



Faktaark: Anbefalinger til politisk handling på området tung vejtransport

I dag udleder lastbiler på de danske veje cirka 1,7 mio. ton CO₂. En uændret politik betyder en beskedent reduktion i lastbilernes udledninger på kun 0,2 mio. ton CO₂ frem mod 2030. Der er derfor behov for et skift væk fra diesel og over til alternative, klimavenlige drivmidler. Men den seneste klimafremskrivning forudsiger ikke et nævneværdigt skift af drivmidler. Udviklingen kalder derfor på politisk handling allerede nu, hvis lastbilerne skal bidrage til målet i 2030, og hvis Danmark skal have sat kursen mod en klimaneutral tung vejgodstransport senest i 2050.

- Regeringen bør – som annonceret i Klimaprogram 2021 – udarbejde en sektorstrategi for transportområdet med fokus på udbredelse af den nødvendige energiinfrastruktur. Strategien bør særligt planlægges efter, at i hvert fald en del af lastbiltransporten forventeligt vil blive baseret på el som primær energikilde. Herunder bør regeringen:
 - indtænke en kommende efterspørgsel efter el som energiinput til den tunge vejgodstransport i planerne for udbud af elproduktion baseret på vedvarende energi, fx havvind, og i planerne for dimensionering af elsystemet.
 - presse på i EU for hurtig afklaring af, om der er perspektiver i en fælleseuropæisk satsning på elveje. Dette kan ske i forbindelse med den kommende revision af EU-direktivet for infrastruktur til alternative drivmidler.
 - indtænke muligheder for opladning af større køretøjer som en del af planerne for ladestationer til personbiler langs det overordnede vejnet.
 - indtil videre anse EU-Kommissionens udspil til minimumskrav for tankfaciliteter for brint som tilstrækkeligt. Brint kan få en vigtig rolle på de lange ture, men det er endnu for tidligt at satse på et omfattende net af brinttankstationer i Danmark, da der er usikkerhed om teknologiens rolle, og man derfor risikerer store tabte investeringer.
- Danmark bør omfatte den tunge vejgodstransports forbrug af diesel og gas af en generel drivhusgasafgift. Klimarådet har tidligere peget på en generel afgift på drivhusgasser på cirka 1.500 kr. pr. ton i 2030. En drivhusgasafgift af denne størrelse kan og bør være den centrale drivkraft i omstillingen til alternative drivmidler. Sideløbende bør regeringen have fortsat fokus på at udvikle og indføre kørselsafgifter, der er differentieret efter tid og sted, for at sikre en mere hensigtsmæssig beskatning af gener som ulykker, trængsel, støj, luftforurening og slid på infrastruktur, end den nuværende energifgift gør.
- Danmark bør ikke aktivt forsøge at fremme brugen af gaslastbiler i form af fx tilskud til gaslastbiler og gasinfrastruktur. Det betyder blandt andet, at gas bør udfases fra støttepuljerne til tung transport.
- Danmark bør allerede nu hæve den danske afgift på diesel som en forløber for en egentlig afgiftsreform. En højere afgift vil bringe prisen på lastbiltransport tættere på de reelle samfundsøkonomiske omkostninger. Samtidig er der i lyset af de tyske afgiftsforhøjelser og den nuværende grænsehandel på dansk side plads til en forhøjelse af den danske afgift på diesel, der bringer grænsehandlen tættere på ligevægt.