

---

# Klimapartnerskab for landtransport

---

Sektorkøreplan

Marts 2021



## **BAGGRUND OM KLIMAPARTNERSKABER OG SEKTORKØREPLANER**

Regeringen og erhvervslivet har etableret 13 klimapartnerskaber inden for erhvervslivets sektorer, som skal styrke dansk erhvervslivs grønne omstilling og understøtte opfyldelsen af Danmarks klimamål om 70 pct. reduktion af drivhusgasudledningen i 2030.

I foråret 2020 afleverede hver af de 13 klimapartnerskaber en rapport med sine ambitioner for den grønne omstilling og anbefalinger til politiske tiltag, der kan understøtte virksomhedernes indsats. Efterfølgende er der indgået en række politiske aftaler, som følger op på mange af klimapartnerskabernes anbefalinger.

Med sektorkøreplaner for de enkelte klimapartnerskaber samles regeringens og udvalgte af erhvervslivets tiltag i én fælles plan, der giver overblik over de igangsatte indsatser, som der vil blive arbejdet med at implementere de kommende år.

I sektorkøreplanerne beskriver erhvervslivet først sine målsætninger og indsatser, hvorefter regeringens tiltag for at understøtte sektorens grønne omstilling beskrives.

De første seks sektorkøreplaner færdiggøres i foråret 2021. De resterende syv sektorkøreplaner færdiggøres i efteråret 2021.

# Indhold

<b>Side 4</b>	<b>Forord</b>
<hr/>	
<b>Side 6</b>	<b>Erhvervslivets målsætninger og tiltag for CO<sub>2</sub>-reduktioner</b>
<hr/>	
Side 7	Status og perspektiver for virksomhedernes arbejde med CO <sub>2</sub> -reduktioner
Side 9	Klimapartnerskabets målsætninger og initiativer
<b>Side 14</b>	<b>Regeringens tiltag for at understøtte sektorens grønne omstilling</b>
<hr/>	
Side 16	Politiske tiltag
Side 19	Indsatser i det fremadrettede arbejde

# Forord

Danmark går forrest i kampen mod klimaforandringerne, og danske virksomheder har en vigtig rolle i at sikre en grøn omstilling, som understøtter job, velfærd, eksport og konkurrenceevne. Derfor har regeringen og erhvervslivet etableret 13 klimapartnerskaber inden for erhvervslivets sektorer, som skal styrke dansk erhvervslivs grønne omstilling og understøtte opfyldelsen af regeringens mål om 70 pct. reduktion af drivhusgasudledningen i 2030.

Klimapartnerskaberne blev etableret i november 2019, og i foråret 2020 afleverede partnerskaberne deres bud på, hvordan de enkelte sektorer kan bidrage til den grønne omstilling, og hvordan regeringen kan understøtte erhvervslivet i dette. Efterfølgende er der indgået en række politiske aftaler, som følger op på mange af klimapartnerskabernes anbefalinger.

Med sektorkøreplaner for hvert af de 13 klimapartnerskaber gør vi nu foreløbig status på tiltag og resultater for de enkelte erhvervsområder, så vi på den baggrund kan arbejde fremad, hvor der stadig er udfordringer, herunder også af mere tværgående karakter.

Vejgodstransporten er i kraft af den direkte beskæftigelse i transporterhvervet og afledte aktiviteter i samfundet en vigtig del af den danske økonomi og beskæftigelse. CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektoren udgør samtidig en væsentlig del af CO<sub>2</sub>-udledningen i Danmark.

Opgør man udledningen fra lastbiler, varebiler og busser, udgjorde de godt 32 pct. af transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning i Danmark. Dermed er en løsning på landtransportens klimaudfordring en vigtig del af vejen til at nå klimamålsætningen på 70 pct. reduktion af Danmarks udledning af drivhusgasser i 2030.

Klimapartnerskabet for Landtransport har samlet de væsentligste aktører inden for vej- og banetransport i Danmark og præsenteret en række forslag til reduktion af sektorens CO<sub>2</sub>-udledninger frem mod 2030. Bag forslagene står ligeledes en bred skare af interessenter fra fagbevægelsen, virksomheder, miljø- og klimaorganisationer, myndigheder, forskere og andre eksperter med viden på området.

Klimapartnerskabet for Landtransport har med sin rapport præsenteret et bredt og kvalificeret bud på løsninger på klimaudfordringen i sektoren, og regeringen har efterfølgende fremlagt en række udspil og tiltag, der medfører væsentlige reduktioner i sektoren frem mod 2030.

Forslagene er mange og spænder vidt fra forslag om levering i ydertimer, forsøg med dobbelttrailere og optimering af vægt og dimensioner på lastbiler til indkøb af grønne køretøjer, opsætning af tank- og ladeinfrastruktur samt forslag om øget brug- og udvikling af bæredygtige drivmidler.

Regeringen og Klimapartnerskabet for Landtransport er enige i tilgangen til løsninger på klimaudfordringen i sektoren, nemlig at reduktionstiltag skal gå hånd i hånd med den fortsatte udvikling af vækst og beskæftigelse i transporterhvervet.

Regeringen indgik i december 2020 en ambitiøs aftale om en grøn omstilling af vejtransporten, som sikrer drivhusgasreduktioner, ro om bilafgifterne og en langsigtet regulering af grønne brændstoffer til de fossile biler. Og så vil lastbilerne fra 2025 blive omfattet af en ny, CO<sub>2</sub>-differentieret vejafgift. Tiltagene vil tilsammen reducere udledningerne fra transportsektoren med 1 mio. ton i 2025 og 2,1 mio. tons i 2030.

Regeringen, erhvervslivet og resten af Danmark har fået en fælles opgave, der skal løses på 10 år. Nemlig at nedbringe vores drivhusgasudledninger med 70 pct. i 2030. Status er, at vi cirka halvandet år inde i den periode allerede har truffet beslutninger, der bringer os godt en tredjedel af vejen.

For at komme videre med den grønne omstilling skal vi kontinuerligt forbedre os, træffe nye beslutninger og finde nye veje. Det ligger der i at ville være et foregangsland. Derfor ser vi også frem til at fortsætte det stærke samarbejde mellem regeringen og erhvervslivet om grøn omstilling inden for landtransport.

### **Formandskabet for klimapartnerskabet for Landtransport**

Formand Jens Bjørn Andersen,  
Adm. dir. DSV Panalpina A/S

Næstformand Anne Kathrine Steenbjerge,  
Adm. dir. Ancotrans

Næstformand Martin Danielsen,  
Adm. dir. Schou-Danielsen Logistik A/S

### **Erhvervsminister**

Simon Kollerup

### **Klima-, energi- og forsyningsminister**

Dan Jørgensen

### **Transportminister**

Benny Engelbrecht



---

# Erhvervslivets målsætninger og tiltag for CO<sub>2</sub>-reduktioner

---

# Status og perspektiver for virksomhedernes arbejde med CO<sub>2</sub>-reduktioner

I slutningen af 2019 nedsatte regeringen 13 klimapartnerskaber, som skulle komme med forslag til at reducere klimabelastningen i samfundet. Siden anbefalingerne blev afleveret den 10. marts 2020, er verden markant forandret som følge af den globale COVID-19-pandemi. Det ændrer imidlertid ikke på, at klimaudfordringerne fortsat består, og at klimapartnerskabernes anbefalinger fortsat er afgørende vigtige at følge op på.

Vi blev i Klimapartnerskabet for Landtransport bedt om at komme med anbefalinger til CO<sub>2</sub>-reduktion af den tunge transport samt bus- og taxi-transport, der ikke er omfattet af en offentlig servicekontrakt. Dermed blev arbejdsopgaven for Klimapartnerskabet for Landtransport afgrænset til at komme med forslag til CO<sub>2</sub>-reduktion inden for områderne lastbiler, varebiler, jernbane, bus og taxi, der ikke er omfattet af en offentlig servicekontrakt.

Disse anbefalinger er fortsat lige så relevante, som da vi afleverede dem. Nogle af anbefalingerne kan transportbranchen selv levere på, og andre af anbefalingerne kræver, at der fra politisk hold ryddes sten af vejen, så branchen får mulighed for at handle på den grønne omstilling.

Klimapartnerskabet har noteret sig den politiske aftale om grøn omstilling af vejtransporten fra den 4. december 2020, der dels gennemfører et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav og dels en kilometer-baseret afgift for lastbiler, hvor sidstnævnte især vil øge omkostningerne for vejgodstransporten, hvilket alt andet lige vil betyde, at der er færre penge hos transportvirksomhederne til at investere i grønne teknologier, og at transportydelse bliver dyrere for transportkunderne. Klimapartnerskabet for Landtransport bemærker,

at en kilometerafgift for lastbiler ikke var en del af anbefalingen fra klimapartnerskabet, og havde foretrukket, at indtægterne fra afgiften var gået til en grøn omstilling af vejgodstransport, f.eks. til tilskud til køb af grønne lastbiler. Selvom der det seneste år er indgået flere politiske aftaler, der leverer en grøn omstilling af landtransporten, så er der fortsat behov for politiske initiativer, der kan understøtte en konkurrencedygtig grøn omstilling af transportbranchen.

Det er en stor opgave, som vil påvirke hele samfundet, og som vi skal løfte i fællesskab, hvis vi samtidig skal bevare danske jobs og fortsat være konkurrencedygtige med udlandet. Derfor er det også glædeligt, at forslagene, som Klimapartnerskabet for Landtransport afleverede til regeringen, er blevet til i tæt samarbejde med en række aktører i og omkring branchen. Kun ved et fortsat fælles fokus fra alle relevante aktører og fra politisk hold kan vi nå i mål med den grønne omstilling af transportbranchen.

Det er vigtigt, at vi ikke blot har fokus på at nå målet, men også på hvordan vi når målet. For den grønne omstilling skal gå hånd i hånd med fortsat jobskabelse, konkurrenceevne og en effektiv mobilitet i samfundet. Transportbranchen har stor betydning for erhvervslivet og resten af samfundet. Derfor er det vigtigt at opretholde en høj mobilitet for personer og varer, så vi også i fremtiden kan tilvejebringe fundamentet for et velfungerende og velstående Danmark og samtidig være et grønt foregangsland.

Vi må også erkende, at det blandt andet på grund af den teknologiske udvikling, den internationale konkurrencesituation og transportsektorens afgørende betydning for mobilitet

og økonomien i Danmark, ikke er muligt eller realistisk at nå en 70 pct. reduktion for hele Klimapartnerskabet for Landtransport inden 2030. Men det er muligt at komme et godt stykke ad vejen og samtidig anviser de videre spor frem mod 2050.

Det er vigtigt at huske på, at klimaproblematikken er grænseoverskridende. Vi er i Danmark dybt afhængige af den internationale teknologiske udvikling og de beslutninger, som træffes rundt om i verden, samtidig med at der hele tiden opstår nye muligheder som følge af forskning, udvikling og politiske beslutninger. Samtidig ændres udbuddet af grønnere køretøjer sig løbende. Det er derfor vigtigt, at vi i Danmark følger tæt med i denne udvikling, så vi formår at udnytte mulighederne for grøn omstilling, når de opstår.

Danmarks indsats skal også ses i sammenhæng med de regulatoriske tiltag, der iværksættes i EU. Transportbranchen er i høj grad reguleret på EU-plan, og en dansk indsats kan ikke stå alene, men bør koordineres med en stærk indsats i EU for at skabe en grøn omstilling af transportsektoren på europæisk plan og lige vilkår i det konkurrenceprægede marked.

I nedenstående opsummerer vi med udgangspunkt i klimapartnerskabets rapport en række af de centrale målsætninger og initiativer. Man bør være bevidst om, at Klimapartnerskabet ikke har nogen beføjelser til at pålægge virksomheder eller andre aktører, at disse anbefalinger skal følges, det kan i sagens natur kun være anbefalinger. Det er dog positivt, at selvom der kun er gået knapt et år siden rapporten blev afleveret, så er det alligevel i fællesskab med det politiske niveau lykkedes at lægge en række af grundstenene til en grøn omstilling af transportsektoren.

Vi har som samfund fortsat meget, vi kan gøre, og meget vi skal nå, hvilket nedenstående initiativer også afspejler. Derfor skal vores opfordring lyde, at vi skal fortsætte det gode samarbejde om den grønne omstilling – det har vi alle en interesse i, og det er helt afgørende, når vi skal skabe en grøn omstilling af transportsektoren.



# Klimapartnerskabets målsætninger og initiativer

Med udgangspunkt i Klimapartnerskabet for Landtransports rapport fra foråret 2020 gives her et overblik over en række af klimapartnerskabets centrale målsætninger og initiativer.

## Eco-driving

Eco-driving forstås typisk som optimering af chaufførens kørselsmønster, men omfatter også videreuddannelse af chaufførerne, så de sættes i stand til at udnytte de muligheder, moderne køretøjer giver for miljørigtig kørsel. Eco-driving indgår allerede som led i den lovpligtige efteruddannelse, men det bør undersøges, hvorvidt det skal fylde endnu mere, end tilfældet er i dag for både vejdelen og bandedelen af transportsektoren, da erfaringerne fra vejdelen viser, at Eco-driving i gennemsnit leverer ca. 10 pct. reduktion i brændstofforbruget.

På jernbaneområdet kan der ligeledes være et potentiale ved at fremme en miljøbevidst kørsel for både lokoførere og jernbaneforvaltere, som er ansvarlige for at styre den operative drift, så disse aktører med deres adfærd kan have indflydelse på CO<sub>2</sub>-udledningen.

Der er intet lovmæssigt, der hindrer en udbredelse af uddannelse af chauffører i Eco-driving, og virksomheder og fagforbund kan begynde at implementere en højere grad af Eco-driving allerede fra 2021, hvis de ser et potentiale for forbedringer.

## Levering i ydertimer

Under coronapandemiens nedlukning i foråret fik kommunerne tilladelse til at dispensere for de ellers gældende støjregler, og dermed kunne flere transportvirksomheder få lov til at levere varer i ydertimerne. Der kan potentielt spares ca. 7 pct. brændstof ved levering uden for myldretiden, og dermed kan det både give

en positiv effekt for CO<sub>2</sub>-udledningen og den generelle luftforurening i byerne.

Med erfaring fra nedlukningen i foråret 2020 bør det også fremadrettet understøttes af lovgivning, så det sikres, at der kan ske natlevering, hvis der støjtes under et vist niveau, så tilladelserne ikke inddrages uden varsel med økonomiske tab til følge for vognmænd og detailhandelen. Såfremt man vælger at fortsætte med de nævnte lempelser, vil erhvervslivet kunne benytte sig af løsningsmulighederne med det samme, og dermed give en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen fra transporten allerede i 2021.

## Logistikoptimering

Logistikoptimering er en af transport- og logistikbranchens absolutte kernekompetencer. Både inden for vejgods, varebiler og banegodstransport er branchen karakteriseret af en hård konkurrence om, hvilke virksomheder der er i stand til at levere de mest effektive transport- og logistikløsninger.

Det betyder, at transportbranchen løbende udvikler og tester nye tiltag, som for eksempel kapacitetsoptimering af pallegods, der kan øge lastbilernes fyldningsgrad, og derved fremme effektiviteten og sikre mere optimale logistikløsninger. Pakkelevering er et område, som både dækker Business to Business-levering og Business to Consumer-levering. Det kan gøre en reel forskel, hvis særligt forbrugersiden bibringes en forståelse for, at levering ikke er klimaneutral alt efter, hvilken leveringsform og -tid der vælges.

Transportbranchen vil løbende udvikle, teste og implementere nye tiltag, der kan fremme effektiviteten og sikre mere optimale logistikløsninger. Regeringen bør samtidig fortsætte

arbejdet, som er påbegyndt med Vækstplan for Handel og Logistik. Det gælder både i forhold til at gennemføre en afdækning af relevante datasæt og test via virksomhedsrettede aktiviteter, samt, under hensyntagen til konkurrencereglerne, at gøre det lettere for danske logistikvirksomheder at dele data med hinanden og deres underleverandører om rutefart og vareleverancer. Det skal bidrage til at nedbringe tomkørsel og dermed understøtte en mere klimaeffektiv og lønsom logistiksektor i Danmark. Det foreslås, at tiltagene så vidt muligt implementeres fra 2021.

### **Forsøg med dobbeltrailere og ændring af vægt og dimensioner**

Som led i aftalen om grøn omstilling af vejtransporten fra december 2020, der blev indgået mellem regeringen og dets parlamentariske grundlag, fremgår det, at der afsættes midler til en analyse af forsøg med dobbeltrailere. Med dobbeltrailere skal her forstås et vogntog, hvor der indgår to standardsættevogne på op til 34 meter.

I Danmark har vi haft stor succes med en løbende tilpasning af vægt- og dimensionsbestemmelserne, som i dag betyder, at der skal færre lastbiler til at transportere den samme mængde gods.

Ved at optimere vægt- og dimensionsbestemmelserne bliver virksomhederne i stand til at transportere mere gods per enhed, hvilket både vil kunne reducere virksomhedernes omkostninger som følge af stordriftsfordele samt gøre transporterne mere energieffektive, hvormed der spares brændstof og dermed reduceres CO<sub>2</sub>.

Såfremt det gøres muligt at benytte dobbeltrailere i Danmark, vurderes det at kunne give en samlet CO<sub>2</sub>-fortrængning på 110.000 tons CO<sub>2</sub> årligt og en samlet besparelse for branchen i udgifter til diesel på 250 mio. kr. årligt, som følge af et forventet lavere brændstofforbrug. Det må komme an på en nærmere teknisk vurdering fra Vejdirektoratet, hvad det vil kræve i tilpasninger af infrastrukturen, og hvornår der vil være en fuld implementering af tiltaget. Et bud er, at tiltaget kan startes op i 2021 og være fuldt implementeret fra 2025, hvilket vil kunne give en CO<sub>2</sub>-fortrængning på samlet ca. 550.000 tons CO<sub>2</sub> i perioden fra 2025 til 2030.

Det er positivt og et godt første skridt, at det fremgår af aftalen om grøn omstilling af vejtransporten fra december 2020, at der skal foretages en analyse af forsøgsordning med dobbeltrailere og en analyse af optimering og tilpasning af national vægt- og dimensionsregulering. Analyserne bør hurtigst muligt følges op med konkret tilpasning af vægt- og dimensioner, og på enkelte køretøjer vil det kunne implementeres allerede nu.

Regeringen har derudover i sin egen Vækstplan for Handel og Logistik fra januar 2020 beskrevet, hvordan modulvogntog er en effektiv transportform, der kan medtage op til 1,5 gange mere gods end normale vogntog. Der bør fortsat arbejdes med at muliggøre brug af modulvogntog på flere strækninger i Danmark samt revidere de gældende EU-regler, så modulvogntog kan benyttes på tværs af hele Europa. Der henvises i øvrigt til appendix til rapport fra Klimapartnerskabet for Landtransport, der beskriver en række forslag og ideer til at øge energieffektiviteten gennem højere totalvægt og dimensionering og i forhold til særtransporter.

### **Indkøb af grønne lastbiler**

Det fremgår af aftalen for grøn omstilling af vejtransporten fra december 2020, at der afsættes i alt 150 mio. kr. i 2021, 50 mio. kr. i 2022 og 10 mio. kr. årligt i 2023-2025 til udbredelse og indkøb af initiativer, der kan understøtte den grønne omstilling. Transportbranchen køber kun i yderst begrænset omfang nye lastbiler, der er fremstillet til at køre på alternative drivmidler. Den primære årsag er, at totalomkostningerne er for høje, blandt andet fordi lastbilerne er for dyre i anskaffelsespris, afskrivninger mv., så de totale ejeromkostninger er højere end normale dieseldrevne lastbiler.

I Tyskland er tilskuddet til lastbiler på alternative drivmidler markant højere, og derfor vil både lastbilsproducenter og internationale transportvirksomheder indregistrere lastbiler på alternative drivmidler i Tyskland frem for i Danmark.

Der bør derfor oprettes en yderligere pulje til tilskud til de første 10.000 nye lastbiler, der kører på el, gas eller brint. Forslaget vil reducere den direkte udledning fra lastbiltransporten

i takt med, at dieselmotorerne bliver udskiftet med lastbiler på alternative drivmidler. 10.000 lastbiler svarer til ca. en fjerdedel af den danske bestand af lastbiler og sættevognstrække-re.

Tilskud til 10.000 lastbiler antages at koste ca. 1 mia. kr. i perioden frem mod 2030, og kan potentielt bidrage til en reduktion i udledningen af CO<sub>2</sub> fra lastbiler på 500.000 tons CO<sub>2</sub> samlet set i 2030. Det foreslås, at der etableres en tilskudspulje i 2021-2025, som kan fortsættes i yderligere en periode frem mod 2030, hvis målet ikke nås i første periode. Det anbefales, at der bl.a. gives tilskud til brintkøretøjer for derved at skabe en efterspørgsel, der kan bane vej for udvikling og brug af Power-2-x-teknologi Danmark.

### **Grønne offentlige indkøb**

Staten indkøber for ca. 380 mia. kr. årligt og er derigennem en stor indkøber af transport. Dermed kan det være en stor drivkraft i den grønne omlægning af transporten, hvis der stilles flere krav om grøn transport fra det offentlige. Det er derfor positivt, at det fremgår af regeringens udspil til en strategi for grønne offentlige indkøb fra 2020, at man har fastlagt en målsætning om, at der skal stilles grønne transportkrav til leverandører til det offentlige.

Det er herigennem vigtigt, at der er en fornuftig investeringshorisont for private virksomheder, der byder på offentlige opgaver med vægt på klima og miljø. Der skal være balance mellem de krav, der stilles til virksomhederne, og varigheden af de offentlige servicekontrakter, så investeringerne ikke bliver for kortsigtede. De virksomheder, som foretager investeringer i lav- eller nulemissionskøretøjer for at byde ind på en offentlig opgave, skal for eksempel ikke efter kort tid opleve, at opgaven hjemtages til egen drift i kommunen eller staten.

Det anbefales, at staten og kommunerne sammen med erhvervslivet udarbejder en strategi for, hvordan klimarelaterede konkurrenceparametre inddrages i vurderingen af offentlige indkøb og udbud på transportområdet. Strategien bør rumme en klar handlingsplan for, hvordan dette gøres i praksis, herunder definere, hvad der udgør en grøn transport i 2025 og i 2030, hvis man vil byde på en offentligt udbudt transportopgave.

### **Grønne varebiler**

Der finder en konstant udvikling sted inden for alternative drivmidler, som kan udgøre konkurrencedygtige alternativer til den traditionelle fossil-drevne varebil, for eksempel el, brint og biogas. Fordi varebiler gennemgående bliver udskiftet oftere end tungere lastbiler, sker der også en hurtigere omstilling af sektoren. Der er imidlertid fortsat en række rammevilkår, som modvirker omstillingen. Det er positivt, at der med aftalen om grøn omstilling af vejtransporten tages skridt til en omlægning af bilbeskatningen, der understøtter varebiler på alternative drivmidler. Det anbefales at fjerne yderligere barrierer, og herunder bør lovgivningen ændres, så varebiler på alternative drivmidler, som for eksempel el, gas og brint, får en højere tilladt totalvægt på 4.250 kg. Dermed vil der blive plads til 750 kg. ekstra vægt til at dække den øgede vægt til batterier mv. Det foreslås, at tiltaget så vidt muligt igangsættes hurtigst muligt.

### **Opsætning af tank og ladeinfrastruktur**

Taxibranchen har selv sat en ambitiøs målsætning om, at 100 pct. af taxierne i Danmark i 2030 er nul-emissionsbiler og altså ikke blot CO<sub>2</sub>-neutrale. Det anbefales derfor at understøtte en øget udbredelse af ladeinfrastruktur til eltaxier og infrastruktur til tankning af brint frem mod 2025, da det er en afgørende forudsætning for at lykkes med dette mål.

Der bør herigennem udarbejdes en national plan for opsætning af lade- og tankinfrastruktur til erhvervstransporten, herunder taxier og busser. For de større byer gælder det i højere grad opsætning af hurtigladdere til benyttelse af taxier samt etablering af en støttepulje til el-drevet citylogistik, mens der i de mere tyndtbefolkede områder er brug for brintstationer til erhvervstransport, her særligt til større køretøjer. Det foreslås, at tiltagene så vidt muligt igangsættes fra 2021.

Det er endvidere afgørende for transportbranchen, at elnettet er parat til at håndtere opladning af el-køretøjer, som f.eks. el-lastbiler. Transportvirksomheder, der overvejer at skifte til el-lastbiler, støder ind i, at elnettet ikke kan håndtere opladning af flere lastbiler samtidigt om natten, hvilket er nødvendigt for, at de er klar til brug. Transportvirksomheder bliver derfor mødt med store regninger til opgrade-

ring af elnettet, hvilket stopper overvejelser om investeringer i el-lastbiler.

### **Bedre udnyttelse af banekapacitet**

På jernbaneområdet er tilstrækkelig kapacitet den væsentligste forudsætning for, at jernbanen kan udføre en større del af transportarbejdet. Kapacitet i denne sammenhæng er muligheden for, at banenettet har plads til, at godset kan komme frem, når kunden har behov for det, med en hastighed og sikkerhed, som kunden har behov for eller et mix af disse i de rigtige indbyrdes forhold.

Der er et behov for mere kapacitet på jernbanen, men det kræver mere viden og en langsigtet strategi, for at det kan effektueres. Regeringen bør igangsætte udarbejdelsen af en samlet godsstrømsanalyse (indland samt transit) med tilhørende strategi for multimodal godstransport og terminalinfrastruktur, der kan styrke sammenhængen mellem vej-, sø- og banetransport for at øge energieffektiviteten i godstransporten. På baggrund af en samlet godsstrømsanalyse bør regeringen udarbejde en samlet statslig strategi for multimodal godstransport. Forslaget bør så vidt muligt implementeres fra 2021.

### **Udvikling af Power-2-x**

En række danske producenter og købere af energi og drivmidler til transporten har igangsat et ambitiøst og grønt projekt om udviklingen af et 1.300 MW stort anlæg i København til produktion af grøn brint og VE-brændstoffer. Power-2-x teknologien er fortsat på et forsøgsstadium, men kan på sigt levere grønne alternative drivmidler, der kan benyttes af traditionelle forbrændingsmotorer.

Regeringen har tilkendegivet et ønske om at udvikle en dansk strategi for udvikling af Power-2-x.

Denne strategi bør både understøtte forskning, opsætning og udvikling af teknologien, og der bør samtidig skabes en national strategi for opsætning af den nødvendige tankinfrastruktur, så det er muligt at tanke brint og VE-brændstoffer i hele landet. For at Power-2-x kan indgå meningsfuldt i den grønne omstilling af bl.a. transporten, bør de ovennævnte initiativer igangsættes hurtigst muligt. Forslaget bør så vidt muligt implementeres fra 2021.

### **CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav samt øget produktion og brug af VE-drivmidler**

Det fremgår af regeringens aftale om grøn omstilling af vejtransporten fra december 2020, at der er fastlagt en model for implementeringen af et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav fra 2022 og frem mod 2030. Denne ændring af kravene til brændstoffers bæredygtighed er positiv og følger Klimapartnerskabets anbefalinger. Et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav vil fokusere den fremtidige indsats på brændstoffer, som medfører reel reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen fra anvendelsen af alternative brændstoffer. Klimapartnerskabet har ikke sat et specifikt mål for fortrængningskravet, men noterer sig den politiske aftales målsætninger for fortrængning frem mod 2030.

Det er Klimapartnerskabets vurdering, at der allerede i dag produceres bæredygtige bio- og VE-brændstoffer med høj CO<sub>2</sub>-fortrængning, og der planlægges udbygning af eksisterende og etablering af ny produktion i stort omfang hen over de kommende år. Et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav kan med fordel følges af øgede statslige midler til F&U i alternative drivmidler og en fremskyndelse af det igangværende arbejde med en PtX-, CCU- og CCS-strategi – eventuelt splittet op, så der i første omgang fokuseres på PtX og CCU.

Selvom flere transportvirksomheder er begyndt at tilbyde grønne transportløsninger, hvor der køres med f.eks. 100% HVO, er alternative drivmidler imidlertid fortsat dyrere for brugeren end de fossile brændstoffer. Den politiske aftale om et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav må derfor forventes at øge brændstofpriserne. Derfor kan konsekvensen af CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet være kulstoflækage som følge af øget grænsehandel.

For at imødegå dette og fastholde transport-erhvervenes konkurrencekraft er det vigtigt, at et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav følges op af en afgiftsomlægning, hvor CO<sub>2</sub> vægtes højere end energi, som skal gøre de grønne transportprodukter billigere samt undgå at ændre grænsehandlen med eksport af CO<sub>2</sub>-udledning til følge. Det vil være i tråd med aftalen om en "Grøn skattereform", og det vil samtidig yderligere understøtte efterspørgslen efter bio- og VE-brændstoffer med højest CO<sub>2</sub>-fortrængning, herunder også på sigt

PtX-baserede brændstoffer. Tilsvarende er afgiften på biogas til transport også højere i Danmark end i vores nabolande.

### **CO<sub>2</sub>-opgørelse**

Grønt Erhvervsforum besluttede i september 2020 at etablere et samarbejde på tværs af sektorer og klimapartnerskaber om at skabe en fælles model for måling af CO<sub>2</sub>.

Klimapartnerskabet for Landtransport deltager sammen med en række andre klimapartnerskaber samt brancheorganisationer og offentlige myndigheder i samarbejdet. Det ledes af Finansektorens Klimapartnerskab med Finans Danmark i spidsen i tæt samarbejde med Erhvervsministeriet, Erhvervsstyrelsen, Finanstilsynet og Energistyrelsen.

Projektet skal bl.a. bidrage til at skabe overblik over de eksisterende metoder, værktøjer, datakilder, (branche)standarder, mv. (internationalt og nationalt), som virksomheder anvender i dag. Det skal desuden bidrage til at forstå sammenhænge mellem forskellige værktøjer, datakilder og til at konkretisere behov for data samt identificere mangler og forhindringer for fremskaffelse af data.



---

# Regeringens tiltag for at understøtte sektorens grønne omstilling

---

# Introduktion

Som led i opfølgningen på klimapartnerskabets anbefalinger har regeringen og Folketinget iværksat flere initiativer for at understøtte og fremme CO<sub>2</sub>-reduktioner for landtransportsektoren. Arbejdet er en igangværende proces, som kræver mange og langsigtede tiltag.

Regeringens indsats for at reducere transportsektorens udledninger følger helt og delvist op på en række væsentlige anbefalinger fra Klimapartnerskabet for Landtransport, ligesom regeringen også har iværksat tiltag, som ikke følger direkte op på klimapartnerskabets rapport, men som med andre virkemidler giver reduktioner i sektoren.

Klimapartnerskabet for Landtransport har som en af sine væsentligste anbefalinger at fremme udbredelse af grønne brændstoffer som middel til at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledning fra vejgodstransporten. Grønne brændstoffer kan fremmes på flere måder, og regeringen har med en række konkrete udspil iværksat flere tiltag for at øge brugen af brændstoffer baseret på vedvarende energi.

# Politiske tiltag

## CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav

Konkret anbefaler klimapartnerskabet, at der indføres et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav frem mod 2030 til brændstofleverandørerne i Danmark. Med Aftale om grøn omstilling af vejtransporten gennemføres en langsigtet, teknologineutral regulering af VE-brændstoffer med et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav, der fremmer anvendelsen af brændstoffer med en høj fortrængning af CO<sub>2</sub>. Det inkluderer bl.a. mere avancerede biobrændstoffer og nye brændstoffer som fx Power-to-X. CO<sub>2</sub>-fortrængningskravet indføres fra 3,4 pct. i 2022 stigende til i udgangspunktet 5,2 pct. i 2025, 6 pct. i 2028 og 7 pct. i 2030 og frem.

## Omlægning af bilafgifterne for person- og varebiler

Klimapartnerskabet peger på, at en omlægning af bilbeskatningen, der understøtter varebiler på alternative drivmidler, også kan understøtte udbredelsen af grønne varebiler, der bruges til fragt. Omlægningen af bilafgifterne for person- og varebiler i Aftale om grøn omstilling af vejtransporten skal understøtte en øget udbredelse af grønne biler, samtidig med at en grøn omstilling af bilparken går hånd i hånd med de behov, danskerne har for transport i alle dele af Danmark. Det gælder også i forhold til erhvervslivets samlede transportbehov.

## Puljer til omstilling af tung transport

Klimapartnerskabet for Landtransport anbefaler, at der indføres en række tilskudspuljer til tung transport, herunder til ladeinfrastruktur og tilskud til de første 10.000 tunge køretøjer frem mod 2030, som kører på alternative drivmidler.

Med Aftale om udmøntning af pulje til grøn transport af 3. april 2020 blev der udmøntet 24 mio. kr. i støtte til grøn omstilling af erhvervstransporten i form af støtte til transport- og distributionsselskabers etablering af tank- og ladeinfrastruktur for alternative drivmidler i kombination med indkøb af last- og varebiler på alternative drivmidler. Derudover er det med Klimaaftale for energi og industri af 22. juni 2020 besluttet, at de resterende midler i pulje til grøn transport skal målrettes bl.a. tung transport og ladeinfrastruktur, samt at puljen forhøjes med 50 mio. kr.

Med Aftale om stimuli og grøn genopretning afsættes en pulje på i alt 230 mio. kr. inkl. afledt afgiftstab til at understøtte initiativer i den grønne omstilling, herunder omstilling af den tunge transport.

Figur 1

## Overblik over tiltag

### Tiltag

- CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav
- Kilometerbaserede vejafgifter for lastbiler
- Puljer til grøn transport
- Analyser af tiltag, der fremmer debiler og effektiv godstransport
- Elektrificeringen af togdriften
- Grøn omstilling af busflåden
- Energi- og miljøkrav til taxier
- Forhandling af grøn mobilitetsplan



### **Øget energieffektivitet gennem højere totalvægt og dimensionering**

Klimapartnerskabet for Landtransport anbefaler ligeledes, at man øger energieffektiviteten af lastbiler gennem højere totalvægt og dimensionering. Der anbefales en række tiltag og indsatser med henblik på effektivisering, så færre lastbiler kan transportere mere gods gennem optimering af vægt- og dimensionsbestemmelserne i DK og EU.

Nyere EU-regulering gør det muligt at tillade overskridelse af de største tilladte længder af tunge køretøjer ud fra klimahensyn. Det drejer sig om regler, som tillader, at der bag på tunge køretøjer kan monteres aerodynamiske anordninger, og også regler, som tillader køretøjer med længere førerhuse med henblik på at opnå bedre aerodynamik og udsyn. Dansk regulering er pr. 1. januar 2021 blevet tilpasset i overensstemmelse med EU-reguleringen.

I forbindelse med Aftale om grøn omstilling af vejtransporten iværksættes en analyse af mulige tilpasninger af vægt- og dimensionsbestemmelserne inden for rammerne af EU-retten, der kan effektivisere den tunge transport og reducere CO<sub>2</sub>-udledningen og miljøbelastningen fra den tunge transport. Ligeledes iværksættes en analyse af forsøgsordning med dobbeltrailere, som ventes at kunne effektivisere godstransporten.

Derudover igangsættes også en oplysnings- og adfærdskampagne om begrænsning af transportspild, herunder muligheder og gevinster for borgere og virksomheder om klima- og trængselsmæssige effekter for samfundet. Der skal bl.a. være et fokus på samkørsel og debiler, og et analysearbejde skal belyse konkrete tiltag, som kan gøre samkørsel mere attraktivt.

### **Kilometerbaseret og CO<sub>2</sub>-differentieret vejafgift**

Regeringen vil i medfør af Aftale om grøn omstilling af vejtransporten fra 2025 omlægge vejafgiften for danske og udenlandske lastbiler til en kilometerbaseret og CO<sub>2</sub>-differentieret afgift, sådan at lastbiltrafikken i højere grad beskattes efter dens belastning af omgivelserne.

Regeringen er opmærksom på, at indførslen af kilometerbaserede afgifter ikke er anbefalet

af Klimapartnerskabet for Landtransport. Dog er lastbiltrafik afgiftsmæssigt i dag fastsat betydeligt under de samfundsøkonomiske omkostninger, som opstår gennem lastbilernes belastning af omgivelserne, hvilket har været medvirkende til beslutningen.

Regeringen har dog noteret sig villighed fra branchen til at samarbejde i den kommende proces med at implementere ordningen og vil ved udarbejdelsen af afgiftsmodellen lægge stor vægt på, at den er transparent og tager hensyn til forskellen mellem land og by for at bevare sammenhængskraften i Danmark.

### **Kollektiv transport**

Regeringen har siden juni 2020 indgået frivillige klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik med kommuner og regioner. I aftalerne forpligter kommuner og regioner sig bl.a. til en grøn omstilling af busflåden ved fremtidige udbud af buskørsel. Primo februar 2021 er der indgået aftale med landets fem regioner samt 23 kommuner. Ca. 63 pct. af den kollektive bustrafik er omfattet af klimasamarbejdsaftalerne.

I foråret 2021 arbejdes der på at få flere kommuner til at tiltræde aftalerne. I takt med, at alle regioner og de omfattede kommuner omstiller deres busser svarende til klimasamarbejdsaftalerne, skønnes den samlede årlige CO<sub>2</sub>-reduktion med nogen usikkerhed at være ca. 35.000 tons årligt i 2025, stigende til ca. 74.000 tons årligt i 2030.

Herudover blev der i finansloven for 2020 afsat 75 mio. kr. til en grøn buspulje. Aftalekredsen besluttede at udmønte midlerne til regionale busser og busser på øer. Aftalekredsen valgte ultimo 2020 at udmønte midler til ti ansøgninger, hvilket medvirker til omstilling af 25 elbusser samt 121 busser, der skal køre på hvo-biodiesel.

Pr. 1. januar 2021 er energi- og miljøkravene til taxier skærpet. Dette betyder, at alle taxier af personbilstørrelse, der bliver nyregistreret efter d. 1. januar 2021, skal opfylde energikravet A++. Det vil medvirke til at øge bestanden af grønnere køretøjer i taxibranchen.

Jernbanetransporten udleder i dag ca. 0,2 mio. tons CO<sub>2</sub> årligt svarende til godt 2 pct. af den

samlede udledning fra transportsektoren. Det inkluderer CO<sub>2</sub>-udledningerne fra både diesel- og eldrift. Togdriftens CO<sub>2</sub>-udledning skønnes at udgøre 1 pct. af transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning i 2030. Det skyldes primært allerede besluttede og finansierede tiltag om elektrificering.

Elektrificeringsprogrammet blev igangsat i 2017 og løber frem til 2027. Når de besluttede og finansierede strækninger er udrullet, vil 78 pct. af det totale antal kilometer jernbanespor i Danmark være elektrificeret, herunder de mest trafikerede strækninger. Dermed vil 95 pct. af persontrafikken på det statslige baneanet foregå med elektrisk togdrift, når DSB's nye el-tog er sat i drift. Samlet set bliver togdriften i Danmark mere klima- og miljøvenlig med Elektrificeringsprogrammet.

# Indsatser i det fremadrettede arbejde

Regeringen vil fortsat arbejde for yderligere CO<sub>2</sub>-reduktioner i landtransportsektoren, og det er ambitionen at forhandle en bred og langvarig aftale om de fremtidige infrastrukturinvesteringer i en grøn mobilitetsplan. Her vil parterne ud fra et grønt og samfundsmæssigt perspektiv forsøge at få det bedste ud af de tilgængelige transportformer og inddrage nye grønne tiltag, som kan være med til at understøtte udviklingen af transportområdet.

Regeringen er enige med klimapartnerskabet om, at de grønne løsninger skal gå hånd i hånd med mobiliteten. Transportbranchen har stor betydning for erhvervslivet og det øvrige samfund, og branchen øger samfundets velstand. Den velstand har vi brug for til at investere i grønne løsninger.

Hvis vi udvikler vores infrastruktur, så den er bæredygtig og langtidsholdbar, understøtter vi også den effektive transport, som øger erhvervslivets produktion og dansk konkurrenceevne. Infrastruktur bidrager således til at skabe vækst og beskæftigelse i Danmark.

Landtransportsektoren skal i fremtiden reducere sin klimabelastning. Den opgave skal vi løfte i fællesskab. Regeringen skal ikke alene indgå politiske aftaler i Folketinget. Samarbejdet med virksomheder, regioner og kommuner skal også bidrage til at nå i mål. I arbejdet med klimapartnerskabet har vi fået et godt afsæt, som også peger fremad.

Reduktionen af vejtransportens udledninger skal ske gennem en grøn omstilling af drivmidlerne. Vejen dertil kræver nye løsninger. Det gælder blandt andet drivmiddelinfrastrukturen, som skal tænkes ind i den grønne omstilling.

Den danske indsats i den grønne omstilling kan ikke stå alene. Regeringen arbejder for at fremme udfasningsdagsordenen og den grønne omstilling af transportsektoren i EU. Det internationale samarbejde skal også vise, at Danmark og danske virksomheder går foran i arbejdet for en grøn omstilling – til gavn for klimaet, dansk erhvervsliv og det danske samfund i det hele taget.