



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 30. januar 2020  
J. nr. 2020-244

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. januar 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

### **Spørgsmål nr. 230:**

Vil ministeren udarbejde en kort præsentation af den tyske regerings tiltag, som foregår under betegnelsen "Verkehrswende", bl.a. med den hensigt at flytte transport fra biler til kollektiv trafik, herunder ved at sænke billetpriserne gennem momsreduktion herpå? Vil ministeren kommentere, i hvor høj grad regeringen anser disse tyske tiltag som mulige tiltag anvendt i Danmark som led i en klimahandlingsplan?

### **Svar:**

Jeg har fået følgende oplyst af den danske ambassade i Berlin, som jeg henholder mig til:

### **"Berlin: Aktuelle transportpolitiske emner med fokus på CO<sub>2</sub>-reduktion"**

#### CO<sub>2</sub> handel:

*Den tyske regering vil indføre en CO<sub>2</sub> pris inden for sektorerne transport og varme. Prisen er fastlagt til pr. 1. januar 2021 at være 25 euro pr. ton. Herefter stiger prisen gradvist indtil den i 2025 når en pris på 55 euro pr. ton. I år 2026 skal prisen være markedsbaseret, men inden for et spænd på mellem 55 og 65 euro pr. ton. Dette skal ske gennem en ny national emissionshandel vha. certifikater.*

### **Sektorområde - Transport**

#### **A. Udbygning af opladnings-infrastruktur**

*Den tyske regering lægger særlig vægt på udbygningen af opladningsinfrastruktur til elbiler med en målsætning om 1 mio. opladere inden 2030, herunder på alle tankstationer. Udbygningen skal ske inden for rammerne af en masterplan, som udformes i dialog med energisektoren og bilindustrien. Målsætningen vil blive støttet igennem en række programmer, herunder bl.a. med fokus på fælles opladningsmuligheder i etageejendomme og på arbejdspladser. I private hjem vil installationen blive støttet med en fradragsordning.*



Derudover vil man øge antallet af opladere fra pt. 21.100 til 50.000 inden for de næste to år.

Side 2/4

### **B. Fremme af omstilling til el-personbiler**

Den tyske regerings mål er, at der i 2030 skal være op til 10 mio. eldrevne personbiler i Tyskland. For at nå dette mål, vil regeringen bl.a. gøre følgende: Forlænge skattemæssige fordele for tjenestebiler, som er el- eller hybrid-drevne frem til 2030 samt sænke tjenestebilsskatten for elbiler, som har kostet under 40.000 euro fra 0,5 til 0,25 pct. Det skal være muligt for delstater og kommuner at indføre emissionskrav til busser, taxier og udlejningsbiler. På et møde mellem forbundsregeringen og bilindustrien primo nov. nåede man til enighed om at øge det aktuelle tilskud til elbiler (under en listeprijs på 40.000 euro) fra tidligere 4.000 euro til 6.000 euro, heraf 3000 euro betalt af producenter. For biler med en listeprijs over 40.000 euro vil tilskuddet være 5.000 euro. Den tyske regering forventer, at dette vil føre til et øget salg af elbiler i størrelsesordenen 650.000 til 700.000 om året. Branchen vil fortsat finansiere halvdelen af tilskuddet, hvilket betyder begrænset gevinst ved rabatordningen for forbrugeren.

### **C. Udviklingen af biobrændstof understøttes**

Statslig understøttelse af udvikling af biobrændstof baseret på affalds- og restprodukter.

### **D. Forøge attraktivitet af offentlig transport**

Den 5. november 2019 besluttede forbundsregeringen at øge statens tilskud til kommunal transportfinansiering fra 332 mio. euro om året til ca. 665 mio. euro om året i 2020 og 1 mia. euro om året fra 2021. En yderligere stigning er planlagt pr. 2025 til 2 mia. euro. Beløbet vil stige med 1,8 pct. årligt. Finansieringen vil være med særlig vægt på regional skinneinfrastruktur samt biogas-, brint- og eldrevne busser. Der vil være mulighed for støtte til op til 10 pilotprojekter med billigere offentlig transport, herunder det såkaldte 365-euro-årskort (efter wiensk forbillede).

### **E. Udbygning af cykelinfrastruktur**

Den tyske regering vil investere yderligere 900 mio. euro i udbygning af cykelinfrastruktur for at støtte trafiksikkerhed og styrke cykelbetingelserne generelt. Hermed bruges i alt 1,4 mia. euro på cykelinfrastruktur i perioden 2020-2023. Prioriteter er at udbygge og forbedre cykelstier både i by- og landområder samt udbygge parkeringsmuligheder. Herudover vil forbundsregeringen forbedre cyklisternes rammebetingelser gennem forskellige lovændringer, f.eks. ang. forhøjede bøder for parkering på cykelstier og ændring af trafikforordningen, så det bliver muligt at oprette cykelzoner. Udbygningen af cykelinfrastruktur i fx Berlin går dog langsomt, og ambitionsniveauet synes fortsat relativt lavt – ikke mindst sammenlignet med danske forhold.

### **F. Styrkelse af skinneinfrastruktur**

Den tyske regering og Deutsche Bahn vil udbygge skinneinfrastrukturen med sammenlagt 86 mia. euro frem mod 2030 og sikre forbindelser på hovedstrækninger hver 30. minut. Investeringerne skal samtidigt muliggøre yderligere godstogsransport. Deutsche Bahn vil blive støttet med yderligere 1 mia. euro. årligt.

### **G. Lastbiltransport**

Forbundsregeringen vil understøtte mere klimavenlige løsninger for lastbiler, f.eks. el- eller brint-drevne lastbiler og støtte udbygning af tank- og ladeinfra-



struktur. Der arbejdes også på en reform af motorvejsafgifter for lastbiler, således at denne bliver CO<sub>2</sub>-differentieret.

Side 3/4

### **H. Modernisering af indenlandsk transport ad vandvejen**

Forbundsregeringens målsætning er at øge andelen af indenlandsk transport, som sker ad vandvejen. Den tyske regering vil videreudvikle støtte til bæredygtig modernisering af skibe til varetransport, og afgifter på landstrøm vil blive sænket.

### **I. Udvikling af strømbaseret brændstof**

Der vil skulle tilvejebringes rammebetingelser rettet mod power-to-x-brændstof i stor skala.

### **J. CO<sub>2</sub>-relateret beskatning på personbiler**

Forbundsregeringen vil tilpasse beskatning af personbiler, så denne i højere grad afspejler CO<sub>2</sub>-aftryk.

### **K. Billigere togrejser, dyrere flyrejser**

Den tyske regering ønsker med en række skatte- og afgiftsmæssige incitamenter pr. 1. april 2020 at styrke klimavenlig adfærd inden for transportområdet. Dette dækker bl.a. over en lempelse af moms på togbilletter til længere afstande, som reduceres fra 19 pct. til 7 pct. og øgede afgifter på flybilletter. Priserne på togbilletter vil dermed falde med ca. 10 pct. Herved forventes et øget passagerantal, og provenuet herfra vil kunne benyttes til yderligere modernisering af skinneinfrastrukturen.

Fsva. flytrafik, lægges der konkret op til, at afgiften på flybilletter til europæiske destinationer stiger med 5,53 euro til 13,03 euro. På mellemlange strækninger op til 6.000 kilometer planlægges en stigning på 9,58 euro til 33,01 euro. Flyrejser til fjerne destinationer planlægges i fremtiden belagt med en afgift på 59,43 euro, hvilket vil være 17,25 euro mere end hidtil. Med ændringen af loven om luftfartsskatter forudses statens provenu forøget med 470 mio. euro i det kommende år og 785 mio. fra 2021, når afgiftsreguleringen dækker hele året.

### **L. Udbygning af brintinfrastrukturen**

Udbygningen af den tyske brintinfrastruktur fortsættes med åbningen af op til 15 stationer om året frem til 2021. Efter planen skal Tyskland ved udgangen af 2021 have kapacitet til at betjene 60.000 brintdrevne personbiler og 500 brintdrevne erhveruskøretøjer.

### **M. Øvrigt**

Der har i Tyskland i en længere periode været en politisk debat om indførelse af hastighedsbegrænsning på de tyske motorveje. I debatten er hovedargumenterne for en hastighedsbegrænsning dels øget trafiksikkerhed på motorvejene, dels emissionsreduktion. Det tyske socialdemokrati (SPD) og oppositionspartierne til venstre for midten har hidtil stået alene bag ønsket om hastighedsbegrænsningen, men efter ADAC (Tysklands pendant til FDM og Europas største bilistforening med 17 mio. medlemmer) i januar 2020 ændrede holdning til hastighedsbegrænsningen fra modstander til neutral, ses der nu mulighed for begyndende politisk enighed om en hastighedsbegrænsning.

Derudover er der generelt i Tyskland væsentlige udfordringer med implementeringshastigheden for infrastrukturprojekter, hvilket også er med til at for-



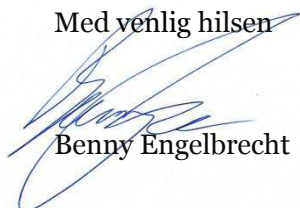
*sinke de ofte medfølgende emissionsreduktionsgevinster, herunder fsva. jernbaneinfrastrukturprojekter. Det kan i denne sammenhæng oplyses, at fem tyske journalister fra store, landsdækkende aviser den 30. januar rejser til hhv. Femern og København for netop at lære mere om, hvordan store byggeprojekter gennemføres effektivt og inden for budgetrammerne i Danmark.*

*Yderligere detaljer om tiltag på transportområdet kan findes på det tyske transportministeriums hjemmeside <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/Haushaltsmittel-fuer-klimaschutz.html>*

Den danske ambassade oplyser endvidere, at betegnelsen "Verkehrswende" ikke er en officiel betegnelse, men derimod en betegnelse der i Tyskland bruges bredt om klimarelaterede transportinitiativer; det være sig på centralregeringsniveau, på lokalt niveau eller privat. Ovennævnte oversigt fra ambassaden omfatter således transportrelaterede elementer i den tyske regerings klimapakke.

I den danske regering er vi åbne overfor at lade os inspirere af erfaringer og initiativer i andre lande med lignende udfordringer, herunder de tyske tiltag, som led i arbejdet med den danske klimahandlingsplan. Konkret til det nævnte initiativ om at sænke billetpriserne i den kollektive trafik gennem momsreduktion må jeg dog bemærke, at personbefordring med kollektiv trafik allerede er moms fritaget i Danmark.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht