

18. april 2023



Til: Folketingets Skatteudvalg

c.c. Folketingets Transportudvalg

Henvendelse vedrørende Forslag til lov om vejafgift (L74)

DI Transport, DI Handel og DI Produktion er dybt bekymret over Forslag til lov om vejafgift, der vil opkræve 3,5 mia. kr. i vejafgift for lastbiler. Forslaget vil have en negativ effekt for dansk konkurrenceevne og vækst og vil gøre danske varer dyrere i udlandet.

Handelsvirksomheder og produktionsvirksomheder i Danmark er afhængige af en velfungerende og konkurrencedygtig transportsektor. Det gælder både i form af levering af råvarer til produktion og i form af levering af produkter til kunderne. Danmark har mange dygtige logistik- og transportvirksomheder, som er med til at underbygge konkurrenceevnen hos resten af erhvervslivet.

Det er især bekymrende, at den meget høje afgift rammer geografisk skævt. Omkostningerne ved at drive virksomhed i Nord- og Vestjylland vil stige, og det vil blive sværere at tiltrække investeringer og arbejdspladser. Vi har noteret os, at flere borgmestre deler den bekymring.

Vi deler de politiske mål om 70 % CO₂-reduktion i 2030 og CO₂-neutralitet i 2045. Men som det også fremgår af klimaloven, så har vi en forpligtelse til at nå vores mål med størst mulig hensyn til vores konkurrenceevne og med behørigt hensyn til vækst og jobskabelse i Danmark.

Desværre fungerer vejafgiften for lastbiler ikke som en klimaafgift. Den beskatter kørsel i lastbiler i stedet for CO₂-udledning. Dermed når vi ikke vores klimamål på en effektiv og bæredygtig måde. Kørsel med lastbiler betaler i dag en CO₂-afgift på diesel, og vi ville opnå 3 gange så store CO₂-reduktioner ved at øge afgiften med 40 øre/l og med mindre erhvervsbelastning end vejafgiften.

Lovforslaget er ikke teknologineutralt, og vi mister muligheden for at gøre det mere attraktivt at hælde grønne drivmidler i tanken. Flere transportvirksomheder tilbyder i dag transportløsninger med biogas eller biodiesel til kunderne, men de vil fremover blive beskattet med en vejafgift på samme høje niveau som diesel. Dermed bliver de grønne løsninger ikke attraktive for kunderne.

Lovforslaget gør det dyrere at køre i el-lastbil end i dag, selv om der er stor rabat på vejafgiften. Der er under 100 el-lastbiler i Danmark, fordi de koster 3 gange så meget som

en tilsvarende lastbil, og der mangler fortsat lastbiler til de tungere og længere transportere. Der er desuden stort set ingen offentlig ladeinfrastruktur. Både transportvirksomheder og kunderne står overfor kæmpe investeringer i ladestandere på lagre og terminaler, hvis kørsel med el-lastbiler kan lade sig gøre. I store dele af landet er elnettet ganske enkelt ikke klar til et større skift til el-lastbiler.

I vores nabolande bl.a. Tyskland og Sverige er der stor offentlig tilskud til både el-lastbiler og ladeinfrastruktur, der dækker store dele af meromkostningen. Dermed går de grønne investeringer uden om Danmark. Det ændrer vejafgiften ikke på. Og uanset om man er for eller imod en vejafgift, så bliver Folketinget og regeringen nødt til at skabe rammebetingelser, der gør det lige så attraktivt at investere i grøn transport i Danmark som i vores nabolande.

DI er positive over for roadpricing som led i en samlet omlægning af afgifterne for lastbiler, varebiler og personbiler, der tager større geografiske hensyn, og gør det mere attraktivt at køre uden for myldretiden. Lovforslaget har samme takst uanset om man kører i myldretiden eller uden for myldretiden, og det vil derfor ikke reducere trængsel.


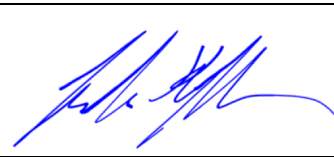
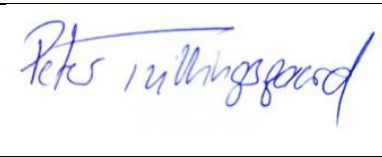
DI har foreslået, at Folketinget og regeringen udskyder vejafgiften for lastbiler, til et samlet roadpricing-system er på plads. Teknologien er klar. Samtidig skal tiden bruges til at fremme den grønne omstilling af den tunge transport.

For at opnå 6 gange så store CO₂-reduktioner, som en vejafgift, så foreslår DI:

- 1) Skru helt ned for afgifterne for de grønne drivmidler, så det bliver attraktivt at køre på biodiesel og biogas i stedet for fossil diesel.
- 2) Højere dieselaftgift på 40 øre/l i stedet for vejafgiften på lastbiler.
- 3) Øget vægt- og dimensioner for lastbiler og mere energieffektivitet skal fremrykkes i stedet for at vente til 2025.
- 4) Fast tilskud til køb af grønne lastbiler på el, brint eller biogas frem mod 2030.
- 5) Pulje til ladestandere hos virksomhederne.
- 6) Straksafskrivninger på 100% af grønne investeringer i lastbiler, ladestandere, stikledninger og tilslutningsbidrag.

Vi skal derudover anmode om foretræde i forbindelse med, at Folketingets Skatteudvalg behandler L74 om vejafgift.

Med venlig hilsen

		
Karsten Lauritzen	Jacob Kjeldsen	Peter Trillingsgaard
Branchedirektør, DI Transport	Branchedirektør, DI Handel	Branchedirektør, DI Produktion