



Energi-, Forsynings- og Klimaudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
29. september 2017

J nr. 2017-2928

Energi-, Forsynings- og Klimaudvalget har i brev af 1. september stillet mig følgende spørgsmål 372 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rasmus Nordquist (ALT).

Spørgsmål 372

Vil ministeren redegøre for konsekvenserne for drivhusgasudledningen af regeringens forslag i finanslov for 2018, erhvervs- og iværksætterudspil samt skatteudspil med hensyn til

- reduceret kontraktbetaling til DSB,
- afskaffelse af den høje registreringsafgift og nedsættelse af den lave sats til 100 pct.,
- nedsættelse af Storebæltstaksterne for vejtrafikken med 25 pct. og
- anlæggelse af kørsel i nødspor på vestfynsk motorvej, udvidelse af E45 fra fire til seks spor og hastighedsopgradering til hhv. 90 km/t og 130 km/t på udvalgte landeveje og motorvejsstrækninger?

Ministeren bedes fremhæve de initiativer i de tre udspil, der kompenserer for denne klimabelastning, eller redegøre for øvrige virkemidler til at sikre, at den danske drivhusgasudledning ikke øges, såfremt alle tre udspil vedtages i deres nuværende form. Ministeren bedes fremlægge en samlet oversigt over de drivhusgasreducerende og drivhusgasøgende tiltag i de tre udspil.

Svar

Der er betydelig usikkerhed forbundet med at vurdere konsekvenserne for drivhusgasudledningen af regeringens udspil. Nedenfor følger en liste over de nævnte tiltag og deres skønnede konsekvenser for drivhusgasudledningen, som er indhentet fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Skatteministeriet.

Der er ikke opgjort konsekvenser for udledningen fra de øvrige elementer i de tre udspil. I det omfang, de bidrager til øget vækst og beskæftigelse, må de dog isoleret set alt andet lige forventes at give anledning til et øget energiforbrug, der kan give anledning til øget udledning af CO₂. Denne udledning må forventes at finde sted både inden for og uden for kvotesektoren. Omfanget af øgede udledninger vil

**Energi-, Forsynings- og
Klimaministeriet**

Stormgade 2-6
1470 København K

T: +45 3392 2800
E: efkm@efkm.dk

www.efkm.dk



dog i høj grad afhænge af, om det øgede energiforbrug i fremtiden vil stamme fra vedvarende energikilder eller fossile. Der er ikke regnet konkret herpå.

	Øgede udledninger af CO ₂ uden for de kvotebelagte sektorer, ton pr. år, når fuldt implementeret	Samlet øget udledning af CO ₂ , mio. ton i 2021-2030 uden for de kvotebelagte sektorer
Reduceret kontraktbetaling til DSB	Ingen effekt	Ingen effekt
Nedsat registreringsafgift	Se bemærkninger	Se bemærkninger
Nedsat Storebæltstakst	30-57.000	0,3-0,6
Øget skiltet hastighed på udvalgte landeveje	300	0,003
Øget skiltet hastighed på udvalgte motorvejsstrækninger	3.500	0,035
Kørsel i nødspor	Se bemærkninger	
Udvidelse af E45	Se bemærkninger	

Bemærkninger til opgørelsen:

Nedsat registreringsafgift

Siden fremlæggelsen af regeringens skatteudspil, Jobreformens fase II, er der indgået en aftale om en anden model for bilbeskatning, jf. aftale om "Omlægning af bilafgifterne".

Det forventes, at det nært forestående lovforslag som udmønter aftalen, vil indeholde konkrete skøn over CO₂-effekterne.

Nedsat Storebæltstakst

Det skal bemærkes, at taksten for tog ligeledes reduceres. Endvidere skal der gøres opmærksom på, at såfremt en nedsat takst leder til reduceret færgefart på Kattegat, vil dette kunne reducere CO₂-udledningen en smule. Dette forventes dog ikke at være tilfældet.

Den årlige effekt af nedsat takst er angivet umiddelbart efter indfasningsperioden, formentlig i starten af 2020'erne. En 25 pct. reduktion af taksten på Storebælt forventes at lede til en øget CO₂-udledning på 30-57.000 ton/år i 2021-2030, når den er fuldt implementeret.

Da takstnedsættelsen er provenuneutral og dermed indebærer, at tilbagebetalingstiden for Storebæltsforbindelsen (via takster) forlænges med 3 år, forventes der også en reduktion i CO₂-udledningen på længere sigt i forhold til uden tiltaget.



Hvorvidt CO₂-reduktionen på længere sigt fuldt ud udligner den øgede udledning i årene 2021-3030 er uvist, da det ikke har været muligt at foretage en beregning herpå. Omfanget af CO₂-reduktionen på lang sigt vil bl.a. afhænge af, hvordan forlængelsen af tilbagebetalingstiden implementeres og hvordan sammensætningen af bilflåden ser ud.

Reduceret kontraktbetaling til DSB

På nuværende tidspunkt forventer Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ikke, at en reduceret kontraktbetaling til DSB vil få konsekvenser i form af ændringer i transportsektorens CO₂-udledning.

Kørsel i nødspor

Vejdirektoratet har oplyst, at der ikke er foretaget beregninger af projektets konsekvenser for drivhusgasudledning, da Vejdirektoratet ikke har gennemført et planlægningsprojekt for kørsel i nødspor på Vestfynske motorvej i en sådan detaljeringsgrad, hvor der regnes på konsekvenser for drivhusgasudledningen.

Udvidelse af E45

De tiltag, der er nævnt i FFL18 om udvidelse af E45, handler om planlægningsmæssige analyser (herunder VVM) af konsekvenserne ved udvidelse af forskellige strækninger. Der er således ikke tale om besluttede projekter, og der er på nuværende tidspunkt ikke regnet på konsekvenser for drivhusgasudledningen.

Vejdirektoratet har oplyst, at i det eventuelle videre arbejde med de planlægningsmæssige analyser af udbygningsforslag på E45 vil konsekvenser for drivhusgasudledningen blive beregnet.

Kompensation for klimaeffekter

Effekterne af de tiltag, der måtte blive vedtaget, vil indgå i løbende opgørelser af manko for opfyldelse af klimamålsætninger med udgivelse af Energistyrelsens Basisfremskrivninger. Regeringen vil om nogle måneder fremlægge en strategi for at opfylde Danmarks klimamål for de ikke-kvotebelagte sektorer i perioden 2021-2030.

Med venlig hilsen

Lars Chr. Lilleholt