



København d. 8. maj 2024

Transportminister Thomas Danielsen

Folketingets Transportudvalg til orientering

Sendt pr. mail til trm@trm.dk

Dieselafgift, grøn omstilling og bustrafik

Regeringen har indgået aftale med Socialistisk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Enhedslisten og Radikale Venstre om deludmøntning af Grøn Fond (d. 15. april 2024).

Et væsentligt element i aftalen er forhøjelse af dieselafgiften. Denne afgiftsstigning vil ramme bustrafikken, som i forvejen er udfordret. I sidste ende kan det føre til nedskæringer i busdriften og dermed kommer vi længere væk fra et grønnere Danmark og et sundere og renere miljø. Aftalen – og herunder de kompenserende tiltag – tager nemlig ikke højde for den situation og de vilkår, der karakteriserer de forskellige dele af busbranchen: Turistbustrafikken på den ene side og kollektiv bustrafik på den anden side

Turistbustrafikken står – ligesom vejgodstransporten – på tærsklen til en grøn omstilling, hvor forudsætningerne, teknologierne og infrastrukturen endnu ikke er på plads. En dieselafgift for turistbustrafikken, der ikke suppleres med en økonomisk ramme til grøn omstilling og effektivisering af busbranchen skubber blot branchen og dermed danskerne længere væk fra en fremtid med turistbustrafikken som et effektivt og grønt alternativ for danskernes transport. Vi tillader os at minde om, at selv med konventionelle drivmidler turistbusserne og fjernbusserne blandt de mindst klimabelastende transportformer, danskerne har til rådighed i dag.

DPT og DI Transport vil gerne kvittere for, at ministeren har valgt at sætte gang i en analyse af turistbussernes vilkår og muligheder for grøn omstilling og imødeser en dialog om emnet. Der bør i forlængelse heraf sikres en ramme til grøn omstilling og effektivisering i turistbustrafikken sammenlignelig med den model, der er aftalt for vejgodstransporten.

For så vidt angår den kollektive bustrafik, flextrafikken og den specialiserede befordring som kommunerne indkøber hos transporterhvervet er situationen en anden, da den grønne omstilling allerede er godt på vej. Ved udgangen af 2024 vil cirka 40 pct. af den kollektive rutebustrafik være omstillet til elbustrafik og der er en klar og bred hensigt hos kommuner og regioner om at fortsætte denne grønne omstilling for flere busser og for flextrafikken. Det er vores frygt, at forudsætningerne i landets trafikselskaber, regioner og kommuner for at gennemføre den grønne omstilling svækkes med den aftalte afgiftsforhøjelse, idet den alene udhuler det finansielle grundlag i kommuner og regioner.

Som udgangspunkt vil vi anbefale, at Finansministeriet går i dialog med KL og Danske Regioner om en model der sikrer, at de holdes skadesløse for udviklingen gennem enten en PL-regulering eller en



opgørelse efter DUT-princippet. En sådan regulering vil efter Dansk PersonTransport beregninger for 2025 beløbe sig til cirka 30 mio. kr. for den kollektive bustrafik (kun diesel), cirka 13 mio.kr. for flextrafikken og endnu skønnet 4-5 mio. kr. for øvrige kommunale kørselsordninger.

Alternativt bør der etableres en pulje, der understøtter den grønne omstilling af den offentligt indkøbte trafik med en udformning, så den på passende vis dækker bustrafikken, flextrafikken samt den offentligt indkøbte personbefordring i kommuner og regioner. Sådan et tiltag kan med fordel udformes som en udvidelse (beløbsmæssigt) og forlængelse (tidsmæssigt) af den eksisterende pulje til Grønne busser og grøn flextrafik (2022 til 2026) som parterne bag Infrastrukturplan 2035 har etableret. Puljen er blevet etableret med 250 mio. fordelt på fem udlodninger af 50 mio. kr. Ved den seneste udlodning i december 2023 blev der søgt om tilskud for 73 mio. kr. Dette indikerer behovet for en forøgelse på yderligere 25 mio. kr. om året svarende til 125 mio. kr.

Med venlig hilsen

Michael Møller Nielsen

Dansk PersonTransport

Karsten Lauritzen

DI Transport