



## RESUMÉ

### Forslaget helt kort

Folketinget skal stille krav om, at alle vejgodstransporter skal dokumentere det CO<sub>2</sub>-udslip transporten af godset forårsager. Det vil give et incitament til at få fyldt lastbilerne op og dermed mindske CO<sub>2</sub>-udledningen markant. Der skal fastlægges én europæisk anerkendt standard, beregningen skal laves ud fra. Kravet bør spilles ind til EU-forhandlingerne om standarder for bæredygtighedsrapportering for lastbiler.

### Halvtomme lastbiler på vejene

Ifølge Danmarks Statistik udnyttes kun godt halvdelen af kapaciteten i lastbilerne. Lastbilerne kører altså tomme eller halvtomme rundt på vejene. Samme tal ses i EU og USA. En halvtom lastbil udleder næsten 85 pct. af den CO<sub>2</sub> som en fuldt lastet, så det er dyrt i brændstof og dårligt for klimaet. Det burde være attraktivt at få fyldt bilerne op, men der er i dag ikke et tilstrækkeligt økonomisk incitament for vognmændene til at øge udlastningsgraden. De overvælter bare merudgiften på kunderne.

Danske lastbiler kapacitetsudnyttelse ved national transport efter læs, vogntype/kørselsart, turlængde, enhed og tid

	2018	2019	2020	2021
Kørsel i alt (inkl. tomkørsel)				
I ALT				
Ture i alt				
Pct. af lasteevnen (ton) korrigeret for volumengods	54,2	52,9	56,2	53,6

Omfatter danske lastbiler over 6 ton totalvægt

24-5-2022 Danmarks Statistik, © www.statistikbanken.dk/NVG5

### For snævert kun at fokusere på elbiler

Der er desværre heller ikke andre incitamenter til at få fyldt lastbilerne op. EU's klimapakke såvel som mange danske kommuner har alene fokus på at øge andelen af elbiler, som belønnes med nul-emission i klimaregnskabet. Men det er for snævert kun at fokusere på elbiler når det handler om lastbiler og godstransport over længere afstande.

Vi vurderer, at et politisk indgreb om at gøre CO<sub>2</sub> udledning ved godstransport synlig vil batte i klimaregnskabet. Vi har estimeret at et på løft på 2 tons i udlastningsgraden og en halvering af tomkilometerne vil få den samlede danske CO<sub>2</sub> udledning til at falde med 437.0000 tons. Et sådant krav vil hjælpe med til at gøre CO<sub>2</sub> udledning ved godstransport til et konkurrenceparameter og skabe den nødvendige efterspørgsel, der kan drive udviklingen.

### Én troværdig standard

Det er vigtigt, at et sådant krav følges af én godkendt og troværdig standard til at beregne CO<sub>2</sub>-udledningen. Det vil være et politisk valg, men et udgangspunkt kunne være de to anerkendte europæiske standarder, EN 16258 og GLEC. Danske Speditører barslede i efteråret med en guide til at beregne CO<sub>2</sub>-udslippet som bygger på netop disse to.

Et sådant dansk krav kunne dermed også spilles ind til EU. Der er vedtaget regler for rapportering af CO<sub>2</sub> udledning for personbiler og små varebiler, men lastbilerne mangler.