

## Ren transport - idéer og kommentarer.

November 2015.

Vi taler meget om den grønne omstilling. Vi vil gerne gøre alt på en god, miljøvenlig, økologisk facon. Der bruges mange forskellige ord og udtryk om det.

Fælles er et sigte mod en fremtid, hvor vi ikke forurener mere; Hvor energi produceres fra vedvarende kilder, eksempelvis vind; Hvor vi prøver at tænke produktion, infrastruktur, forbrug, vaner, osv. på nye måder.

Men én ting er at tale om det. Der skal også noget til at skubbe det i gang. Få det videre, end bare tanker, tests og prototyper. Få det til at blive vor nye hverdag.

Transportområdet kan bidrage til det.

For nylig kom et lovforslag angående fremtiden for el- og brint-biler. "Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love". Journal nr. 15-1604999.

Lovforslaget skuffer. Det synes for en stor del at tage udgangspunkt i en "som vi plejer"-tankegang. Og det er ærgerligt.

For vi står lige nu på et sted, der synes velvalgt for en anden måde at tænke bilafgifter på. Dels fordi tiden for afgiftsordningen for el- og brint-biler, er ved at løbe ud. Og dels fordi teknologien er ved at være på et niveau, hvor vi kan tage et skifte fra det vi plejer at gøre.

I lovforslaget beskrives en 5-årig indfasning til den nuværende ordning for registreringsafgift, grøn afgift, mm. Som om, at det er en selvfølge, at nye forureningsfri biltyper (el og brint) fremover skal indgå deri.

Men hvorfor dog det? Hvorfor ikke prøve at se tingene fra nye vinkler? Hvorfor ikke prøve at tænke hele transportområdet og de relaterede afgifter i nye sammenhænge?

Feks

- Se transport som et gode for hele samfundet. Vi har alle gavn af (direkte eller indirekte), helt enkle, overskuelige og velfungerende rammer for transport af os selv og vores ting.
- Afgifter skal ikke virke som en stopklods for brugerne. De skal ikke længere ses som en mulighed for kæmpeindtægter til statskassen.
- Afgifter skal favorisere ny moderne teknologi, der giver os forureningsfri, sikker, effektiv transport.
- Afgifter skal modvirke gammel umoderne og forurenende teknologi. Det skal være dyrt ikke at være miljørigtig.
- Afgifter skal tage udgangspunkt i et køretøjs påvirkning af samfundet, især ud fra miljømæssige betragtninger.
- Mere fokus på opdeling "forurener" og "ikke-forurener".
- Se transport som mere end bilkørsel, togkørsel, osv. Men som en ting der indgår i større sammenhænge, feks i den samlede energiproduktion og forbrug.
- Transport er en del af det at bo i Danmark. Ligesom vi kan gå i skole eller komme på hospitalet. Vi tænker ikke nærmere over det i dagligdagen. Det er ting der bare er der. Sådan skal det også være med transport.
- Infrastrukturen skal være frit til rådighed. Ingen billetter af nogen art. Man skal kunne færdes frit rundt, uden betalingsstop undervejs.
- Transport skal struktureres og tilrettelægges bedre.

- I byområder benyttes fortrinsvist kollektiv trafik, for at begrænse trængslen og fordi der er et brugergrundlag.
- I landområder satses på biler til nærtransport.
- Mere tog. Mindre bus. Den kollektive trafik skal opgraderes og bruges mere.

Her følger nogle kommentarer til lovforslaget. Og nogle idéer.

Der skal ikke betales afgift af en bils købspris. Feks bortfalder den nuværende registreringsafgift. Som med andre varer, kan en bils pris være: beløb + moms = købspris. Ikke andet. Ikke alle mulige tillæg, undtagelser og særlige tilfælde. Dette skal gælde alle typer af bilkøb. Helt enkelt.

Det er ikke op til lovgivningen at vælge hvilken bil folket skal køre i; "spand" eller "guldkaret". Det må folk selv bestemme. Der skal ikke være grænsebeløb for forskellige afgiftsniveauer, som eksempelvis 800000 kroners grænsen, som der lægges op til i lovforslaget.

Det taler for, at vælge dyrere biler, da der her er budgetmæssig plads for en bilfabrikant til at inkludere bedre sikkerhedskonstruktioner, sikkerhedsudstyr, nyeste teknologi, effektive og højtydende komponenter, osv. Om bilen koster mere eller mindre fra fabrikanten, eller er mere eller mindre luksuriøst udstyret, er ikke interessant. Men, feks kan en høj registreringsafgift (som nu), hindre en bilkøber i at vælge en bil med den nyeste og mest effektive, miljørigtige teknik, samt det højeste sikkerhedsniveau. Den situation skal undgås.

Derimod skal der betales afgift, med udgangspunkt i bilens påvirkning af samfundet, især ud fra miljømæssige betragtninger.

To typer afgift: Årlig afgift, baseret på bilens specifikationer. Og, en forbrugsafgift, baseret på køb af drivmiddel.

Årlig afgift.

- Forurening, drift. Feks udstødningsrenhed.
- Forurening, støj. Skal hjælpe med at dæmpe trafikstøj.
- Forurening, indirekte. Feks fra affald ved service og reparation, miljøpåvirkning ifb med fabrikation, genanvendelsesmuligheder efter ophug, etc.
- Effektivitet. Udnyttelse af drivmiddel.
- Antal biler i husstand. Der kan evt betales et tillæg for 2., 3., ... bil (note 1) tilhørende samme husstand. Dette for at begrænse antallet af biler til det nødvendige.

Note 1: I almindelig brug. "Interessebiler", som veteranbiler, kan være undtaget.

Forbrugsafgift.

- Drivmiddel (note 2). Forurenende produkter (e.g. benzin, diesel) tillægges høj afgift per enhed (e.g. liter, kg, Wh). Ikke-forurenende produkter (e.g. el, brint) tillægges lav afgift per enhed (e.g. liter, kg, Wh) (note 3).

Note 2: For at opfordre til brug af energibesparende biler, betales der afgift for drivmiddel. Allerede på nuværende er feks benzin, diesel, el pålagt afgifter.

Note 3: Det skal sikres at såkaldte ikke-forurenende produkter IKKE produceres ved forurenende processer; e.g. kulafbrænding. Men, produceres via forureningsfrie, vedvarende energikilder; e.g. vindmøller, solpaneler.

Mål:

- Oprydning i et umiddelbart meget uoverskueligt og indviklet bilafgiftssystem.
- Klar opfordring til bilfabrikanter og bilkøbere om at satse på miljørigtige biler.
- Mere fair. Afgifterne drejer sig om bilen.

Transport er mere end lovforslaget - lad os prøve at kigge videre ud omkring. Her er nogle idéer og kommentarer.

Indtil nu har det mestendels drejet sig om biler. Men der er jo også andre motoriserede ting.

Entreprenørmaskiner og traktorer, motorcykler, knallerter, plæneklippere, osv.

Det er klart, at her skal også gøres en indsats. Afgifter, lignende dem før nævnt for biler, kan tages i betragtning og gøre en forskel.

Skibe og fly skal der også rettes fokus på.

Sammenhæng.

Vi må se transport i en større sammenhæng. Feks når en vindmølle producerer el. Så kan denne el bruges i en el-bil. Og på den måde har vi miljørigtig transport.

Forureningsfri. Vedvarende energi.

Er møllen placeret her i landet, ja så har vi også været selvforsynende. Vi har undgået at importere.

Og med vindmølle-el har vi også undgået at bruge ressourcer på feks olieproduktion og opgravning af kul. Vinden blæser jo - den er der bare. Tilsvarende med solen og solpaneler. Også en kilde til el.

El fra vedvarende energi ser ud til at være nøglen. Ikke bare til biler. Men helt andre ting. Opvarmning for eksempel.

Opbevaring af el vil være et omdrejningspunkt. Der forskes i det. Batteriteknologien bliver bedre. Batterier kan samles centralt, eller lokalt i hvert hjem, mv.

Eller, el kan bruges for produktion af brint. Altså en anden måde at opbevare energi på. Brinten kan man jo tænke sig brugt i brint-biler, tog, mv.

Det er altså ikke bare at købe en bil, køre i den og tanke den en gang i mellem. Med fremtidens teknologier, fungerer tingene som en del af noget større. Og mulighederne i det skal vi være vågne overfor.

Billetter.

For at gøre transport så enkel, ligetil og nem at bruge, er det vigtigt der ikke er nogle betalingsstop (vælger jeg at kalde dem), undervejs.

Der har før været idéer fremme om en betalingsring, om betalingsveje, olign. Den slags skal vi undgå. Det skal være frit at komme rundt. Vi skal ikke betale ekstra.

Det gælder også for broer og færger. Vores lille land består af en del øer. Når vi kører rundt, støder vi af og til på en bro eller en færge. De er nødvendige for at landet hænger sammen.

Men betalingen (feks over Storebælt, eller færgebilletten), er en stopklods. En irriterende ting lige i situationen. Men også en begrænsning. Man overvejer lige en ekstra gang om det nu også kan svare sig, at tage arbejde ovre på den anden side; at købe hus på øen, osv. Vil man undgå et Danmark med "udkanter", "døde landsbyer" og "rådne bananer", så kan udfasning af betalingsstop hjælpe det på vej.

I øvrigt gælder det også for kollektiv trafik. Man kan bare hoppe ombord på toget og bussen og køre med. Ingen billetter.

Tog.

I fremtiden skal der satses meget mere på tog. Togkørsel skal gøre meget mere attraktiv, end det er idag. Transporten skal være mere effektiv. Og der er toget på sin plads.

Der skal være hovedstrækninger (A), der forbinder yderpunkterne af landet med hinanden. Strækninger hvor der køres med høj hastighed og har få stop undervejs. Man når hurtigt frem.

Så er der de regionale/lokale strækninger (B). De kan stoppe ved alle stoppesteder. Man kommer nemt mellem to nærliggende steder.

Og så endelig lokale strækninger og by-baner (C). Feks letbaner og metro. Bus og taxa.

Der skal være sammenhæng, så C passer til B, der passer til A's køreplaner. Man kan således komme hurtigt rundt i hele landet.

Godstog.

Som før beskrevet, så skal der satses meget mere på tog. Også for transport af gods.

Igen kan man tænke i hovedstrækninger (A), der forbinder yderpunkterne af landet. De standser ved nogle godscentraler, jævnt fordelt over hele landet.

På godscentralerne kan man modtage/afhente gods. Eller der kan køres ud på afhente-/modtager-adressen med lastbil. Lokale vognmænd kan være tilknyttet.

Det gælder også internationalt. Vi skal ikke køre lastvogne på tværs af landet og heller på tværs af Europa.

Fra små pakker og helt op til komplette lastbilanhængere kan flyttes med godstog. Virksomheder vil få egne tilslutninger til banen for endnu mere effektiv godshåndtering.

En god koordination og jævnlige kørsler, skal sørge for effektiv og hurtig godstransport.

Tog/biler.

Meningen med togsatsningen er jo at nedbringe bilkørsel. Men også flyvning. Det skal være muligt at krydse landet hurtigt og nemt.

Toget giver mulighed for at samle person- og gods-transport. Fleksibelt - man kobler vogne på/af efter behov.

Færre halvtomme biler på vejene. Mere effektiv, samlet kørsel. Feks til gavn for miljøet.

El-tog (batteri). Brint-tog. Måske kan man spare elektrificeringen (master/køreledninger, mm.) væk og i stedet satse på disse nye miljørigtige togtyper. Der sker meget indenfor togteknik i disse år.

Bus.

En sløv og ukomfortabel måde at komme rundt på. Ikke attraktiv. Undgåes.

Der kører land-busser rundt, med ikke særlig mange brugere. Spild.

Spar dem væk. Kør med skolebørnene. Taxa for resten.

Taxa.

Indgår som en del af den kollektive trafik. Lokal kørsel til nærmeste togstation.

Erstatter delvis land-busser.

Økonomi.

“...og hvor har du tænkt dig pengene skal findes?”

Et spørgsmål der kan tage livet af en nok så god idé.

Svær at svare på, til et så kompliceret oplæg. Der må undersøgelser til.

Det er også et valg. Vil man dette, eller ej. Er man positiv for idéen, vil man også prøve at finde pengene.

Umiddelbart er det jo førnævnte afgifter, der betaler. Og, den almindelige skat, ud fra betragtningen at transport er en fælles sag - et fælles gode.

Men, når nu feks registreringsafgiften falder bort, hvilke muligheder giver det så?

Hvilke konsekvenser? Kommer der feks flere arbejdspladser og deraf skatteindtægter?

Kommer “investeringen” i en satsning på transport via vedvarende energi, til at betyde indtægter andetsteds fra? Feks eksport af relaterede produkter og viden.

Vil den nye tilgang til hurtig og billig transport på tværs af landet give flere virksomheder i udkanten og med tiden er mere jævn spredning af arbejdspladser?

Hvad vil det betyde at udbyde de forskellige services med jævne mellemrum? Feks togkørsel, godshåndtering, buskørsel, taxakørsel, osv. Giver det besparelser og mere effektivitet?

Kan man nedlægge/samle regionernes trafikskaber under ét og spare udgifter til administration? (kan man helt lukke regionerne? Og spare?)

Bør personer og virksomheder uden adresse her i landet, betale for en “billet” ved grænsen, for at benytte vor infrastruktur?

Der er mange direkte og indirekte vinkler. Som sagt; det må undersøges.

Mål:

- Foregangsland. Vi kan vise andre, at moderne og miljørigtig teknologi fungerer i hverdagen. Dette er ikke længere laboratorieforsøg. Det er fremtiden i fuld skala!
- Export. Viden og erfaring kan bruges. Vore danske virksomheder kan sælge produkter og vi kan deltage i udenlandske projekter.
- Katalysator for de nye miljørigtige teknologier, feks indenfor vindenergi, solenergi, brintteknik, moderne infrastrukturer.
- Klimamål.
- Rent miljø. Feks formindskning af luftforurening og deraf relaterede sygdomme, mv.
- Rene energikilder.
- Arbejdspladser.