

Grønnere transport – uden tab af danske job

Af Kristian Pihl Lorentzen, Trafikordfører for Venstre

Den energitunge transportsektor skal naturligvis også bidrage til at reducere Danmarks CO2-udslip. Men det må ikke ske på bekostning af mobilitet og konkurrenceevne. Ved brug af omtanke kan målet om fossilfri transport i 2050 kan sagtens nås uden at det koster danske arbejdspladser.

Danmark som klimaduks

Regeringens superambitiøse klimapolitiske aftale med Enhedslisten, SF og De Konservative indebærer, at Danmark skal reducere CO2-udledningerne med hele 40 pct. inden 2020 ligger milevidt over EU's mål om 20 pct. En sådan dansk enegang vil helt sikkert koste tab af gode danske arbejdspladser, fordi der nødvendigvis må gribes til drastiske og dyre virkemidler for at nå det superambitiøse mål. I Venstre ser vi absolut intet behov for, at Danmark spiller rollen som EU's klimaduks. I stedet vil vi fortsætte den velordnede og gradvise omstilling, der allerede er i fuld gang. Herunder inden for transportsektoren, der ved hjælp af ny teknologi og ændret adfærd allerede er blevet langt grønnere, end for blot 10 år siden.

Nej til skadelig kørselsafgift

Som et eksempel på ubrugelige virkemidler vil jeg nævne, at den grønne tænketank CONCITO forleden foreslog en ny beskatning på lastbiler på 11 milliarder kroner i form af kørselsafgifter. Jeg vil stærkt advare imod sådanne dramatiske tiltag, der vil medføre øgede omkostninger for industrien og landbruget – og dermed tab af danske arbejdspladser. Desuden ville CONCITO-forslaget få stærkt negative konsekvenser for de store dele af landet, hvor der er langt mellem husene og byerne. Altså en voldsom skævvridning af Danmark. Vi skal hele tiden være på vagt overfor sådanne forslag, der åbenlyst er udtænkt i en osteklokke - langt væk fra virkelighedens verden.

Gradvis omstilling

Vognmænd kører ikke med deres lastbiler for sjov. De kører, når der er gods at transportere – til gavn for hele samfundet. Derfor skal vi droppe alle forslag, der tager sigte

på at hæmme en effektiv og billig transport. I den forbindelse skal vi tænke på, at den enkelte vognmand har et stærkt incitament til at reducere forbruget af dieselolie, der er en væsentlig omkostning. Det spiller givetvis ind, når der skal købes nye lastvogne. Desuden har vi opnået gode resultater ved indførelse af modulvogntog og højere totalvægt, der bidrager markant til en grønnere og mere effektiv transport. Vi skal også have øje for mulighederne for at få mere gods over på jernbane og skib i de kommende år. Satsning på biogas som drivmiddel for lastbiler og busser er givetvis også en farbar grøn vej. Men det skal alt sammen ske på en måde, så der ikke væltes flere omkostninger over på danske virksomheder. Jeg ser frem til et tæt samarbejde med transportsektoren om at finde kloge virkemidler, der gradvist kan fortrænge fossile drivmidler uden tab af mobilitet og konkurrenceevne.

Virkemidler skal vurderes

Afslutningsvis vil jeg slå fast, at det er samfundsøkonomisk dyrt at reducere CO₂-udslippet i transportsektoren. Derfor er det nødvendigt med screeninger, hvor initiativer og forslag altid vurderes i forhold til konkurrenceevnen og beskæftigelsen samt i forhold til målet om et Danmark i balance. Venstre siger klart nej til at øgede afgifter, der koster arbejdspladser og vrider landet skævt. Vi skal være grønne – ikke tossegrønne.