

## Forslag til folketingsbeslutning om klimatiltag via omstilling af transportsektorens energiforsyning

Folketinget pålægger regeringen at fremlægge konkrete forslag til, hvorledes en række tiltag til omstilling af transportsektorens energiforsyning kan bidrage til at reducere trafikens CO<sub>2</sub>-udledning.

### *Bemærkninger til forslaget*

Dette beslutningsforslag udgør et af flere som tilsammen udgør en pakke, som sigter på at reducere transportområdets klimabidrag. Skiftende regeringer har svigtet at gøre en indsats for at reducere transportsektorens klimabidrag, selvom det ikke har skortet på rapporter, som gennem årene har peget på konkrete tiltag, som derefter blot er lagt på hylden eller syltet.

I dette forslag er fokus på forskellige tiltag til omstilling af transportsektorens energiforsyning og som vil have en positiv klimaeffekt.

I det følgende præsenteres et udsnit af mulige tiltag, som er hentet fra den ikke offentliggjorte rapport fra 2015 fra Transportministeriet "Roadmap for udfasning af fossile brændstoffer".

**Forlængelse af afgiftsfritagelse på nye teknologier.** Tiltaget består i en afgiftsfritagelse på nye teknologier. Afgiftsfritagelsen vil medføre, at salgsprisen for biler, der er baseret på nye teknologier, f.eks. el og brint vil blive reduceret. Afgiftsfritagelse øger incitamentet til at købe biler baseret på nye teknologier frem for afgiftsbelagte konventionelle biler.

Det vurderes, at en afgiftsfritagelse for el- og brintbiler kan være med til at skabe grundlaget for en tidlig indfasning af disse.

Endvidere er der set en afledt effekt i form af, at en række private investorer på baggrund af den tidligere afgiftsfritagelse, har valgt at investere i infrastruktur i et anseeligt omfang. Da der fortsat vil være et behov for udbygning af infrastrukturen, er det vigtigt fortsat at signalere, at man satser på nye teknologier.

**Forlængelse af partnerskaber for elbiler.** Tiltaget omfatter en videreførelse af Energistyrelsens elbilpartnerskabsordning. I Energifaen fra 2012 blev der afsat i alt 40 mio. kr. til partnerskaber for elbiler i perioden 2013-2015. De afsatte midler skulle bidrage til at sikre en fortsat udbygning af både køretøjsflåder og infrastruktur i Danmark.

Det vurderes, at potentialet for elbiler i offentlige og private flåder er meget stort. I en række tilfælde er det allerede i dag økonomisk rentabelt for virksomheder og kommuner at udskifte konventionelle biler med elbiler. Tiltaget kan understøtte en overvindelse af de barrierer, der er i en opstartsfasen for realiseringen af elbilens videre udbredelse samt udviklingen på området. Effekten på mobilitet vurderes uændret og i nogle tilfælde vil bilejeren kunne opleve mobiliteten forbedret. Tiltaget vil være forbundet med en positiv effekt på både energieffektivisering og omstilling til vedvarende energi.

### **Skærpede energikrav og krav om indkøb af mere energieffektive biler i den offentlige sektor.**

Trafikstyrelsen har udgivet anbefalinger til det offentlige køb af biler med lavt energiforbrug. Tiltaget går ud på at gøre disse anbefalinger obligatoriske, så der stilles energikrav til de biler, som det offentlige køber eller leaser. Tiltaget vil reducere energiforbruget og dermed udledningen af drivhusgasser.

Trafikstyrelsen skønner, at 10 pct. af indkøbene allerede følger tiltagets anbefalinger. Der er derfor regnet med, at der kan opnås en yderligere reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen på 15 pct. for de resterende 90 pct. af de nyindkøbte køretøjer. Dette svarer til omkring én energiklasse. Besparelsen opnås både ved fokusering på at få udskiftet de mest energiforbrugende køretøjer og ved krav til energiklasse. Der er "metodefrihed", dvs. at der kan indkøbes konventionelle biler i de mest energieffektive energiklasser eller f.eks. elbiler. Energibesparelspotentialet vurderes at være 0,6 PJ pr. år i 2020, 2035 og 2050.

Tiltaget regnes for at være udgiftsneutralt og påvirker dermed ikke mobiliteten. Tiltaget vurderes endvidere, at kunne påvirke omstillingen til vedvarende energi i en positiv retning.

**Reducerede kørselsafgifter for nye teknologier.** Såfremt der indføres kørselsafgifter på sigt, kan det ske på en måde, hvor betalingen differentieres i forhold til bilernes performance mht. CO<sub>2</sub>-emissioner mv. Nedsat kørselsafgift kan være et effektivt virkemiddel i forhold til at fremme nye teknologier, der er nået en vis modenhed mht. teknologiudvikling og pris.

Det er vurderingen, at det vil være attraktivt at erhverve et køretøj, hvor man kan få reduceret de daglige omkostninger til transport og dermed giver tiltaget en positiv effekt på mobiliteten. Effekten vil være, at man kan øge andelen af biler med lavt eller intet CO<sub>2</sub>-udslip. Som sideeffekt kan man reducere både støj og lokal luftforurening, hvilket især vil have betydning i byerne.

**Fritagelse for betaling for parkering (nye teknologier).** Tiltaget omhandler en direkte fritagelse for betaling for parkering for biler med nye klima- og miljøvenlige teknologier. Tiltaget sigter mod at gøre det relativt mere attraktivt at have biler med nye klima- og miljøvenlige teknologier, idet det sikrer trafikanterne nemmere adgang til parkering.

Det er vurderingen, at det vil være attraktivt at erhverve et køretøj, hvor man kan få reduceret de daglige omkostninger til transport og dermed har tiltaget en positiv effekt på mobiliteten. Tiltaget vil kunne fremme omstilling til vedvarende energi.

**Afgiftslempelse på brint.** For brintteknologier er det især køretøjet, der er dyrt. Da brint er energikrævende at producere, er det umiddelbart et dyrere drivmiddel end f.eks. el. Det kan overvejes at reducere den samlede afgift på brint.

Effekten på mobilitet vurderes uændret og i nogle tilfælde vil bilejeren kunne opleve mobiliteten forbedret. Tiltaget vil være forbundet med en positiv effekt på både energieffektivisering og omstilling til vedvarende energi. Tiltagets potentiale er dog forbundet med store usikkerheder. Umiddelbart vurderes det, at tiltaget ikke vil have den store effekt, i forhold til anvendelsen af brint til transport, da det som angivet, især er køretøjernes pris, der udgør en barriere for omstilling.

**Tilskud til etablering af infrastruktur til brint.** Såfremt man ønsker at indfase brintkøretøjer, vil der være behov for en parallel udbygning med brintinfrastruktur. Der er tale om en meget betydelig investering, der dog med tiden kan afskrives via drivmidlet.

Effekten på mobiliteten afhænger af den konkrete udformning af tilskuddet til infrastruktur. Det vurderes, at en forrentning af infrastruktur til brint vil være forholdsvis ringe i en lang årrække. Dette medfører, at en indfasning af brintbiler reelt kan blive bremset af mangel på infrastruktur. Dette taler for, at staten i et vist omfang understøtter en udrulning af en basisinfrastruktur, men der er ikke regnet konkret på tiltaget. Der er med Energiaftalen fra 2012 afsat 10 mio. kr. til støtte til brintinfrastruktur. Tilskud til udrulning af infrastruktur vil have en potentiel effekt på omstillingen, men kræver, at de øvrige barrierer mht. til merpris på køretøjer mv. håndteres samtidigt.

**Krav om infrastruktur til alternative drivmidler.** Man kan, som man har gjort tidligere i Sverige, stille krav til tankstationer af en vis størrelse (målt på omsætning) om, at disse skal stille et alternativt drivmiddel til rådighed. På denne måde har man i Sverige fået etableret en vis infrastruktur til forskellige alternative drivmidler.

Effekten på mobiliteten afhænger af den konkrete udformning. Det vurderes, at et krav om infrastruktur til alternative drivmidler ikke alene vil kunne drive en egentlig udvikling. Omvendt er en etablering af dækkende tankningsfaciliteter en nødvendighed for en udrulning af alternative drivmidler. Derfor vil et krav om infrastruktur skulle sammentænkes med virkemidler, der driver køretøjssiden.

**Tilskud til forstærkning af elnet.** I takt med at udbredelsen af elbiler bliver større i Danmark, kan der opstå et behov for at forstærke elnettet flere steder. Dette vurderes først at blive aktuelt et stykke tid efter 2020. Mobiliteten vurderes i første omgang at være upåvirket. Det må vurderes, at en markant øget elbilsandel i sig selv vil medføre, at el-leverandører vil investere i en forstærkning af elnettet. Det kan dog ikke udelukkes, at der derudover vil være behov for en statslig medfinansiering. Dette skal også ses i en sammenhæng, hvor der sker en samtidig forøgelse af vindmøllekapaciteten, hvor der ligeledes vil være behov for større kapacitet i elnettene.

**Internationalt arbejde for skærpede krav til skibe og fly.** Luft- og skibsfart er internationale sektorer, som gør det nødvendigt at finde globale løsninger, der sikrer ens vilkår på tværs af landegrænser. Her skal Danmark fortsat arbejde for internationale aftaler og løsninger.

EU har ladet den del af international luftfart, der opereres inden for EU, omfatte af EU's kvotehandelssystem. Samtidig arbejdes der i FN's luftfartsorganisation, ICAO på at kunne nå til enighed om globale bindende virkemidler i 2016.

For skibsfart forhandles der i EU om et monitorerings- og rapporteringssystem for skibe i EU-fart, der følger skibenes energieffektivitet og CO<sub>2</sub> udledning. Parallelt hermed arbejdes der i FN's søfartsorganisation, IMO, ligeledes med at finde bindende virkemidler, som kan supplere IMO's eksisterende krav til nye skibes energieffektivitet, hvor nye skibe fra 2025 skal være 30 pct. mere energieffektive end i dag.

Det vurderes, at en international aftale er afgørende for at kunne tage hånd om sektorens omstilling. Effekten vil på sigt være positiv på en omstilling til vedvarende energi. Effekt på mobiliteten afhænger af, i hvilket omfang luftfarten og skibsfarten påvirkes økonomisk.

**Fossilfri togdrift på ikke-elektrificerede togstrækninger.** Tiltaget er rettet mod, at togene på de resterende ikke-elektrificerede togstrækninger efter gennemførslen af Togfonden DK skal overgå til fossilfrie drivmidler. Det kan f.eks. være i form af yderligere elektrificering, indførsel af batteridrevet tog eller gennem omstilling af togdriften til biodiesel eller brintteknologi. Efter gennemførslen af Togfonden DK drejer det sig om omkring 40 pct. af det samlede banenet i 2030 og 20 pct. af det samlede antal togkm. i Danmark i 2030.

Det vurderes umiddelbart, at de samfundsøkonomiske gevinster ved en yderligere elektrificering af togdriften ikke står mål med investeringsomfanget i form af både togmateriale og jernbaneinfrastruktur (køre-ledninger mv.). Der bør i stedet ses på andre drivmiddelsløsninger for den restende ikke-elektrificerede togdrift, som f.eks. batteri-, biodiesel- eller brintteknologi. Disse drivmiddelsløsninger vil ikke kræve samme markante investering i infrastrukturen, og kan derfor på længere sigt være samfundsøkonomisk attraktive løsningsmodeller, som passer ind på de mindre jernbanestrækninger.