

## Grøn omstilling af Munksøgård Delebilforening

### Nuværende strategi om at blive CO<sub>2</sub> neutral

Bestyrelsen besluttede i 2008, at Munksøgård Delebilforening skulle arbejde på en strategi og plan for, hvordan delebilforeningen kan blive CO<sub>2</sub>-neutral. Målsætningen skal forstås således, at den CO<sub>2</sub> udledning der er ved kørsel skal begrænses mest muligt ved forskellige tiltag, og den tilbageblevne CO<sub>2</sub> udledning skal der kompenseres for ved køb af CO<sub>2</sub>-kvoter, investeringer i vedvarende energiproduktion eller tilsvarende, som neutraliserer den CO<sub>2</sub> udledning, der er ved kørsel.

På baggrund af denne strategi har vi valgt at have:

- energieffektive biler dvs. mindre biler og supplere med mulighed for gratis at låne tagboks, og vi har få store biler (Berlingo).
- diesel for C3 og Berlingo, da de er mere energieffektive end benzin (mindre CO<sub>2</sub> udledning), og vi har først anskaffet diesel, da vi kunne få dem med partikelfilter for at reducere sundhedseffekter (første dieselbil i 2009).
- vindmølleandele for 50.000 kr. købt i 2009 og kompenserer derved for noget af vores CO<sub>2</sub> udledning. Det svarer omtrent til CO<sub>2</sub> udledningen for en bils årskørsel.
- Den første elbil i 2011 og har øget dette til 3 elbiler. Den seneste beregning viser, at en elbil sparer omkring 75% CO<sub>2</sub> i forhold til en C3. CO<sub>2</sub> indhold i strøm bliver mindre og mindre pga. mere vedvarende energi i energisystemet.
- Vi har også eksperimenteret med at have en elcykel, men har stoppet dette efter flere år pga. manglende brug af den.

### Svagheder ved nuværende strategi

Selvom vi har taget en række gode tiltag, er der også svagheder ved den nuværende strategi:

- Vi mangler et pejlemærke for, hvornår vi skal nå vores mål
- Vi har ikke nogen konkret handlingsplan, som skal sikre at vi kommer i mål
- Vi måler ikke hvor godt det går med at komme i mål
- Dieselmotorer har vist sig at udlede meget mere kvælstofoxid (NO<sub>x</sub>) under reelle kørselsforhold end deres typegodkendelse tilsiger og samtidig har nogle bilfabrikanter helt bevidst snydt med styringen af det forureningsbekæmpende udstyr på bilerne (dieselgate/VW skandalen). Det betyder større udledning af sundhedsskadelige stoffer fra dieselmotorer i forhold til benzindrevne biler. Det er derfor et dilemma mellem energieffektivitet (mindre CO<sub>2</sub>) og sundhedseffekter i valget mellem diesel- og benzindrevne biler. Økologisk Råd og FDM anbefaler *ikke*, at man køber dieselmotorer som personbil.

### En ny strategi for grøn omstilling af delebilforeningen

Klimaforandringerne er et af de største globale miljøproblemer. Tidligere og nuværende regering har en målsætning om, at Danmark skal være et lavemissions samfund i 2050 baseret på vedvarende energi. EU har en målsætning om at reducere drivhusgasser med 80-95% i 2050 i forhold til 1990. I Parisaftalen er verdens ledere blevet enige om en målsætning om at temperaturen globalt maksimalt må stige 2 grader, og hvert land skal indsende reduktionsmål. Københavns Kommune har en målsætning om, at blive CO<sub>2</sub> neutral i 2025 og Aarhus Kommune i 2030. Flere europæiske lande leger med ideen om at udfase benzin- og dieselmotorer. Den svenske klimaminister har åbnet for at indføre et forbud mod benzinbiler fra 2030. Den norske regering har en målsætning om, at efter 2025 skal nye privatbiler, bybusser og lette varebiler være nuludslipshøretøjer. Tysklands Forbundsraad har vedtaget en resolution om at forbyde forbrændingsmotorer i nye biler fra 2030. Holland har ligeledes et forslag om at forbyde salget af nye diesel- og benzinbiler fra 2025, og i Østrig har Miljøstyrelsen i en rapport fastslået at salget skal gå mod nul.

Delebilforeningen bør tage et større ansvar for så hurtigt så muligt at få nedbragt CO<sub>2</sub> udledningerne fra vores biler. Det kan vi gøre ved at:

- Fastsætte en målsætning om, at vi vil være CO<sub>2</sub> neutrale i 2025
- Hvert år på generalforsamling fremlægges en opgørelse af CO<sub>2</sub> udledningen fra vores biler og planer for, hvordan vi nedbringer det.

Tiltag kunne omfatte:

- Øge andelen af rene elbiler (har endnu begrænset rækkevidde men bliver bedre og bedre)
- Øge andelen af plug-in elbiler (mindre rækkevidde på batteri, men motor til fremstilling af strøm)
- Flere energieffektive benzindrevne biler fx. hybridbiler (har ikke NOx problem som dieslbiler)
- Brændselsceller på brint, når brinttankstationer er udbredte, og bilerne er til at betale
- CO<sub>2</sub> kompensation

Tiltagene skal gennemføres på en måde og i et tempo, så medlemmernes transportbehov tilgodeses.

/Vedtaget på bestyrelsesmøde den 16.11.2016.