

# Tiltag der fremmer omstillingen af den tunge transport

# Hurtigere, nemmere og billigere

Selvom lastbiler er store og fylder på vejene, bliver de let overset rent politisk. Få tiltag er taget for at nedbringe deres klimabelastning og derfor er kun en meget lille del af den tunge vejtransport i dag elektrificeret. Men med CO2-emissionskrav for nye lastbiler fra 2025 i EU, er alle producenter nu klar med el-lastbiler til det europæiske marked.

Selvom lastbiler kun udgør 2 pct. af køretøjerne på vejene, står de for 27 pct. af klimabelastningen fra vejtransporten i EU. Med en forventning om at lastbilkørsel stiger med 40 pct. frem mod 2050, er det vigtigt hurtigt at få omstillet denne sektor.

Elektrificering giver på samme tid mulighed for både markant lavere klimabelastning samt markant lavere luft- og støjforurening – særligt i byerne.

Danmark har nogle af de bedste forudsætninger for en hurtig udskiftning til el-lastbiler. Terrænet er fladt og lastbiler, der kører i Danmark, kører generelt ikke så langt. Samtidig har vi i sammenligning med mange andre lande i Europa, et solidt og velfungerende elnet.

I det efterfølgende gennemgår vi de virkemidler, som vi anbefaler tages i brug i Danmark, for at sikre en hurtig grøn omstilling til el-lastbiler – til gavn for klima, folkesundheden og erhvervets konkurrenceevne.



## HOVEDANBEFALINGER

- De foreslåede 300 mio. kr. på Finansloven slås sammen til én pulje til el-lastbiler, der kan bruges i 2024, inden vejbeskatningen træder i kraft.
- Puljen suppleres med yderligere støtte til køb af el-lastbiler i 2025 og 2026.
- Der etableres en separat pulje til el-lastbiler, der kører mindre end 50.000 km om året og/eller kører i de større byer, uanset størrelse.
- Puljen suppleres med støtte til depotladning i perioden 2024-26.
- De afsatte 275 mio. kr. i Infrastrukturforliget udmøntes hurtigst muligt på at opfylde EU-lovgivningen for udrulning af offentlige ladestander til el-lastbiler (AFIR) langs hovedvejsnettet i Danmark.
- Der bør indføres en garanti for tilslutning til elnettet på max 1 år.
- De største kommuner bør få lov til at implementere nulemissionszoner fra 2025.
- Der indføres et teknologineutralt fortrængningskrav til tunge køretøjer, hvor el sidestilles med biogas og biobrændstoffer i målopfyldelsen af EU's VE-mål for transporten fra 2024.
- Dieselaftgiften bør som minimum hæves, til niveauet i Tyskland.
- Vejafgiften for lastbiler fastholdes og udvides til også at inkludere varebiler.

## Der er ingen grøn omstilling med en rød bundlinje

Selvom alle analyser peger på at el-lastbiler samlet set bliver billigere end diesel lastbiler, er el-lastbiler som udgangspunkt nu så dyre, at en vognmand ikke kan få økonomien til at hænge sammen. Af samme grund investerer vores nabolande massivt i el-lastbiler. Senest har den svenske regering i perioden 2024-26 afsat ca. 3 mia. DKK til grøn omstilling af tunge lastbiler og 1 mia. DKK til at omstille lette lastbiler til el-lastbiler. Den danske regering har sammenlagt afsat 300 mio. kr. i samme periode. Derfor anbefaler vi følgende:

- De foreslåede 300 mio. kr. på Finansloven slås sammen til én pulje til el-lastbiler, der kan bruges i 2024, inden vejbeskatningen træder i kraft.
- Puljen suppleres med yderligere støtte til køb af el-lastbiler i 2025 og 2026.
- Puljen suppleres med støtte til el-lastbiler, der kører mindre end 50.000 km om året og/eller kører i de større byer, uanset størrelse.

Selvom beløbet på 300 mio. kr. er betydeligt mindre end hvad der f.eks. afsættes i Sverige, kan det gøre meget gavn, hvis midlerne bruges smart. For at få maximal effekt anbefaler vi, at de 300 mio. kr. samles i én pulje, der udmøntes samlet fra 2024 og indtil puljen er tom. Dette vil forhindre en stop-go politik, hvor markedet hele tiden afventer næste puljemidler og u hensigtsmæssigt skævvrider markedet. Samtidig vil det muliggøre at så mange vognmænd som muligt kan nå at omstille inden vejafgiften for lastbiler træder i kraft 2025-27.

*“Vognmænd i vores nabolande får nu hurtigere el-lastbiler, grundet høje nationale støtteordninger. Danske vognmænd kan dermed nemt stå tilbage som tabere i den internationale konkurrence på grønne transportprodukter og på sigt billigere fragt.”*

Daria Rivin, klima- og transportrådgiver i Rådet for Grøn Omstilling.



Vi anbefaler, at puljen udelukkende går til at omstille til el-lastbiler, da det er de eneste lastbiler, der kan få 75 pct. Rabat på vejbeskatningen i lande som Danmark og Tyskland, og som indenfor en kortere årrække får en lavere totalomkostning (TCO) end diesel.

Vi foreslår endvidere, at der suppleres med ekstra midler til omstillingen til el-lastbiler i 2025 og 2026. Derudover foreslår vi at der afsættes en særlig pulje til omstilling til el-lastbiler, der enten kører under 50.000 km om året eller kører i de større byer, uanset størrelse. Dette fordi lastbiler, der kører få km årligt, har en større udfordring ved at få en positiv samlet totalomkostning. Desuden er det også netop de køretøjer, der særligt fortrænger luft-

og støjforurening i byerne – særligt, når der bliver indført nulemissionszoner.

## En hurtig og nemmere etablering af ladeinfrastruktur

Det er vigtigt, at den offentlige ladeinfrastruktur kommer på plads hurtigst muligt. Og derfor er det også vigtigt, at EU har besluttet at etablere ladeinfrastruktur til el-lastbiler på hovednettet i Europa. Mere præcist skal der etableres ladehubs for minimum hver 60. km i begge retninger på TEN-T, hvor 15 pct. skal være færdig etableret i 2025, halvdelen i 2027, mens hele nettet skal være dækket senest i 2030. Derudover skal der etableres ladeinfrastruktur i større trafikknudepunkter, som f.eks. Aarhus havn. Vi anbefaler følgende:

- De afsatte 275 mio. kr. i Infrastrukturforliget udmøntes hurtigst muligt på at opfylde EU-lovgivningen for udrulning af offentlige ladestandere til el-lastbiler (AFIR) langs hovedvejsnettet i Danmark.
- Midlerne suppleres med støtte til depotladning i perioden 2024-26.
- Der bør gives en garanti for at få tilslutning til elnettet på max 1 år.





Der er allerede afsat midler til etablering af ladeinfrastruktur i Infrastrukturforliget, ligesom der er en plan for, hvordan AFIR-kravene skal opfyldes i Danmark. Da tilgængelig offentlig ladeinfrastruktur betyder at vognmændene har brug for mindre backup-kapacitet på depoterne, og da Danmark også er et gennemkørselsland for udenlandske lastbiler, anbefaler vi, at Danmark hurtigst muligt opfylder AFIR-kravene, der gælder i 2030 og at alle ladehubs etableres med MCS-ladning. Vi anbefaler i øvrigt, at udbud på statslige arealer laves på en måde, der sikrer at flere forskellige ladeoperatører kan dække et ladehub, så vi sikrer bedst mulig konkurrence på området.

Vi forventer at mere end 70 pct. af opladning af danske el-lastbiler kommer til at foregå på depotet. Men etablering af ladeinfrastruktur på vognmandens matrikel kan både være dyrt og tage lang tid. Derfor foreslår vi dels en støttepulje til etablering af depotladning i perioden 2024-26, samt at vognmanden får en garanti for, at ekstra strøm på matriklen kan leveres maksimalt indenfor 1 år efter bestilling. Dette kan evt. suppleres med muligheden for begrænset tidsmæssig [tilslutning](#).

## De billigste virkemidler

Flere af de foregående initiativer kræver større

samfundsmæssige investeringer. Men derudover er der også en række virkemidler, der betydeligt kan bidrage med en hurtig elektrificering af lastbiler, men som er økonomisk mere overkommelige. Vi anbefaler følgende:

- De største kommuner får lov til at implementere nulemissionszoner fra 2025.
- Teknologineutralt fortrængningskrav til tunge køretøjer, hvor el sidestilles med biogas og biobrændstoffer i opfyldelsen af EU's VE-transportmål.
- Højere dieselaflgift på niveau med Tyskland.
- Vejafgiften for lastbiler fastholdes og udvides til også at inkludere varebiler.

**Nulemissionszoner** sikrer en hurtig grøn omstilling af de lastbiler, der kører i zonen på et grundlag der er lige for alle. I dag er det ikke muligt for kommunerne at indføre nulemissionszoner, selvom flere kommuner har ønsket det. I efteråret 2022 var et lovforslag i høring, men er indtil videre ikke blevet fremsat som lovforslag af den nye regering. En række vognmænd har allerede købt el-lastbiler og etableret ladeinfrastruktur i forventning om at nulemissionszonerne kommer. Samtidig vil nulemissionszoner sænke luft- og støjforureningen markant i de byer. Derfor bør Folketinget hurtigst muligt tillade de større kommuner at indføre zonerne.

EU's **fortrængningskrav** om vedvarende energi i transportsektoren er formuleret i VE-direktivet. Grøn strøm har længe været en del af direktivet, men det har været op til medlemslandene at implementere det i praksis. Det er på tide, at vi i Danmark inkluderer el og sikrer at teknologierne kan konkurrere på lige fod og at også el værdisættes. På kort sigt bør vi medtage al (grøn) el, der bruges til den tunge transport. Konkret vil det betyde, at en el-lastbil, der f.eks. kører 100.000 km/året vil bruge strøm, der har en værdi på mellem 75.- 100.000 kr. om året. Den værdi giver en

betydeligt bedre økonomi for vognmanden og/eller leverandøren, der vil medføre en hurtigere elektrificering. Vi anbefaler, at strøm der bruges til tunge køretøjer indgår på lige fod med biobrændstoffer og biogas fra 1. januar 2024.

I Danmark har vi indrettet os sådan, at vi har en markant lavere **dieselaflgift** end i Tyskland. Det giver ikke mening at Danmark underbyder vores nabolande på at sælge billigere fossile brændstoffer. En lav dieselaflgift betyder at vi i praksis forsinker det tidspunkt, hvor el-lastbiler bliver billigere end diesel lastbiler. Derfor anbefaler vi, at den danske dieselaflgift som minimum forhøjes til det tyske niveau.

**Vejbeskatningen** er et væsentligt bidrag til elektrificeringen af lastbiler, da disse får 75 pct. rabat. Og selvom det danske afgiftsniveau er lavere end det tyske – der ovenikøbet fordobles pr. 1. december 2023, er det et helt afgørende redskab i omstillingen. Selv når afgiften er fuldt indfaset i 2027 er der dog en type erhvervskørsel, der ikke er omfattet og hvor transporten derfor bliver relativt billigere end med lastbiler. Derfor foreslår vi at erhvervsmæssigt indregistrerede varebiler omfattes af vejbeskatningen fra 2027.

## Kontakt

Daria Rivin, klima- og transportrådgiver

Mail: [daria@rgo.dk](mailto:daria@rgo.dk)



Rådet for  
Grøn  
Omstilling

Rådet for Grøn Omstilling får midler fra European Climate Foundation og Transport & Environment til arbejdet med at omstille vejtransporten.