

Transport- og mobilitetspolitik



Marts 2021

Læs mere om De Grønne på degronne.dk

1. Formål: Grøn, effektiv og sikker mobilitet

Transportpolitikken skal understøtte borgernes, erhvervslivets og det offentlige mulighed for at bevæge sig frit og effektivt rundt på en klimavenlig og sikker måde, med respekt for omgivelserne (støj, luft, arealforbrug).

2. Baggrund: Luftforurening og stigende CO-udledning fra transport

Luftforurening er skyld i, at cirka 4.200 danskere hvert år dør for tidligt¹. Gamle fossilbiler og lastbiler bidrager betydeligt til partikelforureningen.

CO₂-udledningen fra transportsektoren i Danmark er steget betydeligt siden 1990, og transportsektoren er nu den sektor, der står for den største andel af CO₂-udledningen i Danmark.

Umiddelbart er der ingen lette løsninger at finde for transportsektoren. Dels fordi de tekniske løsninger endnu ikke har nået samme gennembrud som i mange andre sektorer, og dels fordi der også fremover kan forventes en stigning i transportbehovet. Transport påvirker alle dele af samfundet og effektiv mobilitet er afgørende for et velfungerende samfund med udviklingsmuligheder. Det er derfor vigtigt fortsat at sikre denne mobilitet. Håndtering af transportsektorens CO₂-udledning vil derfor forventeligt skulle bestå af en række løsninger, som giver en kombination af efterspørgselsregulering og fortsat tekniske fremskridt.

3. Hovedudfordringer

3.1 Stigende CO₂-udledninger

Der har historisk set været en tæt sammenhæng mellem økonomisk vækst og vækst i transporten, som også er det vi oplever i dag. Vi er blevet rigere, så vi har fået råd til flere og større biler, og til at udvide vejnettet, så vi kan bo længere væk fra arbejdet uden at sidde i kø for længe.

3.2 Øget forbrug

Vi forbruger også mere, når vi får bedre råd: Både af varer, som kræver transport i produktion og distribution, og af transportkrævende kultur- og fritidsaktiviteter. Den øgede transport giver sig også udslag i øget trængsel - primært i de store byer og på

¹ <https://jyllands-posten.dk/indland/ECE11877950/4200-danskere-doer-for-tidligt-som-foelge-af-forurennet-luft/>

det overordnede vejnet til og fra de store byer, i takt med at en større andel af befolkningen bosætter sig i byerne.

3.3 Befolkningstilvækst

Øget befolkningstilvækst vil naturligt øge antallet af biler på vejene, og igen øge trængsel på vejene.

3.4 Personbiltrafik

I takt med at bilerne er blevet relativt billigere ift. indkomsten er bilejerskabet steget, og antallet af personer pr. bil pr. tur er faldet (I 1995 var tallet lige over 3, i dag er tallet 2,2).

3.5 Trængsel

Øget trængsel betyder samfundsøkonomisk tab i produktivitet, ligesom vi hver især spilder store mængder tid, som kunne være brugt bedre med højere livskvalitet.

4. Langsigtede mål

De Grønne ønsker CO₂- og partikelfri transport og mobilitet i 2040.

Det samlede antal biler på vejene bør ikke overstige det nuværende niveau. De Grønne vil skabe incitament til, at folk i større omfang benytter bilerne sammen, så den samlede ressourcebelastning går ned, blandt andet gennem delemobilitet, selvkørende trafik og cyklisme. Målet er ikke flere elbiler, målet er at fossilbiler skal erstattes med elbiler.

De Grønne vil ændre den nuværende CO₂-tunge transportsektor ved at udnytte den nyeste teknologi, som elektrificering og selvkørende trafik, ændret adfærd og omlægning af beskatning og fradrag.

Det må forudsættes, at mobilitetsrelaterede projekter bidrager til - eller som minimum er klimaneutrale - i forhold til 2030-målet og understøtter det vedtagne mål om klimaneutralitet i 2050.

Luftforurening er en af Danmarks største dræbere. Faktisk dør ca. 4.200 danskere af luftforurening hvert år. Kun rygning og fysisk inaktivitet (herunder mens vi sidder stille i trafikken) er årsag til flere dødsfald. Det koster hvert år samfundet knap 80 mia. kr.², hvilket svarer til 3,5 procent af Danmarks BNP.

Det vil derfor være nærliggende at finansiere ændringerne i transportsektoren gennem besparelser i sundhedsomkostningerne.

² https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2019/Notat_luftkvalite_helbredseffekter_2018_210819.pdf

5. Politiske tiltag

5.1 Miljøzoner

Der indføres miljøzoner for de 5-10 største byer i Danmark. Nuværende zoner udvides til at omfatte person-, vare- og lastbiler:

- Fra 2023 kun adgang for biler som opfylder Euronorm 5 (2009)
- Fra 2025 kun adgang for nulemissionsbiler, og lavemissionsbiler mod betaling
- Fra 2030 kun adgang for nulemissionsbiler.

5.2 Forbud mod salg af fossilbiler

Der indføres et fuldstændigt forbud mod salg af rene fossilbiler fra 2025, efterfulgt af et fuldstændigt forbud mod salg af fossilbiler inkl. hybridbiler fra 2030. Da et forbud i praksis kan vise sig vanskeligt pga. reglerne i EU's typegodkendelsesdirektiv, kan der i stedet indføres et de facto forbud ved at hæve den lave afgiftssats til 150%.

5.3 Afgiftssystem

Langsigtet plan til 2040 udarbejdes med flere delmål.

Planen inkluderer gradvis ændring af afgifter på biler, så den samlede skatteindkomst herfra ikke ændres betydeligt. I takt med at elbilerne indføres, skal en del af registreringsafgiften erstattes med en grøn trængselsafgift, så vi i højere grad beskatter de negative skadevirkninger som f.eks. trængsel.

Plug-in hybrider er ekstra tunge fossilbiler med to motorer og et lille batteri. I praksis udleder plug-in hybrider næsten lige så meget CO₂ som en benzin- eller dieselbil, da en stor del af kørslen køres på benzin eller diesel. Derfor bør plugin-hybrider beskattes på samme måde som fossilbiler (evt. med en lille rabat afhængig af batteriets størrelse).

Fra 2025-2030 indføres en afgift på ikke-genbrugte/genanvendelige batterier i elbiler.

5.4 Grøn trængselsafgift (roadpricing)

I takt med at elbilerne indføres med lavere registreringsafgift, skal der (fra 2025) indføres en grøn trængselsafgift, så en del af bilbeskatningen opkræves på kørslen fremfor på bilen. Afgiften skal differentieres efter tid og sted, så den primært opkræves i byerne og på veje med trængsel, mens kørsel på landet friholdes for kørselsafgift. Udover trængsel bør afgiften afspejle CO₂-udledningen, partikelforureningen og støjen fra bilen.

Det foreslås at basere systemet på EU-standardiserede nummerpladeaflysere, som f.eks. Gøteborg har succes med.

5.5 Elektrificering af offentlige køretøjer

Det offentlige skal gå forrest og skifte alle - eller så mange som praktisk muligt - offentligt ejede transportmidler til el. Det vil være med til at fremme omstillingen.

5.6 Kørselsfradrag ændring

Kørselsfradrag ved befordring med cykel hæves, så det i alle situationer modsvarer bilkørsel.

Der indføres en øvre grænse for kørselsfradraget.

Folk skal ikke belønnes for at have langt til arbejdet. Det generelle kørselsfradrag bør derfor på sigt udfases og målrettes yderkommuner, hvor man ønsker at understøtte lokalsamfundet.

5.7 Gående trafik

Byer skal være indrettet til at fremme gående trafik, inklusive folk i kørestol eller med barnevogne.

Blød trafik prioriteres i gadeplan, specielt i bykernerne.

5.8 Cyklisme skal fremmes

Cyklismen er den grønneste og sundeste transportform og skal fremmes gennem investeringer i cykelstier (både på landet og i byerne), cykelparkering og ladeinfrastruktur til elcykler.

Omstilling fra bilisme til cyklisme vil have stor positiv betydning for folkesundheden og trængslen.

5.9 Skrottingspræmie

Der indføres en øget skrottingspræmie for gamle fossilbiler, fx i form af tilskud til elcykler og elscootere.

5.10 Selvkørende trafik

Selvkørende trafik vil på sigt være mere sikker og effektiv end almindelig trafik. Dels fordi menneskelige fejl og spirituskørsel kan undgås, dels fordi køretøjerne kan udnyttes mere effektivt, og fordi de kan kommunikere med hinanden.

Danmark skal fremme selvkørende trafik, bl.a. ved at være det foretrukne sted for testkørsel af selvkørende biler, busser og lastbiler.

I den første fase bør ansvaret ligge på føreren, men på sigt skal det afklares, hvem der ansvaret når en fuldt selvkørende bil er involveret i en ulykke.

En mere generel udbredelse af selvkørende trafik bør kombineres indfasning af en grøn trængselsafgift, så bilerne bliver delt, og så tomme biler ikke fylder unødigt meget på vejene. Uden en trængselsafgift vil en selvkørende bil være mindre tilbøjelig til at undgå trængsel end en bil med fører, som spilder tiden.

5.11 Delebiler

Skat og moms på debiler skal sænkes. Konkret foreslås det at sænke den andel som beskattes fra 60% til 50%. Derudover foreslås det at hæve grænsen for momspligt på debiler fra 50.000 kr. til 100.000 kr. årligt (alternativt at den første bil, som ejes privat, ikke er momspligtig).

5.12 Flere 40 km/t zoner i de store byer

Områder hvor hastighedsgrænsen er sænket til 40 km/t skal udbredes i de større byer (med undtagelse af hovedfærdselsårer). Det vil øge trafiksikkerheden og gøre det mere attraktivt at tage cyklen fremfor bilen.

5.13 Flytrafik

Der indføres en mærkbar og gradvist stigende passagerafgift. Prisen differentieres efter afstand, fx nationalt, indenfor EU og uden for EU. Afgiften bør som minimum afspejle den CO₂-afgift, som skal indføres.

En tur fra København til Aalborg skal være billigere med tog end med fly i alle tidsrum.

Danmark skal arbejde for en global afgift på flybrændstof. Det har imidlertid lange udsigter og indtil da, bør Danmark derfor pålægge en passagerafgift.

5.14 Elektrificering af færgetrafik

De små færgeruter i Danmark skal elektrificeres som man har set det med Ærø færgeren "Ellen".

5.15 Varetransport

Varetransport bør så vidt muligt omlægges til en kombination af jernbane (elektrisk), lokale el-varebiler, og elektriske lastbiler, hvad enten det bliver baseret på rent batteri eller med køreledning (som f.eks. el-vejsprojektet "eRoadArlanda" der er indviet i Sverige).

Skærpede miljøzoner vil skabe incitament til brug af el-varebiler.

Ellastbiler vil give mulighed for højere udnyttelsesgrad i kraft af støjsvag kørsel, så transporterne kan udføres senere på aftenen, om natten og tidligt om morgenen. Dermed reduceres problemerne med trængsel og parkering ved leveringer og afhentninger i byområder.

Undersøgelser har vist, at distributionskørsel kan være op til 30 pct. mere effektiv i ydertimerne end i myldretiden takket være mindre trængsel, nemmere parkering, højere gennemsnitshastighed og hyppigere grønne bølger gennem trafikreguleringer.

5.16 Togtrafik

Togtrafik støttes og effektiviseres for at blive gjort til den foretrukne og mest rentable transportform over længere afstande med flere afgang.

Nattog til udlandet skal fremmes.

Elektrificering af jernbanenettet støttes fortsat. Batteridrift kan med fordel bruges på sidebanerne.

Elektrificering medfører store investeringer, men giver lavere driftsomkostninger, da fremdrift, vedligeholdelse og værkstedsaktiviteter er billigere. Herudover bliver støjniveauet mindre ved lave hastigheder.

5.17 Power-to-X

Teknologi og omstilling støttes.

Strøm fra vind og sol kan blive til klimavenligt brændstof til fly, skibe, lastbiler og industri og dermed næste store skridt i den grønne omstilling. Teknologien, der populært hedder Power-to-X, kan blive et nyt grønt eventyr for Danmark, og det er vigtigt allerede nu at indtænke betydningen af Power-to-X for energisystemet og den overordnede infrastrukturudvikling.

Staten skal ikke støtte power-to-X til brug for personbiler.

5.18 Iblandingskrav

Iblandingskravet bør ikke overstige det krav som EU stiller, da der i vidt omfang er tale om greenwashing af fossilt brændstof. I stedet bør afgiften på fossilt brændstof øges. Iblanding skal ske med 2. generations/bæredygtige biobrændstoffer og på sigt electrofuels.

5.19 CO2-afgift på benzin- og diesel

Dieselaafgiften hæves så den svarer til afgiften på benzin. Afgiften på benzin- og diesel hæves gradvist i takt med, at der indføres en generel CO2-afgift (CO2-afgiften lægges oveni den nuværende afgift).

5.20 Flextrafik

I områder med lille tilslutning til offentlig transport på landet, bør det overvejes i stedet at subsidiere en ordning med taxa/delebil/flextrafik. I områder med høj tilslutning til offentlig transport skal busdriften styrkes og elektrificeres.

5.21 Infrastruktur

Der skal udarbejdes en langsigtet plan for infrastrukturen med grøn omstilling i fokus.

Planen skal inkludere:

- En ny langsigtet infrastrukturplan, som bygger på bæredygtighed
- Ladeinfrastruktur til elbiler og plug-in biler
- Elektrificering af jernbanestrækninger
- Nul-afgift på opladningsstrøm (evt al strøm som aftages om natten).

5.22 Tilskyndelse til opsætning af ladestandere

Staten skal tilskynde udbydere af offentlige ladestandere til at opsætte ladestandere i de mindre byer, hvor markedet endnu ikke selv kan bære det fx med offentlige tilskud. Staten skal tilskynde private arbejdspladser til at opsætte ladestandere på deres parkeringsarealer fx gennem gunstige skatteregler for virksomheden eller de ansatte.

5.23 Mætningspunkt af antallet af personbiler

Udviklingen af trafiktætheden skal stoppes. Det samlede antal biler på vejene bør så vidt muligt ikke overstige det nuværende niveau.

Med De Grønnes samlede transportpolitik, vil det være muligt at nå et mætningspunkt for antallet af køretøjer. Målet er max 2,8 mio. biler i 2030.

5.24 Parkering

Det er ikke en kommunal kerneopgave at stille billig parkering til rådighed, i konkurrence med private P-huse. Og i byerne er arealet knapt. Derfor bør beboerlicenser over tid hæves til at afspejle dels markedsprisen for privat udbudt parkering, dels udgifterne forbundet med etablering/afskrivning, drift og kontrol.

Parkeringsnormer bør kunne reduceres til 0 af kommunalbestyrelsen, hvis et konkret byggeprojekt motiverer det. Kommunalbestyrelsen bør også, hvor det er relevant, anvende max-normer, i stedet for min-normer som hidtil.