

Transport

Radikale Venstre foreslår, at der i videst muligt omfang satses fuldt ud på en direkte elektrificering af landtransporten. Ved at satse på den økonomisk mest rentable teknologi, minimerer vi omkostningerne ved omstillingen og undgår investeringer i brint- og biogasinfrastuktur til lastbiler. Desuden kan vi i Danmark bedst muligt udnytte vores gode vindressourcer, når lastbiler, busser og varevogne kan lades op om natten og dermed bidrage til en stabil energiforsyning.

Efter dialog med branchen vurderes det med et groft skøn at være muligt at elektrificere alle varevogne og store dele af den indenlandske kørsel med batteridrevne varevogne og lastbiler i løbet af de næste ti år, mens det vil kræve opladning ved f.eks. køreledninger at elektrificere længere internationale transportruter. Sådanne ledninger er i øjeblikket under overvejelse eller opførsel i både Tyskland og Sverige, hvorfor det også vil være oplagt i Danmark, så man undgår at skulle opbygge en parallel infrastruktur af f.eks. biogas.

Konkret forslår Radikale Venstre at:

- **Der stilles krav om nul-emissionszoner.** Nul emissionszonerne skal være gældende i eksisterende miljøzoner for varevogne- og lastbiler gældende fra 2025 for varevogne og 2027 for lastbiler. Derudover skal den allerede aftalte kørselsafgift udvides til at gælde varevogne.
- **Støtte elektrificerede lastbiler.** Der afsættes 300 mio. kr. som tilskud til etablering af ladeinfrastruktur hos vognmænd. Derudover afsættes 1 mia. kr. til tilskud eller højere afskrivning indkøb af nye elektrificerede lastbiler, varebiler, m.v., så virksomhederne har mulighed for at foretage en hurtig omstilling.
- **Analyser af mulighed for skinebåret tung transport.** Der skal udarbejdes analyser af, hvad udvalgte strækninger af skinebåret tung transport vil koste, og hvor langt planlægningen er i vores nabolande.
- **Samarbejde om international shuttle-transport.** Vi vil sikre sammenhængen med den internationale shuttle-transport, f.eks. på Hamborg-Padborg ruten, som hænger sammen med

andre transportkorridorer som f.eks Rotterdam-Hamborg, hvor der er initiativer i gang med både brint og el. Her bør Danmark deltage og tage initiativ til flere internationale konsortier samt afsætte en pulje i EUDP-programmet til storskalaforsøg.

- **Serviceeftersyn af reguleringen.** Vi vil undersøge, om der er køretøjstekniske begrænsninger (nyttelast, akseltryk, dispensation i indre by mv.), som er unødige hindringer, herunder vil vi også se på revision af vægtgrænser for at tage højde for batteri mv.

Baggrund

- I opgørelsen af udspillet CO₂-effekt medregnes ikke effekt fra yderligere konvertering af fossile biler til elbiler end, hvad der fremgår af Klimafremskrivning i 2030.
- For at danne et retvisende billede af den nødvendige udbygning af vind og sol mod 2030 antages det, at der er 1,5 mio. el- og pluginhybridbiler i 2030.
- Med kendte tiltag vurderes det i Klimafremskrivningen, at der vil være omkring 700.000 elbiler i persontransporten i 2030. Dette til trods vurderer branchen, at der i 2030 vil være mere end 1 mio. el- og pluginhybridbiler.
- Batteridrevne lastbiler er stadig omkring tre gange dyrere at anskaffe end almindelige biler, men billigere i drift.
- Lastbiler har relativt kort afskrivningshorisont på omkring 4-6 år på danske veje.

Med bl.a. aftale om infrastruktur fra 2021 blev der afsat midler til at forbedre ladeinfrastrukturen. Effekten eaf aftalen er endnu ikke kendt, men vurderes tilstrækkelig til at sikre tilstrækkelig ladeinfrastruktur.