

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
15. marts 2023

J nr. 2023 - 559

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget har i brev af 13. januar 2023 stillet mig følgende spørgsmål 38 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Samira Nawa (RV).

Spørgsmål 38

Vil ministeren vurdere de klimamæssige effekter af »DI's 2030-plan: Ambitioner for Danmark«, og hvor det er muligt opgøre CO₂-effekten af hvert tiltag i 2030? Ministeren bedes tage udgangspunkt i de effekter DI selv opgør i deres »Metodenotat - Klimaforslag i DI's 2030-plan« fra august 2022.

Svar

Der tages udgangspunkt i tiltag med reduktionseffekt i DI's 2030-plan beskrevet i "Metodenotat – Klimaforslag DI's i 2030-plan" fra august 2022.

DI foreslår følgende:

- *Yderligere genanvendelse af plast:* DI foreslår, at der afsættes en pulje på 500 mio. kr. til investeringer i sorterings- og genanvendelsesteknologier og faciliteter i Danmark.
- *Omlægning af bilbeskatningen:* DI foreslår, at fastholde det forhøjede bundfradrag for elbiler på 2023-niveau, så bundfradraget vil udgøre 165.000 kr. efter 2025. I 2030 medfører det, at bundfradraget er 28.000 kr. højere end de 137.000, der ellers er forudsat i aftalen om grøn vejtransport. Dertil foreslås det, at indfasningsprocenten for registreringsafgiften fastfryses svarende til den forudsatte indfasningsprocent i 2025 på 40 pct.
- *Tilskud til eldrevne busser:* DI foreslår, at der afsættes 0,3 mia. kr. i 2030 til en øget indsats for en CO₂-neutral kollektiv trafik.
- *Flere bæredygtige brændsler i tung transport:* DI foreslår, at der afsættes 1 mia. kr. til tilskud til køb af lastbiler, der kører på el, brint eller biogas frem mod 2030.
- *Afgiftsjusteringer i tung transport:* DI foreslår at tilbagerulle den kilometerbase-rede vejafgift for lastbiler; fjerne alle afgifter på biobrændstoffer (biodiesel, bioethanol og biogas) samt Power-to-X-baserede drivmidler til transport; og forhøje dieselaafgiften med ca. 40 øre/l.
- *Tilskud til etablering og drift af Power-to-X:* DI foreslår, at der afsættes 2,5 mia. kr. til at understøtte 6 GW Power-to-X-kapacitet.
- *Pulje til skovrejsning:* DI foreslår, at der afsættes 0,5 mia. kr. årligt til skovrejsning.

Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet

Stormgade 2-6
1470 København K

T: +45 3392 2800
E:

www.kefm.dk

Side 1/6

- *Tilskud til omstilling i landbrug*: DI foreslår at afsætte en pulje på 1 mia. kr. i 2030 til tiltag i landbruget.

Tabel 1 herunder opsummerer vurderingerne af tiltagenes CO₂e-effekter. Vurderingerne uddybes efter tabellen.

Vurdering af CO₂e-effekter i 2030 (mio. t. CO₂e)	
Tiltag	Skønnet CO₂e-effekt i 2030
Yderligere genanvendelse af plast	Kan ikke vurderes
Omlægning af bilbeskatningen	-0,1
Tilskud til eldrevne busser	Kan ikke vurderes
Flere bæredygtige brændsler i tung transport	-0,1
Tilbagerulning af den kilometerbaseret vejafgift og øvrige initiativer i aftale om kilometerbaseret vejafgift for lastbiler	+0,4
Fjerne alle afgifter på biobrændstoffer (biodiesel, bioethanol og biogas) samt Power-to-X-baserede drivmidler til transport	Vurderes umiddelbart ikke muligt
Forhøjelse af energiafgiften på diesel	-0,4
Tilskud til etablering og drift af Power-to-X	0
Pulje til skovrejsning	-0,4
Tilskud til omstilling i landbrug	Kan ikke vurderes

Anm.: Effekterne er afrundet til én decimal.

Kilde: KEFM, SKM og TRM

Yderligere genanvendelse af plast

Forslaget er ikke konkret nok til, at effekterne kan vurderes. Generelt vil initiativer, der øger udsorteringen, ikke i sig selv reducere CO₂-udledningen fra affaldsforbrænding. Øget udsortering kan, såfremt det reducerer de samlede danske affaldsmængder til forbrænding, øge import af affald. Da importeret affald i gennemsnit har en højere fossilandel, kan øget udsortering derfor øge CO₂-udledningerne fra affaldsforbrænding. Effekten af øget udsortering på fossilindholdet i affald til forbrænding afhænger af hvilke fraktioner, der udsorteres. Øget udsortering af plast og tekstil reducerer fossilindholdet, hvorimod øget udsortering af øvrige fraktioner øger fossilindholdet.

Omlægning af bilbeskatningen

Jeg har bedt Skatteministeriet redegøre for effekterne af forslaget. De har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

”Med *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten* (december 2020) mellem den daværende regering (S), RV, SF og EL blev registreringsafgiften omlagt, så afgiften består af et værdielement og et CO₂-tillæg, som begge er progressivt indrettet. Herudover indføres registreringsafgiften for nul- og lavemissionsbiler løbende for at

fremme udbredelsen af grønne biler. Afgiften indføres hurtigere for lavemissionsbiler end for nulemissionsbiler, *jf. tabel 2.*

Tabel 2. Gældende indfasnings- og bundfradragsregler i registreringsafgiften for nul- og lavemissionsbiler

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<i>Nulemissionsbiler (0 g CO₂/km)</i>								
Indfasning, pct.	40	40	40	48	56	64	72	80
Bundfradrag, 1.000 kr.	165	162,5	160	155,4	150,8	146,2	141,6	137
<i>Lavemissionsbiler (0-50 g CO₂/km)</i>								
Indfasning, pct.	55	60	65	68	71	74	77	80
Bundfradrag, 1.000 kr.	47,5	46,25	45	43	41	39	37	35

Anm.: Udover indfasningsprocent og bundfradrag opnår nul- og lavemissionsbiler et batterifradrag i den afgiftspligtige værdi, som i 2023 udgør 900 kr. pr. kWh (dog maks 45 kWh). Batterifradraget udfases løbende til 500 kr. pr. kWh i 2024 og er helt afskaffet fra og med 2025. Kilde: Skatteministeriet.

En forhøjelse af bundfradraget til nulemissionsbiler og en nedsættelse af indfasningsprocenten, så bundfradraget udgør 165.000 kr., og indfasningsprocenten udgør 40 pct. (svarende til de nuværende 2023-regler) fra og med 2026, skønnes med usikkerhed at medføre et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 1,1 mia. kr. i 2026 stigende til ca. 5,2 mia. kr. i 2030, *jf. tabel 3.* Det stigende mindreprovenu skal ses i lyset af den løbende udbredelse af elbiler og den gældende indfasningsprofil.

Forslaget skønnes at medføre et øget salg af elbiler, som fortrænger salget af konventionelle biler og plug-in hybridbiler. Forslaget skønnes således at medføre en CO₂-reduktion på ca. 0,1 mio. ton i 2030.

Tabel 3. Konsekvensskøn af forhøjelse af bundfradrag og nedsættelse af indfasningsprocenten for nulemissionsbiler

2023-niveau	2026	2030
Provenuvirkning efter tilbageløb og adfærd (mia. kr.)	-1,1	-5,2
CO ₂ -reduktion som følge af ændret salg (mio. ton)	0,0	0,1

Anm.: Fsva. CO₂-reduktionen er der tale om en akkumuleret effekt fra det ændrede salg frem til 2030. Der er forudsat en årskørsel på 16.000 km. Kilde: Skatteministeriet.

”

Tilskud til eldrevne busser

Jeg har bedt Transportministeriet redegøre for effekterne af forslaget. De har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

”Det er ikke muligt at redegøre for effekterne af DI’s forslag, da det er uklart, hvilke konkrete tiltag der forudsættes gennemført. En stor del af rutebusserne forventes i forvejen at være omstillet til el i 2030, hvor DI foreslår at anvende 0,3 mia. kr. til at fremme omstillingen. Det er således uklart, i hvilket omfang tiltag i 2030 vil opnå en CO₂-effekt. Det er endvidere usikkert, hvordan den teknologiske udvikling på området vil være i 2030, hvilket gør det svært at fastslå, hvilke tiltag der skal søsættes i 2030 for at fremme antallet af elbusser i Danmark til den tid.

I Danmark er der cirka 4.200 indregistrerede busser over 5.000 kg. Af disse busser anvendes cirka 75 pct. til rutekørsel, der er underlagt offentlige udbud, mens den resterende del anvendes til andre formål, som eksempelvis turistikørsel.

Overordnet set er udskiftningen af busser, der underlagt offentlige udbud, til fossilfrie- og nulemissions busser godt i gang. Ifølge Trafikselskaberne i Danmark er ca. 35 pct. af de knap 3.200 busser i den offentlige kollektive transport enten fossilfrie eller emissionsfrie i dag, og ifølge Dansk Persontransport vil dette tal stige til 48 pct. i løbet af 2024.

Ifølge Energistyrelsens *Klimastatus og -fremskrivning 2022* forventes det, at rutebusser, som indføres i takt med udbud af offentlige kontrakter til buskørsel, hurtigt omstilles til el. For så vidt angår rutebusser forudsættes endvidere, at ca. 95 pct. af solgte rutebusser i 2035 er elektriske, hvorfor det er uklart, hvilke tiltag for 0,3 mia. kr. der i 2030 kan opnå en CO₂ effekt.

Det bemærkes, at omstillingen af regionale busruter, der kører længere afstande end bybusser, i et vist omfang i dag er forbundet med merudgifter. Det er forventningen, at også merudgifterne til omstillingen af regionale busruter frem mod 2030 vil falde.

For så vidt angår turistbusser forudsættes der med den nuværende fremskrivning, at hver tredje solgte turistbus i 2035 er elektrisk.”

Flere bæredygtige brændsler i tung transport

Det ligger til grund, at midlerne udmøntes igennem videreførelse af pulje til køb af nye brint- og ellastbiler fra 2022. Det antages, at midlerne fordeles jævnt over perioden, og at alle midlerne er udmøntet, så alle lastbiler er taget i brug i 2030.

Det skønnes, at tiltaget vil føre til en CO₂-reduktion på samlet ca. 0,1 mio. ton i 2030. Skønnet tager udgangspunkt i den skønnede klimaeffekt fra udmøntningen fra pulje til grønne lastbiler i 2022.

Afgiftsjusteringer i tung transport

Jeg har bedt Skatteministeriet redegøre for effekterne af forslaget. De har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

”En kilometerbaseret vejafgift for lastbiler skønnes at indebære en CO₂-reduktion på ca. 0,3 mio. ton i 2030. En tilbagerulning af den kilometerbaserede vejafgift vil indebære, at der udestår et finansieringsbidrag på ca. 1 mia. kr. i 2030 som forudsat med *Aftale om grøn omstilling af vejtransport, jf. tabel 4*. Det er således også forudsat, at initiativer om effektivisering af vejgodstransporten, der skønnes at indebære en årlig CO₂-reduktion på 0,1 mio. ton, og som finansieres af vejafgiften, ikke gennemføres. Således vil det indebære en øget CO₂-udledning på ca. 0,4 mio. ton i 2030, i forhold til hvis elementerne blev udmøntet.

Det er ikke umiddelbart muligt at fritage biodiesel og bioethanol mv. for energiafgifter på benzin og diesel, idet det ville være et brud på det nugældende energibeskatningsdirektivs minimumsafgifter på bl.a. benzin og diesel.

I EU-Kommissionens forslag til revideret energibeskatningsdirektiv lægges der op til at differentiere minimumsafgifter ud fra bæredygtighedskriterier for brændstofferne. Det er usikkert, om disse ændringer ender med at blive vedtaget.

En forhøjelse af energiafgiften på diesel til vejtransport med 40 øre pr. liter før moms skønnes med betydelig usikkerhed at reducere CO₂-udledningerne i 2030 med 0,4 mio. t. Størstedelen af reduktionen af de opgjorte CO₂-udledninger vedrører et skift i grænsehandelen med diesel, herunder diesel til lastbiler mv., der kan køre ca. 2.500 km pr. optankning. Forslaget skønnes at indebære et mindreprovenu på ca. 0,3 mia. kr. Mindreprovenuet skal bl.a. ses i lyset af betydeligt mindreprovenu fra afgifter og moms på diesel i forbindelse med skift i grænsehandelen. Det bemærkes, at indtægterne fra udligningsafgiften for dieselmotorer også reduceres. Det skyldes, at satsen for udligningsafgiften nedsættes, idet forskellen mellem energifgifterne på benzin og diesel bliver reduceret tilsvarende, når dieselafgiften reduceres 40 øre pr. liter.

Tabel 4. Konsekvensskøn ved tilbagerulning af vejafgift og forhøjelse af afgift på diesel

2023-niveau	Provenuvirkning efter tilbagerulning og adfærd, 2030	
	Mia. kr.	CO ₂ -effekt, 2030 Mio. ton
Tilbagerulning af den kilometerbaseret vejafgift og øvrige initiativer i aftale om kilometerbaseret vejafgift for lastbiler	-1,0	0,4
Forhøjelse af energiafgiften på diesel	-0,3	-0,4

Anm.: I provenuskønnet for en forhøjelse af dieselafgiften med 40 øre/l for moms nedsættes udligningsafgiften for dieselmotorer og -varevogne med knap 20 pct., så satserne for udligningsafgiften fortsat afspejler forskellen mellem energifgifterne på benzin og diesel.
Kilde: Skatteministeriet.

”

Tilskud til etablering og drift af Power-to-X

DI anviser ikke virkemidler til anvendelse af Power-to-X-brændsler i Danmark, hvormed tiltaget derfor ikke vurderes at have nogen direkte klimaeffekt.

Pulje til skovrejsning

Forslaget skønnes at kunne finansiere ca. 11.000 hektar ny skov årligt. Starter støtten i 2024, skønnes skovarealet samlet set at kunne øges med ca. 77.000 hektar i 2030, hvilket skønnes at give CO₂-reduktioner på ca. 0,4 mio. ton i år 2030.

Beregningen af CO₂-reduktioner er baseret på en antagelse om, at der rejses skov af typen 50 pct. hurtigvoksende arter i form af nål med brug af ammetræer og 50 pct. løvtræer. Skoven antages etableret på landbrugsarealer, og prisen pr. hektar udgøres af omkostninger til beplantning fratrukket løbende indtægter samt tabt dækningsbidrag fra landbrugsdrift. Det forudsættes, at der fortsat kan modtages landbrugsstøtte for arealerne.

Det bemærkes, at der i Klimaprogram 2022 er anført et teknisk potentiale for skovrejsning på 0,3-0,5 mio. ton CO₂e i 2030. Dette potentiale er baseret på en mindre andel klimaoptimeret skov end de 77.000 hektar, men en større andel naturlig tilgroning, som vokser langsommere. Der pågår et arbejde med at undersøge barrierer og incitamentsstrukturer for skovrejsning, som potentielt kan lede til en opjustering af det tekniske potentiale for klimaoptimeret skovrejsning i Danmark.

Tilskud til omstilling i landbrug

Forslaget er af generel karakter til, at der kan vurderes en klimaeffekt.

Med venlig hilsen

Lars Aagaard