

## **Forslag til alternativer til kilometerafgiften for lastbiler**

### Udskyd kilometerafgiften til 2030

For at give transportbranchen bedre tid til at investere i grønne lastbiler og opsætte ladestandere mv. forslås det at udskyde ikrafttrædelse til 2030, hvor teknologien forventeligt også er blevet billigere og mere udviklet teknisk i forhold til rækkevidde mv.

I dag er der ca. 180 el-lastbiler og 1 offentlig ladestander i Danmark, og det tager ca. halvandet år at få opsat ladestandere på virksomhedernes egen grund. Tiden frem mod 2030 skal bl.a. bruges til at opsætte offentlige tilgængelige ladestandere, så det er mere realistisk at foretage skiftet til el-lastbiler.

Tiden frem mod 2030 kan endvidere bruges til at nedsætte en ekspertgruppe med henblik på at undersøge mulighederne for kørselsafgifter for alle køretøjer, som led i en omlægning af afgifterne.

### Hæv i stedet CO<sub>2</sub>-afgiften på diesel

I stedet for kilometerafgiften, så kan regeringen for at nå 2025-klimamålet i mellemtiden hæve CO<sub>2</sub>-afgiften på diesel med ca. 40 øre/liter diesel.

Forslaget vil være en mere præcis CO<sub>2</sub>-beskatning og vil have en mindre erhvervsbelastning, mindre offentlig administration og mindre geografisk skævvridning sammenlignet med kilometerafgiften.

## **Forslag der fremmer den grønne omstilling og som bør gennemføres uanset om kilometerafgiften udskydes eller ej:**

### Tilskud til køb af grønne lastbiler

Danmark er det eneste af vores nabolande, der ikke giver tilskud til virksomhedernes køb af grønne lastbiler. Konsekvenserne af det er bl.a. at vi mister vigtig konkurrencekraft og knowhow til vores nabolande.

Danmark bør oprette en midlertidig og målrettet ordning, der kan nedbringe priserne på grønne lastbiler og fremrykke omstillingen af sektoren. For at understøtte den grønne omstilling af den tunge vejtransport og understøtte konkurrenceevne bør der oprettes en pulje på 2 mia. kr. frem til 2030 til tilskud til grønne lastbiler. Lignede ordninger findes i Sverige og Tyskland, hvilket betyder, at de grønne lastbiler i øjeblikket bliver indregistreret i vores nabolande i stedet for Danmark.

Dette bør gennemføres, uanset om regeringen indfører kilometerafgiften i 2025 eller i 2030. Tilskudsordningen vil sikre, at en del af indtægterne fra en kilometerafgift går tilbage til den grønne omstilling af transportbranchen, og undgå at udenlandske transportvirksomheder får en konkurrencefordel, når Danmark indfører kilometerbaserede afgifter for lastbiler.

#### Skru ned for afgiften på de grønne drivmidler

Der kan opnås store CO<sub>2</sub>-reduktioner ved at gøre det mere attraktivt at hælde alternative drivmidler som biobrændstoffer (HVO) og biogas i lastbiler i stedet for fossile drivmidler. I Sverige har man fritaget højere iblandinger af biodiesel fra energiafgifter, hvilket er godkendt af EU-Kommissionen. I Tyskland er biogas til transport beskattet markant lavere end i Danmark.

Kilometerafgiften for lastbiler medfører, at en lastbil med biobrændstoffer og biogas betaler samme takst som en fossil dieseldreven lastbil, da der kun er rabat til el- og brintlastbiler. Dette er et ekstra stort problem for de transporter, hvor el p.t. teknologisk ikke er tilgængeligt. Derfor er der ingen incitament i Danmark til at køre grønt.

Uanset om man udskyder kilometerafgiften eller ej, så foreslås det at sænke afgifterne på de grønne drivmidler mest muligt, herunder at gøre som Sverige og afgiftsfritage biodiesel ved høje iblandinger.

#### Mere energieffektive lastbiltransporter

Transportbranchen er glade for den politiske aftale om højere totalvægt og øgede dimensioner på lastbiler, samt regeringens beslutning om at fremrykke aftalen til 1. januar 2024.

For at øge energieffektiviteten i vejgodstransporten, så bør ordningen udvides yderligere, herunder især de 7-akslede lastbiler, der bør hæves til 60 tons tilladt totalvægt. Derudover bør der af hensyn til virksomhedernes investering hurtigst muligt komme en samlet udmelding på, hvilke forøgelse der planlægges gennemført, samt en klar tidsplan for implementeringen, som virksomhederne kan investere efter.

Endvidere bør forsøget med dobbeltrailere udvides til hele modulvogntogsvejnettet, da begrænsningerne på vejnettet giver en begrænsning i forhold til at høste de energieffektiviseringer, som ordningen kunne give.

Støjreglerne for varelevering bør endvidere ændres, så levering med el-lastbil ikke er omfattet af de lokale støjrestriktioner på varelevering før kl. 7.00. Dette vil fremme leveringer uden for myldretiden og gøre det mere attraktivt at investere i el-lastbiler.

Dette forslag bør gennemføres uanset om kilometerafgiften udskydes eller ej.

#### Udbygning af ladestandere

Der mangler en plan for udrulning af ladestandere, og initiativer der understøtter virksomhedernes opsætning af ladestandere på egen grund. Der er i infrastruktaftalen afsat en pulje på 275 mio. kr. til udrulning af drivmiddelinfrastruktur. Denne aftale bør

udmøntes og ladestanderne opsættes, inden kilometerafgiften træder i kraft, da der ellers ikke er tilgængelig offentlig ladeinfrastruktur.

En stor forudsætning for skift til el-lastbiler er ladestandere hos virksomhederne. En ladestander er markant dyrere til en lastbil end til en personbil, da der dels er behov for større effekt og hurtigere ladetid, og det kræver store investeringer til transformere, tilslutningsbidrag mv. Derfor bør regeringen understøtte transportvirksomheders opsætning af ladestandere med enten tilskud eller attraktive afskrivningsregler. Endvidere er det en udfordring, at det tager op til halvandet år at få tilsluttet ladestandere hos virksomhederne, og der bør tages initiativer f.eks. servicemål eller lignende, der kan fremskynde opsætningen.

Dette forslag bør gennemføres uanset om kilometerafgiften udskydes eller ej.

#### Revisionsklausul

Økonomien i lovforslaget bygger på en række usikre antagelser om prisen på el-lastbiler, udvikling af ladeinfrastruktur mv. Derfor bør der som minimum indføres en revisionsklausul, så man hver sjette måned ser på den aktuelle udvikling i teknologien, og med en hjemmel til at skatteministeren kan udskyde ikrafttræden, hvis forudsætningerne ikke holder.

#### **Forslag til finansiering:**

En række af forslagene i dette papir medfører udgifter, hvoraf en del følger af lavere indtægter fra dieselaftgifterne, der naturligt bliver mindre, når lastbilerne reducerer sin CO<sub>2</sub>-udledning. Det er med andre ord indtægter, som følger af den grønne omstilling, og regeringen kan ikke både få CO<sub>2</sub>-reduktioner og indtægter fra dieselaftgiften.

Derudover er der en række engangsinvesteringer, f.eks. i tilskud til grønne lastbiler. Disse kan finansieres med f.eks. de penge, som regeringen sparer ved ikke at bygge en togbro over Vejlefjord, jf. regeringsgrundlaget, eller med midler fra Den Grønne Fond eller med indtægter fra salg af CO<sub>2</sub>-kvoter fra vejtransporten, der bliver omfattet fra 2027 med ETS<sub>2</sub>.