

ITD's 10 bud for den grønne omstilling

1. Omlæg afgifterne på alternative drivmidler, så der kommer reelle incitamenter til grøn kørsel, uden at transporten fordyres 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 ikke en holdbar løsning blot at forhøje prisen på diesel, som fordyrer transporten for alle. I stedet bør man fremme konkurrencedygtige alternativer til den konventionelle diesel.

2. Opret en pulje til støtte af indkøb af klimavenlige lastbiler.

- Alternativer til diesellastbiler er væsentligt dyrere, hvilket afholder sektoren fra at investere tilstrækkeligt i nye, grønne køretøjer. Der bør derfor afsættes midler i en pulje til støtte af indkøb af klimavenlige køretøjer, som kan fremme og understøtte vognmænds gradvise 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 ensidigt fokus på enkelt-teknologier som biogas eller brintteknologi vil fordyre den grønne omstilling af branchen. Der bør i stedet anlægges et teknologineutralt fokus, så vognmændene selv kan vælge de grønne løsninger, der fungerer bedst for virksomheden. Det vil samtidig bane vejen for, at der bliver skabt et konkurrencepræget marked for grønne alternativer, hvilket vil fremme innovation i nye teknologier.

4. Gør støttemidler så lettilgængelige, ubureaukratiske og simple som muligt, så også små og mellemstore virksomheder får lettere adgang til den grønne omstilling.

- Tidligere støtteordninger til indkøb af klimavenlige køretøjer har været meget svære at benytte, da pengene ikke betales "up front". Det stiller krav om stor likviditet hos modtagerne og medfører, at små og mellemstore virksomheder er afskåret fra at søge om midlerne. I stedet er det primært store transportvirksomheder med tilstrækkelig likviditet, der får del i midlerne. Puljerne bør i stedet indrettes, så alle virksomheder har reel mulighed for at søge om og nyde gavn af midlerne.

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 bygges 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 ambitiøse klimakrav i offentlige udbud. Dette skal ske i erkendelse af, at grøn transport er dyrere end konventionel transport, og at prisen på de offentlige transportopgaver derfor vil stige på den korte bane, men på længere sigt vil falde i takt med at udviklingen og anvendelsen af ny teknologi stimuleres.

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

- En typisk lastbil i København kan transportere den samme mængde gods som ti varebiler. Udenfor byerne er forskellen i kapacitet endnu 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 de færreste over varetransporten. De fleste har en forventning om, at varer kan leveres inden for korte præcise intervaller, og at levering er gratis og ofte 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, at transport rent faktisk koster penge og har en indvirkning på klimaet. Det kan ske med oplysningskampagner eller information om den enkelte transports klimaaftryk.

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

- Det er ITD's vurdering, at man ved at inkludere vejtransportsektoren i 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 – i modsætning til fx søfart og luftfart – allerede i dag er omfattet af en række indirekte klimaafgifter. Det drejer sig især om diesel- og benzinafgifter, men omfatter 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.

- 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 i konkurrence med hinanden og i stedet se på dem som dele af et samlet system, der skal spille sammen. Da man ikke kan bygge jernbaner ved alle havne, terminaler og virksomheder, forudsætter en styrkelse af jernbanetransporten således også en styrkelse af vejinfrastrukturen, så lastbiler nemt kan få adgang til havne/terminaler.