



KOMMENTAR TIL L 74 – FORSLAG TIL LOV OM VEJAFGIFTER



Fakta om den tunge vejgodstransport

- Pr. 30.4.2023 var der 164 el-lastbiler i alt ud af i alt 36.126 lastbiler (12.000 kg – 32.000 kg)
- Det svarer til 0,45 % af bestanden
- En el-lastbil koster ca. tre gange så meget som en diesellastbil
- Der mangler ladeinfrastruktur. Pt. er der en offentlig ladestander til lastbiler i Nyborg - opsat af brændstofudbyderen XY
- Hvis man ønsker en ladestander på matriklen er der typisk 1-1½ års ventetid
- Det koster i omegnen af 300.000 kr. at få etableret en ladestander
- Mange steder i landet er der slet ikke el nok til at vognmændene kan lade op, hvis de fik installeret ladeinfrastruktur. F.eks. i Nordjylland og på Falster
- I aftale om udmøntning af pulje til grøn transport fra 25. juni 2021 blev der afsat 45 mio kr. til køb af grønne lastbiler. Der kom 127 ansøgninger, men kun 69 fik tilsagn om støtte
- Støtten var, for virksomheder med over 250 ansatte, på 40 pct. af meromkostningen ved at købe en diesellastbil. For mindre virksomheder var støtten på 60 % af meromkostningen

Hovedargumenter imod forslaget L 74



- Kørselsafgifterne er endt som en ekstra skat og ikke som en motor for grøn omstilling af lastbilerne
- Pengene går i statskassen i stedet for at blive sendt tilbage til vognmændene i form af støtte til den grønne omstilling
- En stor del af indtægterne går til administration. I det nye forslag er administrationsomkostningerne hævet fra 275 mio. til 280 mio. kroner om året
- Varebiler er ikke omfattet af forslaget, hvorfor vi forudser en omladning af gods og dermed flere biler på vejene
- Det fremgår af lovforslaget, at størstedelen af de forventede CO₂-reduktioner kommer fra en reduktion i det samlede trafikarbejde og i mindre grad fra udbredelsen af energieffektive og grønne lastbiler
- Således vurderes det, at 2/3 af de forventede CO₂-reduktioner i 2030 følger af en nedgang i trafikarbejdet, mens 1/3 følger af en større udbredelse af energieffektive og grønne lastbiler
- Hermed erkender Skatteministeriet og partierne bag aftalen, at det er begrænset, hvad afgiften har af effekt på den grønne omstilling af den tunge vejgodstransport, når man blot forventer, at der køres mindre – hvilket er urealistisk
- Trafikken på motorvejene stiger markant frem mod 2040 (over 30%). Det hænger ikke sammen med at afgiften skal få lastbiler til at køre mindre?
- Afgiften skævvrider branchen – små vognmænd og vognmænd i yderområder skal simpelthen længere for at hente varerne. Dermed betaler de kilometerafgift, som de ikke kan lægge over på kunden. Det vil betyde at mindre vognmandsvirksomheder i yderdistrikter må bukke under, og det vil have store konsekvenser for branchen og samfundet

Hvordan får vi en grøn omstilling af den tunge vejgodstransport?



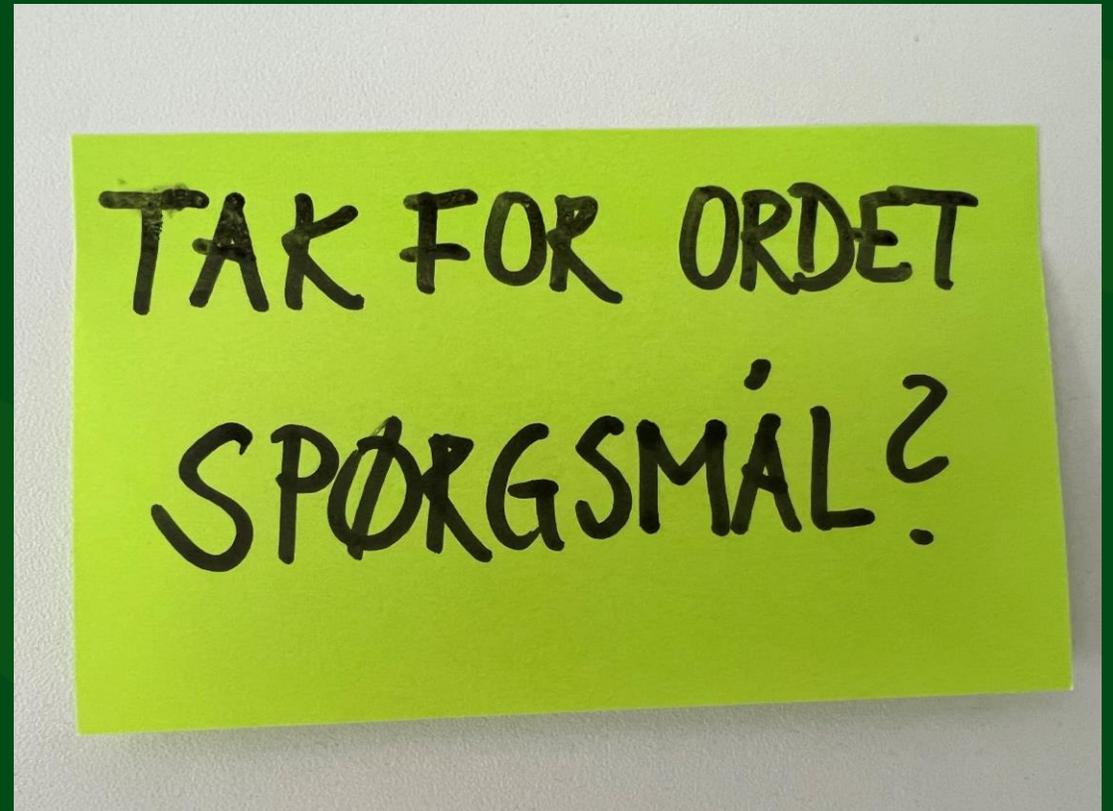
- Provenuet fra grønne afgifter skal føres tilbage til erhvervet, krone for krone, for at muliggøre udskiftningen af fossile lastbiler til klimavenlige lastbiler
- Opret støtteordninger med tilskud til indkøb af både nulemissionslastbiler, ladestandere og tankanlæg på vognmændenes egen matrikel. Støtten skal være teknologineutral, så de mest attraktive grønne løsninger kan vinde indpas
- Ordninger skal være nemme at søge, da bureaukratiske ordninger gør det uoverskueligt at søge for mindre virksomheder
- Etablér fradragsordninger så købet af en nulemissionslastbil automatisk trækkes fra i skatteindtægter. Fradrag og tilskudsordninger skal gå hånd i hånd for at løfte den store omkostning for vejgodstransporten.
- En vejafgift, der kun gælder for lastbiler, vil have lille CO₂-effekt og forsinke vognmændenes investeringer i grøn omstilling, og derfor er ITD imod lovforslaget om en kilometer-baseret vejafgift fra 2025.
- Den samme CO₂ skal ikke beskattes flere gange. Dobbeltbeskatning skal undgås, og danske klimaafgifter skal koordineres med initiativerne i EU's Fit for 55 pakke, den kommende generelle CO₂-afgift, m.v.



Opfordring: Udskyd indførelsen af vejafgiften



1. Tag lovforslaget af bordet - og vent til med at genfremsætte et nyt, til der er forsyningsikkerhed og de tekniske løsninger er til stede
2. Hjælp branchen til den grønne omstilling frem for at straffe den
3. En vejafgift bør omfatte alle køretøjer og ikke kun den tunge vejgodstransport





Vesterbrogade 10, 3 | DK-1620
København V
T: +45 7467 1233 | itd.dk

