



Flemming Damgaard Larsen
Formand for Trafikudvalget

1. oktober 2008
JAN/ASL

Kære Flemming Damgaard Larsen

En ny samling i folketinget står lige for, og ud over de mere nære opgaver er der ingen tvivl om, at klimaændring, nedbringelse af CO₂-udledningen og energiforsyning vil komme til at fylde ganske meget i jeres vigtige arbejde med at få skabt de rammebetingelser, der kan sikre CO₂-reduktionsmålene, mindre brug af de fossile brændsler og samtidig sikre mulighederne for samfundets udvikling og vækst.

Der er ingen, der kan være i tvivl om, at det er afgørende at få klimaudviklingen under kontrol, hvilket betyder, at en markant nedbringelse af det fossile CO₂-udslip er nødvendig.

I Danmark spiller transport en ganske stor rolle, og går vi tættere på, sikrer personbilerne omkring 80% af persontransporten, men står samtidig for ca. 50% af transportens CO₂-udledning.

Det er vigtigt, at CO₂-udledningen nedbringes og at det samtidig sikres gennem løsninger, der betyder, at vi fortsat kan udvikle vort samfund og sikre vækst, og her spiller mobilitet og transport en afgørende rolle.

Der er lagt mange gode kræfter fra politisk hold i at se på og drøfte problemet; derfor er det også synd, at der kun i meget begrænset omfang er taget fat i det, som virkelig batter noget i nedbringelse af CO₂-udledningen på transportområdet.

Når det handler om at nedbringe CO₂-udledningen og dermed gøre en aktiv indsats for at få drivhuseffekten under kontrol, er der ingen grund til at vente på hverken udbygning af jernbaner eller buslinjer og cykelstier, hybrid- eller el-biler eller på endnu længere sigt: brændselscellerne.

Der kan rykkes markant nu med teknologi, vi allerede har, og vel at mærke uden at det behøver gå ud over mobilitet, frihed, sikkerhed og køreglæde og i sidste instans livskvalitet og vækst i samfundet, men det kræver en mindre justering i rammebetingelserne.

Et lille eksempel illustrerer, hvad jeg mener:

Familien, vi betragter, har behov for plads til børn, hund, fritid mv. og kører ca. 20.000 km/år, som er gennemsnittet i Danmark. I 2005 købte de derfor Danmarks mest solgte bil: Peugeot 307 SW 1,6 l benzinversion.

Nu vil de snart skifte. Familien har fortsat de samme behov for plads og vil fortsat ikke gå på kompromis med køreegenskaber og sikkerhed, men de ønsker at gøre deres til et mindre CO₂-udslip og de ønsker ligeledes at fremtidssikre så meget som muligt.

De gør deres valg, selv om det er svært at finde de sidste 30.000 kr. (som de 10.000 kr. i reel ekstra produktionskostpris desværre pt. bliver til grundet den progressive afgift): De vælger den nye Peugeot 308 SW med 110 hk diesel HDi og partikelfilterteknologi; hermed formindsker de både brændstofforbrug og **CO₂-udslip med 25-30%**, som ved blandet kørsel for denne familiebil er helt nede på kun 125 g CO₂/km!!

Den nye 308 er også fremtidssikret, idet Peugeots HDi'er er klar til at køre på hele 30% biodiesel (meget gerne 2. generation). **Dette vil betyde en yderligere reduktion på ca. 30% CO₂-udslip, det vil sige pænt under 100 g/km!!**

Som du kan se, kan udslippet reduceres med min. 25% her og nu ved det rigtige motorvalg, og det kan reduceres med ca 50%, hvis et folketingsflertal vil give en håndsrækning til implementering af biodiesel, som allerede produceres i DK, men desværre eksporteres til vore nabolande, som har sikret rammebetingelsen herfor.

Som det fremgår, er muligheden for aktivt at gøre en meget virkningsfuld indsats til stede allerede nu, og det mener jeg er vigtigt at få frem. Det handler jo om så hurtigt som muligt at sikre en bæredygtig udvikling med fortsat rum for vækst i samfundet.

Dette kan dog ikke stå alene, idet importen af gamle, forurenende og i stort omfang storforbrugende biler, gør opgaven meget svær.

I 2007 var importen af ældre biler, primært fra Tyskland, vokset til 57.000 (mere end 1/3 af nybilssalget i DK), som i gennemsnit var 11 år gamle, det vil sige gamle biler, som kun opfylder forureningsnormen Euro 2 eller i bedste fald Euro 3, og som typisk kun kører 9-13 km/l. Det er, som du kan forvise dig om på f.eks. "bilbasen", store biler, som glider ind i dagligt brug og kører mange kilometer.

Denne import vil givet vokse yderligere i takt med, at miljøzonerne i mange store tyske byer holder Euro 2- og om et år Euro 3-bilerne ude. Det vil få prisen til at falde yderligere på disse biler og som en konsekvens vil endnu flere af disse havne i DK hvilket ikke er hensigtsmæssigt..

Det er derfor afgørende, at der nu gennemføres tiltag som dæmper denne import, samt gøres tiltag så andelen af moderne, lavtforbrugende diesel-HDi'er fremmes lidt, idet salget af disse i DK i årets første 7 måneder har stabiliseret sig på godt 45% (der er megen CO₂-reduktion at hente). Ligeledes at der justeres på brændstofafgiften, så der bliver rum til de nye, vigtige brændstoffer, som vi oven i købet selv producerer. Det er ganske enkelt synd og skam at vente til 2020 med 10% tilsætning, som det er besluttet i energiplanen.

Det må ligeledes konstateres, at den nye og vigtige teknologi, som begynder at komme i bilerne nu og som i de kommende 2 til 4 år vil blive rullet helt ud - Mikrohybrid, full hybrid, nye transmissioner med lav friktion og en række andre tiltag, som får forbrug og CO₂-udslip yderligere ned - vil køre uden om Danmark, hvis der ikke tages rigtigt fat.

Det er nødvendigt at gentænke bilafgiften og lade CO2-udslip være det bærende, gerne understøttet af sikkerhed, som det blev bygget ind i den meget lette afgiftsjustering sidste år. Det vil ligeledes være meget hensigtsmæssigt at lade omdrejningspunktet billige/re/dyrere være 130 g CO2/km, som vil være i harmoni med EU-kravene fra 2012.

Jeg oplever, at "æbler og pærer" blandes sammen i debatten om klima og biler, at rigtig mange ikke er klar over de muligheder, der ligger lige for, og derfor heller ikke har disse muligheder med i oplæg og efterfølgende beslutningsproces?

Det synes jeg er ærgerligt. Sagen er meget vigtig, og jo længere tid der går, jo sværere bliver det. Hvorfor ikke lade gode, fremtidssikrende handlinger, der virkelig batter, følge de gode ord og intentioner, så Danmark kan blive det gode eksempel, vi alle ønsker, til gavn for vores samfund, klima, miljø og fortsatte mobilitet?


Det er muligt!

Jeg håber, du har fået lyst til en drøftelse og uddybning, herunder af de nye teknologier, som er på vej - hvad de vil give i reduktion og en indikation af, hvad kostprisen bliver, og vil afse en times tid til en samtale inden så længe.

Jeg har mailet enslydende brev til dine formandskolleger inden for energi og skat, idet disse vigtige og nødvendige tiltag ligger i "krydsfeltet" mellem jeres respektive områder.

Jeg ser frem til at høre fra dig.

Med venlig hilsen
Peugeot Danmark



Jens R. Andersen
Miljøchef