørte kilometer. Modulvogn-togsvejnettet bør samtidig hurtigst muligt udvides til at gælde alle større tosporede veje og opad. Andre lande er gået i samme retning med gode resultater.

6

### Prioritering af energiformerne, hvor de gør størst nytte

Det er begrænset med alternative brændstofmuligheder til tung, lang transport. Aktuelt er kun biogas og biodiesel reelle muligheder. I dag går meget af biogassen til varmeproduktion, hvor der er mange energialternativer. Hvis Danmark skal have maksimal nytte af restprodukterne fra landbrugsproduktionen, skal den udvundne energi målrettes de anvendelser, hvor nytten er størst.

7

### Fornuftige klima- og miljøkrav

Styrk miljøzonerne mod forurening – men drop fossilfrie lokale klimazoner. Klimaudfordringen er global og kræver globale eller i hvert fald nationale løsninger. Fornuftige miljøzoner kan give mening, hvor der er problemer med lokal luftforurening. Der skal stilles krav om ren luft, ikke om teknik. Om det tilvejebringes med en forbrændingsmotor, en elmotor eller en brintmotor må være op til producenterne.

8

### Fair rammevilkår

Sikre fair klimavilkår mellem danske og udenlandske transportører, dvs. samme krav til udenlandske biler, også ved kombitransport. Hvis Danmark fortsat skal have et vognmandserhverv, er det nødvendigt med fair og lige vilkår mellem danske og udenlandske vognmænd om kørsel i Danmark. Hvis den lokale transport fx mellem havn/jernbane og modtager skal være grøn, skal der stilles krav til udbydere af disse transportere, som sikrer, at lastbilerne er grønne, uanset hvor de kommer fra. Danske vognmænd skal ikke presses ud af markedet gennem miljø- og klimadumping eller udenlandske statsstøttede miljøløsninger.

9

### Det offentlige må gå forrest

Offentlig indkøbspolitik og offentlig overholdelse af regler i egen drift må gå forrest i klimatilpasning. Det offentlige indkøbsmagt er enorm i Danmark. Hvis det offentlige bliver pålagt at køre grønt og støjsvagt i egen drift og efterspørge grøn og støjsvag transport både ved indkøb af transportydelse som ved varelevering, vil dette være en effektiv driver for en omstilling på tværs af hele den danske transportsektor til grøn og støjsvag transport til glæde for hele samfundet.

10

### Klimatjek af skatte- og afgiftssystemet

I dag modvirker skatte- og afgiftsreglerne effektivt enhver grøn omstilling. Det er fx dyrere afgiftsmæssigt at købe en varevogn på biogas, betale årlig afgift på den og tanke den end den tilsvarende dieselverson. Det skal ændres, hvis den grønne omstilling nogensinde skal blive en realitet. Skatte- og afgiftsreglerne må aldrig gøre det samfundsmæssigt rigtige valg til det dyreste valg. Politikerne må se på de økonomiske incitamenter, der vil fremme en omstilling, og på tilgængeligheden af materiel og infrastruktur, som reelt muliggør en bevægelse væk fra fossile brændstoffer. Det giver vi nu vores bud på, hvordan man kan gøre bedst.