



Dato: 26-05-2021

ITD's 10 bud for den grønne omstilling

1. Indfør afgiftsændringer til alternative drivmidler, der giver reelle incitamenter til grøn kørsel, men ikke fordyrer transporten unødigt

- Konventionel diesel tegner sig fortsat for 99 procent af det samlede energiforbrug i vejgodstransportbranchen. Alternativer til diesel er i dag alt for dyre til, at der finder en større omstilling sted. Det er en uholdbar løsning blot at forhøje prisen på diesel, og det handler i stedet om at fremme konkurrencedygtige alternativer samt sikre en tilstrækkelig forsyning til sektoren.

2. Opret en pulje til indkøb af klimavenlige lastbiler

- Alternativer til diesellastbiler er dyrere, og der bliver derfor ikke investeret tilstrækkeligt i nye grønne køretøjer. Der bør derfor afsættes midler i en pulje til indkøb af klimavenlige køretøjer, som kan gøre vognmændene i stand til at foretage en gradvis udskiftning af vognparken.

3. Giv vognmændene mulighed for selv at vælge grøn teknologi.

- Biogas er ikke et entydigt godt valg for mange vognmænd, og der er en overvejende risiko for at et entydigt fokus på biogas eller eksempelvis brintteknologi vil fordyre den grønne omstilling af branchen. Der bør anlægges et teknologineutralt fokus, så vognmændene selv kan vælge de grønne løsninger, der fungerer bedst for virksomheden. Det vil samtidig fordrer at der bliver skabt et konkurrencepræget marked for grønne alternativer, hvilket vil fremme innovation i nye teknologier.

4. Gør støttemidler så let tilgængelige, ubureaukratiske og simple, som muligt, så også små- og mellemstore virksomheder får adgang til at tage del i den grønne omstilling

- Tidligere støtteordninger til indkøb af klimavenlige køretøjer har været meget svære at søge, da pengene ikke betales "up front". Det gør, at små- og mellemstore virksomheder er afskåret for at søge om midlerne, og det bliver i stedet kun store transportvirksomheder, som har tilstrækkelig med likviditet, der får del i midlerne. Puljerne bør derfor indrettes helt anderledes, så alle virksomheder får mulighed for at søge om midler.

5. Indtænk den tunge transport i tanknings- og ladeinfrastrukturen, så infrastrukturen kommer til at passe til både personbiler og erhvervstransport.

- Omstilling af erhvervstransporten er mere besværlig end privatbilismen. Det er derfor helt essentielt, at den infrastruktur der opsættes til ladestandere og tankningsanlæg til personbiler også tager højde for omstillingen af erhvervstransporten, så der ikke oprettes en infrastruktur for alternative drivmidler nu, som erhvervstransporten ikke kan bruge i fremtiden.

6. Brug det offentlige som omstillingsmotor ved at stille konkrete og ambitiøse klimakrav i offentlige udbud – også selv om prisen for opgaven stiger.

- Det offentlige kan være omstillingsmotor for transportbranchen, hvis der stilles krav om ambitiøse klimakrav i offentlige udbud. Dette skal ske i erkendelse af, at grøn transport er dyrere end konventionel transport og prisen på de offentlige transportopgaver vil derfor stige på den korte bane, men samtidig vil det stimulere udviklingen og anvendelsen af ny teknologi, som vil få priserne til at falde på længere sigt.

7. Tag stilling til omlastningen af lastbiler til mindre effektive varebiler.

- En lastbil i København kan transportere den samme mængde gods som ti varebiler. Udenfor byerne er forskellen langt større. Alligevel sker der i disse år en omlastning fra lastbiler til varebiler, og det er hverken til gavn for klima, trængsel eller for effektiviteten i transportsektoren. Der savnes en politisk stillingtagen til varebilernes rolle i transportsystemet.

8. Sæt fokus på transportkøbernes rolle i den grønne omstilling ved at styrke den private efterspørgsel efter grøn transport

- Danmark har et af de mest velfungerende transportsystemer, og i dag tænker vi ikke over transport. Befolkningen har en forventning om, at varer kan leveres inden for korte præcise intervaller, og at levering er gratis og gerne med gratis returfragt. Det samme gælder for transport mellem virksomheder, hvor der er fokus på pris og effektivitet og ikke på klima. Der bør i højere grad sættes fokus på, hvilken betydning transport har i Danmark, og at transport rent faktisk koster penge og har en indvirkning på klimaet. Det kan fx være gennem folkeoplysningskampagner eller bedre oplysninger om den enkelte transports klimaaftryk.

9. Hold vejtransportsektoren ude af det europæiske kvotehandelssystem, så omstillingen af sektoren ikke bliver vanskeliggjort

- Det er vores vurdering, at man ved at omfatte vejtransportsektoren af EU's kvotehandelssystem faktisk risikerer at modarbejde den grønne omstilling af sektoren ved at forhindre andre mere effektive reduktionsinstrumenter. Det skyldes blandt andet, at vejtransportsektoren har nogle særlige karakteristika, som gør at branchen er svær at sammenligne med andre sektorer. I modsætning til fx søfart og luftfart er vejtransport allerede i dag omfattet af en række indirekte klimaafgifter. Det gælder særligt diesel- og benzinafgifter, men det gælder fx også vægtafgifter og kørselsafgifter, som medlemslandene har mulighed for at justere på.

10. Lav en samlet plan for hele transportsystemet i Danmark og skrot det ensidige fokus på overflytning af gods fra vej- til banetransport.

- Der mangler en samlet plan for godstransport i Danmark. I et velfungerende transportsystem vil transporten automatisk flytte derhen, hvor det giver bedst mening, og et velfungerende transportsystem vil kunne styrke både bane-, sø- og vejtransport samtidig med at effektiviteten øges. Man skal derfor tage et opgør med tankegangen om, at de forskellige transportformer er konkurrence med hinanden i stedet for at fokusere på dem som dele af et samlet system, der skal spille sammen. Da man ikke kan bygge jernbaner ved alle havne, terminaler og virksomheder er man nødt til at forstå, at en styrkelse af jernbanetransporten også forudsætter en styrkelse af vejinfrastrukturen, så lastbiler nemt kan få adgang til havne/terminaler.