



Finansudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
15. december 2017

J nr. 2017-3879

Finansudvalget har i brev af 11. december 2017 stillet mig følgende spørgsmål 67 til L1 forslag til Finanslov for finansåret 2018, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Josephine Fock (ALT).

Spørgsmål 67

Vil ministeren redegøre for konsekvenserne for drivhusgasudledningen af aftalen om finansloven for 2018, idet ministeren bedes fremlægge en samlet oversigt over de drivhusgasreducerende og drivhusgasøgende tiltag i aftalen, og vil ministeren fremhæve de initiativer i finansloven, der kompenserer for eventuel øget klimabelastning og redegøre for øvrige virkemidler til at sikre, at den danske drivhusgasudledning ikke øges, som følge af finanslovsaftalen?

Svar

Svaret bygger dels på et tidligere svar på lignende spørgsmål 10 til L216 og EFKM alm. del spørgsmål 372 om betydningen for CO₂-udledningen af regeringens forslag til finanslov 2018. Dels suppleres der med en opgørelse af konsekvenserne af udvidelse af motorvej på Vestfyn.

Det er kun ganske få elementer i forslaget, der er konkretiseret tilstrækkeligt til at kunne skønne en effekt på udledningen af CO₂. Dette omfatter ændret takst på Storebælt, øget hastighed på udvalgte landeveje og motorvejsstrækninger og udvidelse af motorvej på Vestfyn. Der er betydelig usikkerhed forbundet med at vurdere konsekvenserne for drivhusgasudledningen.

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 forudsættes dog her 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

**Energi-, Forsynings- og
Klimaministeriet**

Stormgade 2-6
1470 København K

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

www.efkm.dk



er fuldt implementeret. Det svarer til ca. 0,2-0,4 pct. af transportsektorens forventede udledning i perioden 2021-2030. Denne effekt er beregnet før perioden blev specificeret, men det vurderes, at effekten ligger inden for den antagne indfasning.

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 heraf. Omfanget af CO₂-reduktionen på lang sigt vil bl.a. afhænge af, hvordan forlængelsen af tilbagebetalingstiden implementeres og hvordan sammensætningen af bilflåden ser ud.

Hastighedsopgraderinger til 90 km/t og 130 km/t

Øget hastighed vil med det konkrete forslag lede til en øget udledning på anslået 3.500-3.800 ton/år. Det svarer til ca. 0,03 pct. af transportsektorens årlige udledning.

Udvidelse af motorvejen på Vestfyn

Udvidelse af motorvejen til seks spor vil med det konkrete forslag lede til en øget udledning af drivhusgasser.

Med udgangspunkt i CO₂-beregningerne fra VVM-undersøgelsen fra 2008 af "Udbygning af Den Fynske Motorvej mellem Odense Vest og Middelfart" fremgår det, at der samlet set forventes en stigning i CO₂-udledning på ca. 7.000 ton pr. år, hvilket er svarende til i størrelsesorden 0,06 pct. af den samlede årlige CO₂-udledning for transportsektoren. Den anvendte beregningsmodel har ikke taget højde for evt. trafikspring, hvorfor CO₂-udledningen må antages at være en smule højere end det beregnede.

Vejdirektoratet kan desuden oplyse, at den første tredjedel af strækningen mellem Middelfart og Nr. Aaby allerede er udbygget, hvorfor man må antage, at den egentlige samlede stigning i CO₂ er i størrelsesorden 2/3 af ovennævnte.

Vejdirektoratet har ikke gennemført senere beregninger af CO₂-udledning som følge af udvidelsen af Fynske Motorvej.

VVM-undersøgelse af E45

Der er tale om en vurdering af virkninger på miljøet (VVM) 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.



Øvrige elementer

For øvrige elementer i aftalen om finansloven for 2018 er der ikke opgjort en effekt på CO₂-udledningen. 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 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.

Det vurderes, at en række tiltag som fx investeringer i jernbanen, pulje til mindre initiativer på transportområdet, grøn naturpulje, økologisk landbrug og en permanent BoligJobordning alle kan have en klimaeffekt, og at denne både kan være reduceret og øget CO₂-udledning. Det har dog ikke været muligt at regne herpå, da det bl.a. kræver en konkret udmøntning af midlerne.

Kompensation for klimaeffekter

Effekterne vil indgå i løbende opgørelser af manko for opfyldelse af klimamålsætninger med udgivelse af Energistyrelsens basisfremskrivninger. Regeringen vil fremlægge en strategi for at opfylde Danmarks klimamål for de ikke-kvotebelagte sektorer i perioden 2021-2030.

Med venlig hilsen

Lars Chr. Lilleholt