

KILOMETERAFGIFTEN *hæmmer den grønne omstilling*

1

Klimaeffekten er lille

2

Skaber ikke grønne alternativer

3

Svækker virksomhederne



Karsten Lauritzen

DI Transport
(+45)5218 5980
kal@di.dk
di.dk/lastbilafgift

Rune Noack

DI Transport
(+45)3377 4834
run@di.dk
di.dk/lastbilafgift

Hvorfor sker omstillingen ikke af sig selv?

INGEN GRØN BUSINESS CASE

Der er reelt ikke en business case for grøn lastbiltransport. De grønne teknologier er ekstremt dyre eller fraværende, og betalingsvilligheden er lav.

De grønne alternativer er ekstremt dyre. I dag koster en el-lastbil typisk 3 gange mere end en diesellastbil, hvortil kommer udgifter til en ladestander. En biogaslastbil koster typisk 1,4 gange mere, men her skal du betale fuld km-afgift og 100% brændstofafgift.

Manglende ladestander. Selvom du har investeret i en el-lastbil og en ladestander, risikerer du, at den ikke kan bruges, fordi der mangler offentligt tilgængelige ladestander på ruten.

Lav betalingsvilje for grøn transport. Virksomhederne har svært ved at afsætte grønne transporttydelser, der har en væsentlig større merpris end fossile alternativer. Grønne investeringer giver en rød bundlinje.

MANGLENDE GRØNNE AMBITIONER

Der har ikke været et politisk fokus på at skabe attraktive rammevilkår for grøn godstransport, og derfor går omstillingen langsomt.

Markedet først modent omkring 2030. Priserne for grønne lastbiler forventes først at blive konkurrencedygtige omkring 2030. Samtidig kan el-lastbiler ikke løse alle transportopgaver. Grøn diesel beskattes på samme vis som fossil diesel og er derfor ikke et alternativ.

Afgiftsindtægter går ikke til grøn omstilling. Hvor man politisk har investeret massivt i vindmøller og varmepumper, har man ikke i samme omfang tilbageført midler til transportbranchens grønne omstilling. I stedet har man fastholdt høje skatteindtægter fra ”sort transport”.

Nabolande overhaler Danmark. Vores nabolande har haft et større politisk fokus på at skabe attraktive rammevilkår for grønne lastbiler og grønne drivmidler, og derfor går de grønne investeringer i øjeblikket uden om Danmark.

DI's grønne alternativer til kilometerafgiften



Hurtig reduktion med grønne brændstoffer

Der er behov for at iværksætte tiltag, så danske lastbiler kører på grønnere drivmidler end diesel frem mod 2030:

- 1. Minimal afgift på grønne brændstoffer.** Regeringen bør minimere afgiften på biobrændstoffer for at tilskynde til at skifte til CO₂-neutrale drivmidler.
 - 🌿 CO₂-besparelse: 0,8 mio. ton i 2030
 - 💰 Pris: Knap 1 mia. kr. i 2030
- 2. Højere dieselaftgift frem for km-afgift.** I stedet kilometerbaserede vejafgifter bør regeringen hæve dieselaftgiften med 40 øre per liter.
 - 🌿 CO₂-besparelse: Ca. 0,8 mio. ton i 2030
 - 💰 Pris: Ca. 1 mia. kr. i 2030
- 3. Mere gods i lastbilerne.** Fremryk tilladelsen til øgede vægt- og dimensionskrav fra 2025.
 - 🌿 CO₂-besparelse: 0,1 mio. ton i 2030
 - 💰 Pris: Ca. 0,2 mia. kr. i 2030



Klimaneutralitet med grønne lastbiler

Der er behov for at understøtte udskiftningen til grønne lastbiler for at opnå klimaneutralitet frem mod 2045:

- 4. Fast tilskud til køb af grønne lastbiler.** Regeringen bør indføre et fast tilskud på 50 pct. af merprisen for køb af lastbiler, der kører på el, brint eller biogas efter først til mølle-princippet.
 - 🌿 CO₂-besparelse: Ca. 0,1 mio. ton i 2030
 - 💰 Pris: Pulje på 2 mia. kr. frem mod 2030
- 5. Pulje til ladestander.** Regeringen bør oprette en pulje på til etablering af hjemmeladere og destinationsladere for erhvervskøretøjer.
 - 🌿 CO₂-besparelse: Under 0,1 mio. ton i 2030
 - 💰 Pris: 100 mio. kr.
- 6. Straksafskrivning af grønne investeringer.** Virksomheder skal kunne straksafskrive 100 pct. af deres udgifter til grønne lastbiler, stikledninger og tilslutningsbidrag.
 - 🌿 CO₂-besparelse: Under 0,1 mio. ton i 2030
 - 💰 Pris: 0 kr.

Den nye km-afgift er giftig for den grønne omstilling

”Vindmøllevinger transporterer jo ikke sig selv”

Mikael Schmidts, Silvasti Transport ligger i Fjerritslev



Den nye km-afgift er en erhvervsskat – for lastbilerne har reelt ingen grønne alternativer

”Hvad nytter det, at den er grøn, når den ikke kan køre?”

Henrik Tofteng, vognmandsvirksomhed i Brøndby