

Grøn Vej 2030

Elektrificering for sikkerhed,
konkurrenceevne og klima

POSITIONSPAPIR



Rådet for
Grøn
Omstilling

Grøn vej 2030

Elektrificering for sikkerhed, konkurrenceevne og klima

— ○○○ —

I Elektrificering af lastbiler i Danmark er en vej til øget sikkerhed for Danmark og EU, forbedrer konkurrenceevnen og mindsker markant klimabelastningen.

Derfor foreslår miljøorganisationen Rådet for Grøn Omstilling følgende tiltag med henblik en hurtigere elektrificering af den tunge vejgodstransport i Danmark frem mod 2030. Forslagene vil sikre de nødvendige rammebetingelser for en hurtig elektrificering af den tunge vejtransport, og samtidig øge mulighederne for, at også de mindre vognmænd kan være med på teknologi-skiftet.

— ○○○ —

1. Indførsel af **100% reduktion i vejbeskatningen** for el-lastbiler. Nyt forslag fra Kommissionen baner vej for, at medlemsstaterne kan give op til 100% rabat på vejbeskatning, mod de nuværende 75% rabat.

2. Ændring af den nuværende ordning om **udvidet fradragsret for el-lastbiler**, så det i 2026 er muligt at fradrage 150% af investeringer i el-lastbiler over 12 tons, samt udvidet tilslutning til el-nettet i forbindelse med etablering af ladeinfrastruktur. Den udvidede fradragsret nedsættes med 10% point om året frem til 2030 og erstatter de tidligere puljer.

3. Der etableres i samarbejde med net-selskaberne en **fast-track ordning**, hvor der sker en **særlig prioritering af udvidet nettilslutning af el-lastbiler**, med henblik på at

sikre en hurtigere nettilslutning for vognmænd og ladeoperatører.

4. Der afsættes en **pulje på 100 mio kr.** til etablering af testprojekter med selvkørende elektriske lastbiler og til at opbygge øget kapacitet på området i de relevante styrelser og ministerier.

5. Den tvungne **iblanding af biobrændstoffer afvikles** (i vejtransporten).

6. For at tage højde for den ekstra omkostning ved at overgå til 100% rabat, inflation samt det øgede behov for investeringer, der her foreslås, **hæves vejafgifterne til EU's max frem mod 2030.**

Baggrunden for forslagene i Grøn Vej 2030

Sikkerhedspolitik

Med Danmark som EU's største olieproducerende land er EU dybt afhængig af import af olie, primært til transportsektoren. Samtidig er EU's relationer til de fleste petrostater af en karakter, der gør det geopolitisk særdeles ønskværdigt at mindske denne afhængighed. EU's delvise finansiering af Ruslands krig mod Ukraine er et smerteligt bevis på dette.

For hver ny tung diesellastbil, der bliver solgt i EU, skal EU importere ca. 2.500 tønder råolie. For hver ny solgt benzinbil skal der importeres ca. 120 tønde råolie. Og en transportsektor, der næsten udelukkende drives af importeret fossil brændstoffer, er derfor en møllesten om halsen på EU's suverænitet og mulighed for at stå uafhængigt i hvor egen ret.

Konkurrenceevne

Alle analyser peger på, at elektriske lastbiler samlet set kommer til at blive billigere at køre med til de fleste anvendelser i løbet af de næste år¹. Det betyder også, at de økonomiske regioner, lande og virksomheder, der er hurtige

til at få styr på den nye teknologi og hurtigt bliver klar til en fuld indfasning, kommer til at få en betydelig konkurrencefordel. Det kan virke kontra-intuitivt i en situation, hvor man primært ser, at priserne er højere på el-lastbiler end på diesellastbiler, men de markant lavere omkostninger til drivmidler ved depotladning og de lavere serviceomkostninger gør driften af ellastbilen langt billigere.

Danmark er hjemmebane for mange store transport- og logistikvirksomheder, og rigtigt mange danske virksomheder er afhængige af godstransport på lastbiler. Dermed bliver en hurtig elektrificering også en konkurrencefordel for erhvervslivet bredt.

I øjeblikket sker der en centralisering af vognmandsbranchen i Danmark, hvor mange mindre vognmænd stopper, og hvor kørslen erstattes af stadig større vognmands-virksomheder. Hvor de større virksomheder har kapaciteten til at investere langsigtet og følge nøje med i udviklingen, både teknologisk og reguleringsmæssigt, er det sværere for de mindre vognmænd. Og et teknologiskifte gør det ikke nemmere. Derfor er der behov for

overskuelige og administrative nemme støttemuligheder til at fremme et skifte.

Klima

Lastbiler er den køretøjstype, der suverænt forurener mest på grund af de mange kørte km. På trods af det forholdsvis lille antal udledte de ved sidste opgørelse 1, 5 MT CO₂² om året i Danmark.

I modsætning til personbiler, der gennemsnitligt har en betydelig længere levetid, er omsætningen i bestanden af lastbiler forholdsvis stor, hvorfor det er nemmere hurtigt at nedbringe disse køretøjers emissioner hurtigere. En særlig indsats i forhold til disse køretøjer giver derfor en betydelig CO₂-besparelse i flere år. Samtidig giver elektrificeringen også danske virksomheder en konkurrencefordel, fordi de nemt kan tilbyde reel grøn transport til deres kunder, i forhold til i mange andre lande.

Forslagene uddybet

1. Indførslen af vejbeskatning for lastbiler i Danmark har givet et betydeligt løft for den grønne omstilling af lastbiler. Med 75% rabat til el-lastbiler bliver totalomkostningerne (TCO) for at køre med el-lastbiler hurtigere bedre end at køre med diesel. Vejbeskatning af lastbiler i EU er reguleret i Vejbeskatningsdirektivet og efter 2025 har det indtil videre kun været muligt at give op til 75% rabat. EU-Kommissionen har dog foreslået en ændring således at medlemslandene kan give 100% rabat frem til 2035. Forslaget forventes vedtaget, og vi anbefaler derfor at Danmark øger rabatten til 100% frem til 2030, hvor ordninger bør revurderes.
2. Som en del af grøn skattereform har der i flere år været givet et ekstra økonomisk incitament til at købe bl.a. el-lastbiler. Dette er gjort i form af en såkaldt udvidet fradragsret. Det betyder, at man skattemæssigt kan fradrage en større del af investeringen end den faktisk har kostet. Støtteordningerne til el-lastbiler og infrastruktur har været en effektiv murbrækker for interesse og ibrugtagelse af den nye teknologi, men skaber samtidig en stop-go situation på markedet, hvilket ikke er ønskværdigt. Derfor anbefaler vi, at fremtidig støtte organiseres som en udvidet fradragsret for el-lastbiler, ladeudstyr og øget nettilslutning. Konkret anbefaler vi en udvidet fradragsret på 150% i 2026, der sænkes med 10% point om året, således at der fx i 2027 kan fradrages 140%.
3. En af de helt store hindringer for en hurtig udrulning af el-lastbiler, er den betydelige tid det kan tage at få yderligere strøm ind på depoterne. Mens vi allerede har et ganske godt offentligt ladenetværk i Danmark, og EU's Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR), sikrer en fortsat udbygning i Danmark og resten af Europa, halter det mere med depotladningen. Der er lokalitetsdata på alle lastbiler i Danmark, hvilket betyder at det er muligt at klargøre til hurtig tilslutning af depotladning. Vi anbefaler derfor, at der i samarbejde med netselskaberne udarbejdes en plan for fast-track for yderligere nettilslutning til laderes til tunge køretøjer i Danmark. I dag kan det tage op til 2 år at få nettilslutningen, det burde være 2 måneder.
4. Danske virksomheder er allerede involveret i brug af selvkørende teknologi til lastbiler. Indtil videre har de få projekter med selvkørende køretøjer, der har været i Europa, mest kredset om persontransport. Der forventes i de næste årtier at ske en ganske betydelig stigning i mængden af vejgods. Samtidig stiger bekymringen for chaufførmangel. For at øge effektiviteten og sikre at vi ikke for betydelige problemer med chaufførmangel, anbefaler vi at der afsættes 100 Mio kr til demonstrationsprojekter på motorvejsnettet i Danmark, ligesom der sikres tilstrækkelig kapacitet hos myndigheder, styrelser og Ministerier til at Danmark kan blive et af de lande i Europa, hvor det hurtigst bliver muligt at køre med selvkørende lastbiler.
5. I dag er der en tvungen iblanding af biobrændstoffer i al vejtransport i Danmark. Dette er oprindeligt på grund af krav i EU's Vedvarende Energidirektiv, der sikrer at medlemsstaterne skal have en vis mængde vedvarende energi i de drivmidler, der bruges i transportsektoren. På grund af bl.a. den hastige elektrificering af personbiler, er dette ikke længere nødvendigt. Og da 1. generations biobrændstoffer samtidig har en betydelig indirekte klimabelastning, der i dag ikke indregnes i EU's opgørelser, giver det god mening at droppe den tvungne iblanding så hurtigt som muligt. Da

biobrændstofferne samtidig er dyrere, betyder dette en besparelse for vognmandserhvervet.

6. Da en yderligere rabat i vejbeskatningen medfører et provenutab for staten, og da sektoren i forvejen kun betaler for en mindre del af deres eksternaliteter, anbefaler vi samtidig, at de beløb der skal betales i vejbeskatning hæves til EU's maximumbeløb. Det vil dels betyde at provenutabet mindskes, ligesom det igen vil gøre det relativt billigere at køre med el-lastbil i Danmark.

¹ Bl.a.

<https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/transport/truck-study.html> og <https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/>

² Opgjort i 2023 (KF25)

Skrevet af

Christian Rohmann – Rådgiver indenfor Grøn Transport

Jeppe Juul – transportpolitisk chef i RGO

Mere viden

<https://rgo.dk/projekt/hurtigere-elektrificering-af-lastbiler/>



**Rådet for
Grøn
Omstilling**

Rådet for Grøn Omstilling er en uafhængig non-profit miljøorganisation, der har rådgivet om den grønne omstilling i mere end tre årtier. Som en grøn løsningstank vil vi levere konkrete, realiserbare og ambitiøse løsningsforslag, der kan accelerere omstillingen til et absolut bæredygtigt samfund.