
9 initiativer til grøn omstilling af den danske bilpark

August 2020





DACIA



ISUZU



IVECO



Jeep



Forord

Med et 70 pct. CO₂-reduktionsmål er Danmark et foregangsland for grøn omstilling. Hos De Danske Bilimportører støtter vi de høje klimaambitioner, og da transportsektoren står for næsten 20 pct. af CO₂-udledningen i Danmark, har vi som bilindustri et ansvar for at gøre vores til at sikre skub i den grønne omstilling af bilparken frem mod 2030.

70 pct. mindre CO₂ i 2030 betyder, at vi kigger ind i en gennemgribende forandring af vores samfund, hvor der bliver brug for konkrete, ambitiøse og gennemgribende løsninger.

Vi mener, at vi i bilindustrien har teknologien til at matche politikernes grønne ambitioner. Derfor fremsætter vi i dette katalog vores ni forslag til, hvordan vi på en realiserbar måde kan sikre, at bilindustrien i 2030 får reduceret sin udledning uden at gå på kompromis med regeringens mål om ikke at hæmme væksten i samfundet.

Vejen til en grønnere bilpark – grøn skal være det nye sort

Det er en gevinst for samfundet hver gang en ældre bil udskiftes med en

ny bil, fordi nyere biler som udgangspunkt forurener mindre og er mere sikre end ældre biler. Derfor er den grundlæggende tanke bag de ni forslag at gøre nyere biler og nul- og lavemissionsbiler mere attraktive for danskerne.

Det mener vi kan lade sig gøre ved for eksempel at erstatte den nuværende værdibaserede registreringsafgift med en teknisk baseret afgift, der belønner nye, sikre og miljøvenlige biler. Derudover bør en større del af afgiften på personbiler være løbende, så der bliver større incitament til at skifte gamle biler ud med nye.

I dag beskattes biler ud fra deres købspris, hvilket betyder, at biler med den nyeste teknologi er dyrere end biler, der forurener mere og er mindre sikre. Vi foreslår et afgiftssystem, hvor bilens CO₂-udledning og energieffektivitet i højere grad bestemmer prisen – det vil gøre det mere attraktivt at køre grønt og sikkert.

Sammen med en teknisk baseret afgift, mener vi, at der skal indføres miljøzoner i de største danske byer,



som potentielt vil kunne fjerne én million gamle biler fra de store bykerner i 2025. Derudover skal vi gøre elbiler mere attraktive for pendlere ved at give dem gratis brooverfart i en periode.

Nyt afgiftssystem, miljøzoner, gratis broforbindelser og lignende forslag har vi beskrevet mere udførligt i dette katalog af grønne og realiserbare løsninger, som skal sikre, at bilindustrien bidrager til at nå målet om 70 pct. CO₂-reduktion i 2030.

Rigtig god læselyst.

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'MR' or similar initials, written in a cursive style.

*Mads Rørvig
Administrerede direktør
De Danske Bilimportører*

INITIATIV·1

Ny grøn registreringsafgift

INITIATIV·2

Ny grøn firmabilbeskatning

INITIATIV·3

Indfør miljøzoner for
personbiler i de største byer

INITIATIV·4

Skattefritagelse af ladestandere

INITIATIV·5

Indfør en ny og grøn skrotpræmie

INITIATIV·6

Flere kommunale parkeringspladser
forbeholdt elbiler og plug-in hybridbiler

INITIATIV·7

Gratis at køre over
betalingsbroer i elbiler

INITIATIV·8

Giv kommunerne råderum
til at skabe flere ladestandere
i lokalområdet

INITIATIV·9

Grøn omstilling af den tunge transport

Ny grøn registreringsafgift

Registreringsafgiften og det nuværende afgiftssystem blev indført i 1925 og har reelt kun undergået mindre justeringer. Det er på tide, at vi træffer en række modige – og rettidige – beslutninger, der indretter bilafgifterne efter nutidens udfordringer.

Kommissionen for grøn omstilling af personbiler fremlægger snart sine anbefalinger til et nyt afgiftssystem. De Danske Bilimportører har i samarbejde med FDM og Bilbranchen/DI anbefalet kommissionen at erstatte den nuværende værdibaserede registreringsafgift med en teknisk baseret bilafgift, der i højere grad tilskynder køb af biler med opladerstik, brændstoftoptimeret forbrændingsmotor og den nyeste sikkerhedsteknologi.

Giv den grønne omstilling et skub med en teknisk baseret afgift

En teknisk baseret og løbende bilafgift fjerner behovet for særlige afgiftsfritagelser for udvalgte teknologier, som de sidste 30 år har været med til at skabe usikkerhed for dem, der skal investere i ny teknologi og i sidste ende

forbrugerne. Ved at lade afgiften afhænge af bilens miljø- og sikkerhedsegenskaber, vil afgiftssystemet belønne nul- og lavemissionsbiler og samtidig medføre, at antallet af administrative opgaver mindskes hos både offentlige myndigheder og branchen.

Beregninger fra Dansk Industri viser, at hvis vi permanent fjerner registreringsafgiften på nul- og lavemissionsbiler, og i stedet indfører en teknisk beskatning baseret på bilens vægt, CO₂-udledning og energieffektivitet, vil vi kunne sikre minimum en halv million nul- og lavemissionsbiler på vejene samt en markedsandel fra de selvsamme teknologier på ca. 2/3 af nyvognssalget i 2030.

En teknisk baseret bilafgift, der tilgodeser biler med den nyeste teknologi inden for miljø og trafikikkerhed, vil samtidig gøre el-, brint- og plug-in hybridbiler til en del af bilbeskatningen på en mere integreret og hensigtsmæssig måde end tilfældet er med el-bilaftalen fra efteråret 2015. Hvis denne aftale ikke ændres, bliver det fra 2021 markant dyrere at købe en elbil.

” Selvom vi danskere er dem i Europa, der betaler mest for vores biler, har vi langt fra den mest sikre bilpark.

Ny teknologi fremmer sikkerhed på vejene

Danmark har de højeste afgifter på biler i Europa. Den nuværende registreringsafgift ligger mellem 85–150 pct. og stammer fra en tid, hvor vi bekymrede os mere om valutareserven og betalingsbalancen end klima, miljø og trafiksikkerhed.

Selvom vi danskere er dem i Europa, der betaler mest for vores biler, har vi langt fra den mest sikre bilpark. Med det nuværende værdielementet i registreringsafgiften betaler danskerne ofte dobbelt så meget for sikkerheds- og ekstraudstyr, hvorfor mange fravælger nye teknologier som bremsesystemer og vejbaneassistent, der ellers ville øge sikkerheden på de danske veje.

Tekniske afgifter anvendes allerede i flere europæiske lande

Norge var i 1996 et af de første lande til at indføre en teknisk baseret registreringsafgift, og i 2007 blev CO₂-udledning tilført som teknisk kriterium. Over årene er satserne og kriteri-



erne løbende blevet ændret således at beskattningen af biler med forbrændingsmotor nærmest er 50/50 baseret på bilernes vægt og deres CO₂-udledning.

Holland indførte mellem 2010-2013 en teknisk baseret registreringsafgift udregnet på baggrund af bilens CO₂-udledning. I samme periode blev den værdibaserede afgift udfaset. Derudover har der siden 2008 været en reduceret beskatning af privat brug af firmabil med lav CO₂-udledning.

Slut med at bøje eller bryde lovgivningen

Det er værdielementet i det nuværende afgiftssystem, der har skabt de konflikter som branchen har haft med SKAT angående overflytning af avancer fra nye biler til eftermonteret ekstraudstyr, byttebil eller tillægsydelse. Med tekniske kriterier vil retstilstanden være klar, og der vil ikke være incitamenter til at bøje eller bryde lovgivningen for at opnå størst mulig gevinst.

En beskatning, der alene baserer sig på tekniske kriterier, vil også forbedre konkurrencesituationen mellem små og store bilforhandlere. Afgiften følger i dag prisen på bilen. Større forhandlere og storkunder kan få bedre priser på biler, hvilket forstærkes yderligere af registreringsafgiften.

Fjern den administrative byrde

Spekulation i afgifter og den ulige konkurrence mellem forhandlere vil forsvinde med en teknisk afgift. Større forhandlere vil stadig have nemmere ved at få rabat, men afgiftssystemet vil ikke forstærke den fordel. Det vil derimod skabe en langt mere retfærdig branche med ens muligheder for alle, som samtidig er nem at administrere for SKAT. Dermed vil der være langt mindre behov for kontrol, og den uheldige udvikling, vi har set de seneste år, hvor legitimiteten af lovgivning-

gen er blevet undergravet vil fremover kunne undgås – f.eks. vil den meget omtalte og administrativt nærmest umulige "genberegning" for visse kundegrupper blive helt overflødig.

En afgiftsmodel baseret på tekniske kriterier vil ligeledes betyde at de private forbrugere vil komme til at betale præcis det samme i afgift som storkunder og leasingselskaber, hvilket ikke er tilfældet i dag.

PUBLIKATION

Bedre biler på de danske veje

I samarbejde med Bilbranchen/DI og FDM har vi udarbejdet et forslag der skal få bedre biler ud på de danske veje. Publikationen forklarer, hvorfor det er en god idé at ændre den værdibaserede registreringsafgift til en teknisk og løbende opkrævet afgift, og hvordan det vil gavne både miljøet, trafikikkerheden og branchen.

Principper og argumenterne i publikationen holder fortsat her fem år efter, men vi har valgt at inkludere energieffektivitet som et parameter for at styrke fokuset på elektrificerede biler.

De Danske Bilimportører mener, at elektrificerede biler skal betale afgift baseret på to parametre; vægt og energieffektivitet, mens de konventionelle biler skal betale afgift baseret på vægt og CO₂-udledning.

Det vil sikre, at de letteste biler og dem som anvender mindst mulig energi (CO₂ eller elektricitet) også er dem som betaler mindst afgift – uanset drivmiddel.

Læs publikationen her:

www.bilimp.dk/bedre-biler.pdf



Effekter ved ny teknisk afgiftsmodel

- Større incitament til at vælge grønne biler
- Mere sikre biler i trafikken
- Færre administrative omkostninger, både i det offentlige og i det private
- Mindre mulighed for snyd
- Sikrer gennemsigtighed i afgiftssystemet

2

Ny grøn firmabilbeskatning

I Danmark er der ca. 80.000 firmabiler, som arbejdsgiverne stiller til rådighed for sine medarbejdere, og som der betales skat af. Afgiftssystemet er dog ikke tilstrækkeligt grønt.

En miljøvenlig firmabilpark

I dag er der ikke tilstrækkelig incitament til at vælge den grønne firmabil. Årsagen er, at beskatningen primært tager udgangspunkt i bilens værdi og ikke dens miljøpåvirkning. De nye grønne biler, f.eks. elbiler, koster typisk mere end konventionelle biler og den dyrere moderne teknik fravælges derfor ofte. Hvis man politisk ønsker en miljøvenlig og grønnere firmabilpark, foreslår De Danske Bilimportører:

- Reduktion af værdielementet i bilbeskatningen. I dag er det 25 pct. af bilens værdi. Vi foreslår at ændre det til 15 pct..
- Miljøtillægget, der i dag fylder mindst i beskatningen af fri bil skal forhøjes, så den samlede omlægning er provenuneutral for Staten.

Resultatet vil være et langt stærkere incitament til at vælge den grønnere firmabil, og medvirker således til en grønnere bilpark. Dertil bemærkes, at mange firmabiler efter endt brug købes af familier i Danmark.

Nye danske firmabiler fremfor brugte tyske

De danske skatteregler for køb af firmabil gør, at det i dag er mere fordelagtigt at importere en brugt tysk bil, der er over tre år gammel, fremfor at købe en ny dansk bil. Det er skidt for både miljøet og for danske arbejdspladser.

De Danske Bilimportører foreslår, at man afskaffer den såkaldte "tre-årsregel", således at afskrivningen for brugte biler bliver mere lineær, og dermed bliver incitamentet til at købe en brugt udenlandsk bil, efter tre år, væsentlig mindre.



” I dag er der ikke tilstrækkelig incitament til at vælge den grønne firmabil.

3

Indfør miljøzoner for personbiler i de største byer

Udledningen af partikelforurening og NO_x har betydning for vores helbred, og bilens CO₂-udledning har betydning for klimaet. Ifølge forskere fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi – var der i 2017 omkring 460 tilfælde af for tidlige dødsfald i Københavns Kommune på grund af udendørs luftforurening fra blandt andet brændefyring og vejtransport. Det svarer til 12 pct. af alle dødsfald i Københavns Kommune i 2017.¹

Danmark har haft miljøzoner for lastbiler og busser siden 2011 i København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense.² I juli 2020 blev miljøzonerne udvidet til også at omfatte varebiler. Formålet med miljøzonerne er at reducere vejtransportens luftforurening i form af blandt andet NO_x og skadelige partikler – særligt i de områder, hvor der bor og færdes mange mennesker.

Derfor mener De Danske Bilimportører, at der også bør indføres miljø-

zoner i Danmark for personbiler, så vi kan bekæmpe luftforureningen og kickstarte den grønne omstilling for persontransport. Ældre biler forurener typisk mere end nye biler, der skal leve op til højere miljø- og klimakrav. Derfor er der en oplagt klimagevinst i at udskifte ældre biler med nye, og den udvikling bidrager miljøzonerne til.

Danmark skal være et foregangsland for den grønne omstilling og derfor er det på tide, at vi følger i fodsporerne på flere europæiske storbyer såsom London, Berlin, Amsterdam, Bruxelles, Madrid og Paris der allerede har indført miljøzoner, som dækker alle køretøjer. Vi mener, at man i Danmark bør udvide miljøzonerne, så de også gælder for personbiler – ligesom i mange andre storbyer.

Sverige er foran Danmark

Udvidede miljøzoner for personbiler blev vedtaget i Sverige i 2018.³ Den svenske regering har givet landets



” Flere europæiske storbyer har, i modsætning til Danmark, allerede miljøzoner, som dækker alle køretøjer.

kommuner mulighed for at indføre miljøzoner på tre forskellige måder. Formålet er at give kommunerne et effektivt værktøj til at håndtere og bekæmpe luftforurening i byerne. Kommunerne kan således selv bestemme om – og hvor – miljøzonerne skal indføres. Herunder er de tre forskellige miljøzoner beskrevet, som de svenske kommuner har kunnet indføre fra 1. januar 2020:

Den første type miljøzone regulerer tunge køretøjer

- Denne miljøzone findes allerede i Danmark og anvendes i de største kommuner til at regulere trafikken af varebiler, lastbiler og busser i byerne.

I den anden type miljøzone stilles der krav til personbiler

- Dieselmotorer, der opfylder emissionskravene for Euronorm 5 og 6, har tilladelse til at køre i denne miljøzone

frem til juni 2022. Fra den 1. juli 2022 bliver kravene strammet, så det kun er Euronorm 6 dieselmotorer, der har lov til at køre i zonen. Det samme gælder hybridbiler med dieselmotorer.

- Benzinbiler har adgang, hvis de har Euronorm 5 eller højere. Dette gælder også hybrid-, gas- og E85-biler (flex-fuel).
- Der er ingen restriktioner for el- og brintbiler.

I den tredje type af miljøzone stilles de højeste krav

- I denne zone er det kun el-, brint- og gaspersonbiler med Euronorm 6, der må køre.
- For tunge køretøjer stilles der også høje krav. Kun elektriske køretøjer, brændselscellekøretøjer, plug-in-hybrider med Euronorm 6 og gas-køretøjer med Euronorm 6 må køre i zonen.

Implementering af miljøzoner i Danmark

De Danske Bilimportører anbefaler, at Danmark anvender den svenske model og udvider de eksisterende miljøzoner i de største byer, så de også omfatter personbiler. Helt konkret kan en indførelse af miljøzoner for personbiler implementeres i to trin:

- **Første trin:** I 2023 skal det være slut med biler, som ikke opfylder de EU-krav til udstødning, der trådte i kraft i 2011 (Euronorm 5). Dem vil der være ca. 600.000 af til den tid.
- **Andet trin:** Fra 2025 skal forbuddet mod at køre ind i de store byer gælde alle personbiler, som ikke lever op til krav fra 2015 (Euronorm 6), og dem vil der være ca. én million af. I 2025 vil bilparken være vokset til ca. tre millioner, og med forslaget bliver hver tredje bil derfor forment adgang til de store byers centrale områder.



FAKTA

Hvad er euronorm?⁴

En bils euronorm fortæller, hvilket EU-direktiv om luftforurening bilen lever op til. Alle nye biler, der sælges i EU, må ikke forurene mere end den tilladte euronorm. Gennem årene er kravene steget, hvilket betyder, at nyere biler udleder færre skadelige stoffer.

Siden 1993 har euronormerne reguleret vægten af partikler i udstødningen. Med ikrafttrædelsen af Euronorm 5 i 2011 blev der også sat grænseværdier for antallet af partikler i udstødningen. Euronorm 5 har medført, at udslippet af bl.a. partikler og NOx fra det enkelte køretøj er nedbragt til under 95 % af niveauet fra før euronormerne blev indført i 1992. Euronorm 6 krav trådte i kraft i 2015.

Vi mener, at man i Danmark bør efterligne den svenske model, så vi sikrer, at det er kommunernes ansvar at indføre forskellige miljøzoner.





” De Danske Bilimportører anbefaler, at Danmark anvender den svenske model og udvider de eksisterende miljøzoner i de største byer, så de også omfatter personbiler.

4

Skattefritagelse af ladestandere

For at elbiler og plug-inhybridbiler for alvor skal slå igennem hos den brede befolkning, er der behov for, at man nemt og hurtigt kan oplade sin bil. Hvis man i dag køber en bil med tilhørende "opladningspakke", der inkluderer en ladeboks til hjemmebrug, bliver den beskattet med op til 150 pct., da den i dag anses som fabriksmonteret ekstraudstyr.

Sammen med regeringen og et bredt flertal af Folketingets partier, ønsker vi et stigende salg af elektrificerede biler i Danmark. Derfor er det altafgørende, at der ikke via registreringsafgiften opstilles barrierer for udbredelsen af elektrificerede biler

udover det, der i forvejen ligger i afgiften på selve bilen.

Bilindustrien vil derfor gerne kunne markedsføre og sælge opladelige biler med "Plug & Play"-løsninger, hvor egen ladestander indgår i købsaftalen. Faktisk mener vi, at sådanne pakkeløsninger er helt afgørende for udbredelsen af elektrificerede biler i Danmark, og det vil derfor udgøre en alvorlig hindring, hvis private ladestandere fortsat pålægges registreringsafgift.

De Danske Bilimportører foreslår derfor, at der ikke skal betales registreringsafgift af opladeudstyr.

” Vi mener, at registreringsafgiften på private ladestandere er en hindring for udbredelsen af elektrificerede biler i Danmark.



5

Indfør en ny og grøn skrotpræmie

En ny og grøn skrotpræmie for personbiler vil både kunne understøtte en grøn omstilling af bilparken og samtidig stimulere salget af nye klimavenlige personbiler.

De Danske Bilimportører og Dansk Industri foreslår, at der over en to-årig periode indføres en skrotpræmie, der afhænger af, om ejeren af den skrottede bil efterfølgende anskaffer sig en klimavenlig bil. Helt konkret foreslår vi en model målrettet indregistrerede biler med Euronorm 3 eller ældre (Euronorm 4 blev indført 1. januar 2006).

Såfremt biler i denne målgruppe skrottes, udløser det en skrotpræmie på op til 25.000 kr. Skrotpræmiens præcise størrelse vil afhænge af, om bilejeren efterfølgende køber en nul- eller lavemissionsbil.

De Danske Bilimportører foreslår en ny skrotningsmodel:

- 5.000 kr. uden køb af en ny bil
- 10.000 kr. ved køb af en ny bil, der maksimalt udleder 95 g/km
- 15.000 kr. ved køb af en ny bil, der udleder mellem 1-70 g/km
- 25.000 kr. ved køb af en ny elbil eller brintbil (0 g/km)

Beløbene kan justeres op eller ned afhængig af tiltagets ønskede effekt.

EU-genopretningsplan er en oplagt finansieringskilde

Hos De Danske Bilimportører anbefaler vi, at Danmark søger om finansiering fra EU's genopretningsplan.⁵

Gamle biler er mindre sikre

Ældre biler er farlige i trafikken. En omfattende undersøgelse af alvorlige trafikuheld i Danmark understregede i 2010 værdien af at køre i en ny bil, når det handler om trafiksikkerhed. Resultaterne viste en signifikant sammenhæng mellem den skadesgrad, som en fører pådrager sig i et uheld, og årgangen på det førte køretøj.⁶

En moderne og sikker bil er først og fremmest til gavn for bilens chauffør og passagerer, men sikre biler har også mange positive effekter uden for bilen. Passivt og aktivt sikkerhedsudstyr som eksempelvis blindvinkelkontrol, bakkamera, forlygter med automatisk nedblænding, automatisk tilpasning af farten efter skiltning osv. nedbringer dødsulykkerne i trafikken og reduce-

rer, foruden de personlige tragedier, skades- og hospitalsomkostningerne forbundet med trafikuheld.

Gamle biler forurener mere

Nye biler er alt andet lige mere klimavenlige og udleder mindre CO₂ end gamle biler. Samtidig er de mere miljøvenlige, da luft- og partikelforureningen fra nye bilers udstødning er væsentligt reduceret, hvilket har en positiv effekt på særligt storbyboernes helbred.







”

Det er en gevinst for samfundet hver gang en ældre bil udskiftes med en ny bil, fordi nyere biler forurener mindre og er mere sikre end ældre biler.

6

Flere kommunale parkeringspladser forbeholdt elbiler og plug-in hybridbiler

I Norge er omstillingen til flere elektriske biler i fuld gang. Det skyldes, foruden at elbiler og andre nulmissionsbiler er afgifts- og momsfritage, at norske elbilsejer nyder godt af bl.a. billigere parkering, tilladelse til at køre i busbaner, billigere eller gratis færge- og broforbindelser og lignende.

Hos De Danske Bilimportører mener vi, at Danmark kan lære af Norge. Vi skal ikke kopiere de norske forhold

én til én, men vi skal gøre det let og attraktivt at være el- og plug-in hybridbilist.

I de store byer er det ofte svært at finde en parkeringsplads, og det er næsten en olympisk disciplin at finde en P-plads i de sene aftentimer.

De Danske Bilimportører foreslår at forbeholde 10 pct. af de kommunale P-pladser udelukkende til elbiler og plug-in hybridbiler i 2025, stigende til 20 pct. i 2030.



7

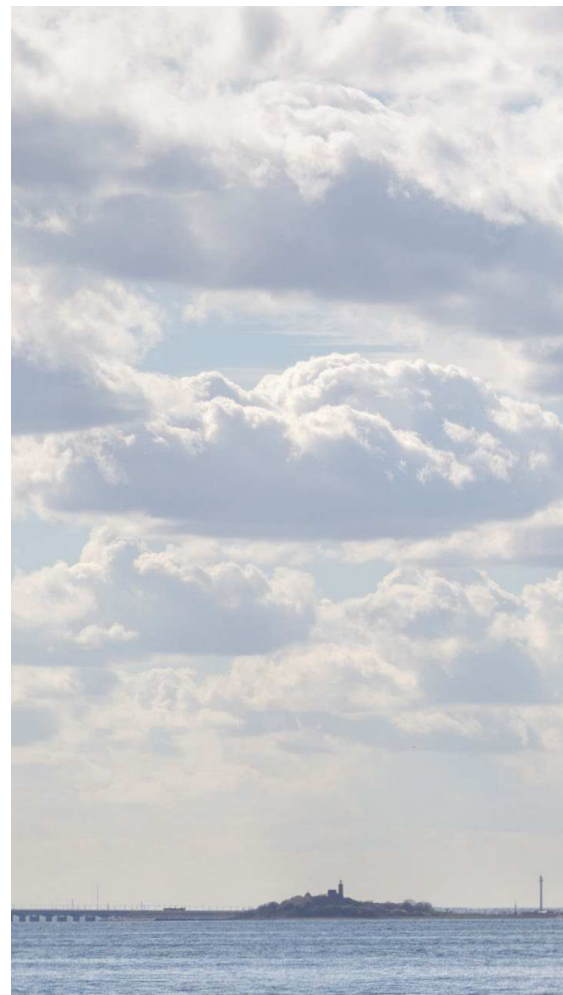
Gratis at køre over betalingsbroer i elbiler

Ved at gøre betalingsbroer gratis for elbiler, kan vi kickstarte den grønne omstilling.

Betalingsbroer er en fast udgift for mange langdistance-pendlere og kan løbe op i mange tusinde kroner årligt. Vi foreslår at gøre broforbindelser gratis for elbiler for at få flere langdistance-pendlere over i de elbiler og på den måde mindske CO₂-udledningen fra de lange køreture.

Ordningen skal gælde i en begrænset periode, da broindtægterne til statskassen naturligvis vil falde i takt med, at flere vælger elbiler. Det er penge, som samfundet i sidste ende skal finde et andet sted.

Det er vores forventning, at antallet af elbiler og den nationale ladeinfrastruktur er nået så langt i 2025, at de elbiler i højere grad selv vil kunne konkurrere med konventionelle biler.



” Ved at gøre betalingsbroer gratis for elbiler, kan vi kickstarte den grønne omstilling



Giv kommunerne råderum til at skabe flere lade-standere i lokalområdet

Ingeniørforeningen IDA spurgte i 2019 2.000 danskere, hvad der afholder dem fra at købe en elbil.⁷ Den største bekymring var, ifølge undersøgelsen, at elbiler er for dyre. Den næststørste bekymring var, at danskerne synes, at der er for langt mellem lademulighederne i Danmark.

I takt med at teknologien modnes, vil prisen på elbiler falde. Den udvikling ser vi allerede. Til gengæld har ladeinfrastrukturen brug for en overhaling nu og her, hvis Danmark skal have flere bilister over i elektrificerede biler. Vi har brug for, at der kommer flere offentligt tilgængelige ladestandere - især i storbyerne, hvor borgerne sjældent har mulighed for at få egen ladeplads.


Optimer og udbyg den lokale ladeinfrastruktur

Med ikrafttrædelsen af den nye kommunale udligningsaftale fra maj 2020, må en kommune maksimalt tjene 320

kr. pr. indbygger på parkeringsbillet- og licenser. Parkeringsindtægter herover modregnes 100 pct. i kommunernes bloktilskud fra staten.

Hos De Danske Bilimportører foreslår vi at hæve grænsen med 10 pct. fra 320 kr. til 352 kr. De ekstra indtægter, som måtte tilfalde kommunekassen, skal dog øremærkes udviklingen af den lokale ladeinfrastruktur til elektrificerede biler.

Vores udspil skal ikke forstås som en opfordring til kommunerne om at hæve deres parkeringstakster for at få råd til den grønne omstilling. I stedet retter vores forslag sig mod de kommuner, der i forvejen har indtægter fra parkering på over 320 kr. pr. indbygger, som fremover vil kunne beholde flere penge i deres egen kommunekasse. Penge som altså skal gå til den lokale, grønne omstilling.



” Ladeinfrastrukturen har brug for en overhaling nu og her, hvis Danmark skal have flere biler over i elbilerne.

Grøn omstilling af den tunge transport

Godstransporten på hjul er livsnødvendig for at holde det danske samfund kørende. I Danmark er der indregistreret over 40.000 lastbiler, der fragter gods på tværs af landsdele, og som bidrager til fastholdelsen og udviklingen af den danske velstand. Klimakrisen har imidlertid gjort, at vi er nødt til at tænke nyt, smartere og grønnere, hvis den tunge transport skal afspejle og bidrage til de ambitiøse målsætninger, som Danmark har forpligtet sig til på CO₂-fronten.

I dag kører 93 pct. af de danske lastbiler på dieselolie, hvilket understreger, at omstillingen af vognparken er i gang, men at der stadig er et stort CO₂-potentiale at hente i den tunge transport. Mindre tiltag som øget fokus på Eco-driving og flere muligheder for godslevering i ydertimerne er lavthængende frugter, som branchen allerede nu kan høste, hvis tiltagene bakkes op af lovgivning.⁸

Klimapartnerskabet for Landtransport har analyseret mulige tiltag på transportområdet nøje, og hos De Danske Bilimportører bakker vi op

om de anbefalinger, som Klimapartnerskabet indleverede til regeringen i foråret 2020.

Et gradvist stigende CO₂-fortrængningskrav⁹

Med et gradvist stigende CO₂-fortrængningskrav¹⁰ til de nuværende drivmidler frem mod 2030, kan ikke-elektrificerede køretøjer bidrage positivt til CO₂-regnskabet, indtil mere effektive løsninger – såsom electrofuels¹¹ – er tilgængelige. Satsen for et CO₂-fortrængningskrav bør basere sig på en uvildig og omkostningseffektiv vurdering, der sikrer, at de danske transportopgaver ikke blot overtages af udenlandske vognmænd og udhuler den danske konkurrenceevne.

Samtidig anbefales det, at brændstofafgifterne omlægges, så de alternative drivmidler bliver relativt billigere, og totalomkostningen ved køb af køretøjer på alternative drivmidler reduceres.

Nye konfigurationer af vogntog kan nedsætte branchens brændstofforbrug¹²

Helt konkret bør der igangsættes forsøg med dobbeltrailer-vogntog, hvor der indgår to standardsættervogne. Det skønnes, at hvis 2- og 3-akslede trækere får lov til at køre med dobbeltrailere, vil Danmark kunne opnå en årlig CO₂-gevinst på 110.000 ton, og branchen vil kunne indkassere en væsentlig brændstofbesparelse.

Fremme markedet for grønnere lastbiler med tilskudsordning¹³

Ny teknologi er dyrt at udvikle, hvilket afspejler sig i købsprisen. Vi foreslår en tilskudsordning til de første 10.000 tunge køretøjer på alternative drivmidler. En tilskudsordning for lastbiler, som kører på for eksempel biogas, el eller brint, vil fremskynde indfasningen af grønne køretøjer.

Samtidig bør der foretages en omlægning af bilbeskatningen, der understøtter varebiler på alternative drivmidler. For eksempel bør de grønne ejerafgifter afspejle den

egentlige CO₂-udledning i stedet for energiforbruget.

Udbredelsen af eldrevne køretøjer afhænger af ladeinfrastrukturen, hvorfor der også bør udarbejdes en national plan herfor.

Forskningen i power-to-x og electrofuels intensiveres¹⁴

Udviklingen af power-to-x teknologi, hvor vedvarende energi omdannes til brændstof, der kan bruges af almindelige forbrændingsmotorer, er stadig på et tidligt stadie, men potentialet for teknologien er selvsagt enormt. Derfor er det vigtigt, at der satses på forskning – også selvom teknologien næppe kan forventes at slå igennem inden for den nærmeste fremtid.





Hæftet er trykt og CO₂ neutraliseret af Strandbygaard som er et Svanemærket trykkeri.
Papiret er Svanemærket og FSC certificeret Amber Graphic.

¹ www.dce.au.dk/aktuelt/nyheder/nyhed/artikel/helbredseffekter-og-kilder-til-luftforurening-i-koebenhavn-kommune
² www.miljoezoner.dk/hvad-er-miljoezoner/hvor-er-miljoezoner ³ www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/08/forordningsandringar-om-miljoezoner ⁴ www.mst.dk/luft-stoej/luft/saerligt-for-borgere-om-luftforurening/biler-busser-og-andre-koeretoerj/euro-normer-for-bedre-miljoe ⁵ www.ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/recovery-plan-europe_da ⁶ www.trafiksikkerhedsforskning.dtu.dk/Arkiv/Nr-23/Uhelsalvorlighed-og-bilalder ⁷ www.ida.dk/om-ida/vi-er-skeptiske-overfor-koeb-af-elbiler ⁸ Klimapartnerskabet for Landtransports rapport, s. 8 ⁹ Klimapartnerskabet for Landtransports rapport, s. 24 ¹⁰ Et CO₂-fortrængningskrav vil i praksis betyde, at der fremadrettet stilles krav til leverandører af drivmidler til transport, om at deres produkter i gennemsnit skal udlede en given procentdel mindre CO₂ i et vugge-til-grav perspektiv, end hvis der var tale om 100 procent fossil energi. ¹¹ Electrofuels er brændstoffer, produceret på basis af brint og en kulstofkilde i form af for eksempel biomasse eller CO₂. ¹² Klimapartnerskabet for Landtransports rapport, s. 31 ¹³ Klimapartnerskabet for Landtransports rapport, s. 35 ¹⁴ Klimapartnerskabet for Landtransports rapport, s. 23, 39

”

De 9 grønne initiativer er realiserbare løsninger, der skal sikre, at bilindustrien bidrager til at nå målet om 70 pct.

CO₂-reduktion i 2030

9 initiativer til grøn omstilling af den danske bilpark

INITIATIV 1

Ny grøn registreringsafgift

INITIATIV 2

Ny grøn firmabilbeskatning

INITIATIV 3

Indfør miljøzoner for personbiler i de største byer

INITIATIV 4

Skattefritagelse af ladestandere

INITIATIV 5

Indfør en ny og grøn skrotpræmie

INITIATIV 6

Flere kommunale parkeringspladser forbeholdt elbiler og plug-in hybridbiler

INITIATIV 7

Gratis at køre over betalingsbroer i elbiler

INITIATIV 8

Giv kommunerne råderum til at skabe flere ladestandere i lokalområdet

INITIATIV 9

Grøn omstilling af den tunge transport