

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet

Helt eller delvist imødekommet anbefalinger fra Borgertinget på klimaområdet.

10. november 2021

Oversigten indeholder 41 af Borgertingets anbefalinger, der vurderes helt eller delvist imødekommet og afspejlet i ført politik. Borgertinget har afleveret 119 anbefalinger, og det er således ikke alle anbefalinger, der fremgår af dette overblik, da en række anbefalinger ikke direkte er rettet mod staten. Overblikket fokuserer på anbefalinger gennemført gennem hhv. politiske aftaler og lovgivning. De anbefalinger, der konkret er afspejlet i lovgivning eller politiske aftaler, er markeret med fed skrift. De nævnte eksempler under de enkelte initiativer udgør ikke en udtømmende liste.

Anbefalingerne er et dynamisk værktøj ligesom anbefalingerne fra Klimapartnerskaberne, og de genbesøges løbende i udviklingen af ny politik. Derudover er flere af Borgertingets anbefalinger ikke rettet direkte mod regeringen. Der er eksempelvis også anbefalinger til kommuner og pensionskasser.

Tabel 1

Anbefalinger: helt eller delvist imødekommet

Nr.	Emne	Anbefaling	Min.	Tværmin. bemærkninger
2.4	Borgerinddragelse og folkeoplysning	Borgertinget anbefaler overordnet set, at der sikres en god kommunikation til og med befolkningen. Kommunikationen bør være "simpel og letforståelig" så alle er indforstået med hvordan og hvorfor, der skal foretages ændringer i befolkningens adfærd.	KEFM	Der er igangsat en række indsætter, som skal hjælpe borgerne til at kunne vælge en mere klimavenlig levevis, hvis de ønsker det, herunder madglade klimatips, de officielle kostråd - godt for sundhed og klima, EE-mærkningsordninger, spar-energi.dk mv.
2.5	Borgerinddragelse og folkeoplysning	Borgertinget anbefaler, at der kommer mere klimaundervisning i folkeskolen og på ungdomsuddannelser, som gennemgående obligatorisk tema. Der skal være mere undervisning om klimavenlig kost i faget hjemkundskab. Klimaundervisningen skal også handle meget om, hvorfor det er svært som samfund og internationalt at løse klimakrisen ift. andre kriser, altså ikke primært om den naturvidenskabelige side af klimakrisen.	BUVM	I Aftale om udmøntning af pulje til grøn efteruddannelse og opkvalificering af 2. november 2021 er partierne bag finansloven for 2021 og aftale om Stimuli og grøn genopretning af 6. december 2020 blevet enige om, at øget bæredygtighed og grøn omstilling skal skrives ind i erhvervsuddannelsernes formålsparagraf ved førstkommande lovgivningsmæssige lejlighed.
2.7	Borgerinddragelse og folkeoplysning	Oplysning om beregningsgrundlag og fuld gennemsigthed i hvad vores samlede udledning er, og hvordan vi evidensbaseret kan mindske denne. F.eks. oplysning om den CO2 der ikke indgår i vores danske regnskab, fordi den importerede vare er produceret i udlandet (f.eks. soja-baseret dyrefoder fra regnskowsarealer i Sydamerika som fodres til mange af de konventionelle svin i Danmark).	KEFM/MIM	Fsva. udledninger, klimatiltag mv. afrapporteres status årligt ifm. klimastatus og fremskrivning, klimaprogrammet, redegørelse for klimaeffekter og global afrapportering. Sidstnævnte har særligt fokus på det forbrugsbaserede klimaaftryk og de udledninger, som ikke indgår i 70 pct.-målsætningen. Der arbejdes løbende på at estimere effekten af forskellige virkemidler, som kan bidrage til en reduktion i Danmarks udledninger.
2.8	Borgerinddragelse og folkeoplysning	Beregningsgrundlag bør være fuldt synkroniseret og indeholde alle faktorer. Det kunne på sigt anvendes til standardiseret mærkninger af f.eks. emballage, dagligvarer osv.	KEFM/MIM	Regeringen har løbende fokus på at gøre viden om vores adfærdspåvirkning af klimaet let tilgængelig. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet arbejder derfor også med, hvordan vi bedst skaber og videreformidler klar oplysning om vores forbrugs klimapåvirkning til både virksomheder og private og offentlige forbrugere.
3.1	Adfærdsendringer med fokus på materielt forbrug	Vores nationalregnskab skal måles på andre faktorer end kun økonomi: Livskvalitet (sociale fællesskaber, godt helbred, følelse af at gøre en forskel, frihed), livslængde, bæredygtighed, naturressourcer. Danmarks Statistik har allerede udviklet og beregnet et grønt BNP, velfærdsmål og ressourcetræk. Regeringen bør derfor fremover offentliggøre en årlig status på faktorerne i forbindelse med offentliggørelsen af finansloven med henblik på at synliggøre og motivere en positiv udvikling.	IBM/FM	Danmarks Statistik udgiver årligt et grønt nationalregnskab, der indeholder indikatorer om bæredygtighed og naturressourcer. Dertil gennemfører Danmarks Statistik EU-SILC-undersøgelsen, hvori der hvert 6. år indgår et spørgsmål om livskvalitet (næste gang i 2022), hvortil der også indgår helbreds-spørgsmål hvert 3. år (uden at der er tale om en diceret helbredsundersøgelse). Det bemærkes, at Danmarks Statistik ikke selv har udviklet og beregnet grønt BNP.
5.1	Langsigtede investeringer fra stat og pensions-selskaber	Borgertinget mener, at stat og pensionskasser skal tage ansvaret for de nødvendige investeringer, der ikke drives af markedet. Staten/det offentlige skal investere i kommercielle tiltag såvel som at give støtte til nye klimaløsninger.	FM/EM	Regeringen har med de indgåede klimaaftaler på bl.a. energi og industri, transport og landbrug samt med udmøntningen af forskningsreserven for 2021 og 2022 samt grøn forskningsstrategi arbejdet i tråd med den anbefalede tilgang. Fx prioriteres der med Klimaaftale for energi og industri både investeringer i energieffektiviseringer i bygninger og industri samtidig med, at der investeres i fremtidens grønne teknologier såsom Power-to-X og fangst og lagring af CO ₂ (CCS).
5.2	Langsigtede investeringer fra stat og pensions-selskaber	Statens investeringer skal ikke begrænses af provenuet ved en klimaafgift, men provenuet skal indgå i investeringerne.	FM/SKM	Med de indgåede klimaaftaler har regeringen investeret massivt i den grønne omstilling. Regeringens udgiftspolitiske prioriteter fastlægges på baggrund af en vurdering af det samlede økonomiske råderum. I de løbende fremskrivninger af

				dansk økonomi og vurderinger af de offentlige finanser vil der for en lang række udgifts- og indtægtsposter kunne opleves forskydninger, der både trækker i opadgående og nedadgående retning. Det er et sundt princip, at de udgiftspolitiske prioriteringer ikke afhænger af løbende udsving i særskilte udgifts- eller indtægtsposter. Denne tilgang muliggør langsigtede prioriteringer i udgiftspolitikken.
7.9	CO2e-afgift: Bidrag til en grøn skatte-reform	Der skal arbejdes på muligheden for bedre lånemuligheder og lavere renter, når virksomheder investerer i klimaforbedringer af produktion eller bygninger.	EM/FM	Med etablering af Danmarks Grønne Fremtidsfond fik DGIF udvidet sin låneramme med 6 mia. kr., hvilket bl.a. skal forbedre virksomhedernes lånemuligheder til grønne investeringer.
7.11	CO2e-afgift: Bidrag til en grøn skatte-reform	Der skal arbejdes på muligheden for bedre lånemuligheder og lavere renter, når borgere investerer i klimaforbedringer af fx private bygninger.	EM/FM/IBM	I forbindelse med udmøntningen af tilskudsmidlerne til puljerne til udfasning af olie- og gasfyrvil det blive undersøgt, om der kan etableres en særlig låneordning til borgere med manglende finansieringsmuligheder. Med etablering af Danmarks Grønne Fremtidsfond er det besluttet at udvide DGIF's lånemandat med henblik på at fremme lån til virksomheder, der finansierer fx energirenoveringer i private boliger. Muligheden er implementeret med ændringen af lov om DGIF, som trådte i kraft 1. juli 2021.
9.1	Bioøkonomiske løsninger	Danmark skal være et foregangsland ift. genanvendelse af biomasse, hvorfor regeringen skal støtte forskning der fremmer produktion og anvendelse. Herunder skal regeringen skabe rammerne for at virksomhederne i højere grad kan indgå partnerskaber med forskningsinstitutioner.	KEFM/FVM/MIM/UFM/EM	Med afsæt i regeringens grønne forskningsstrategi er der i <i>Aftale om fordeling af forskningsreserven</i> mv. i 2021 afsat 700 mio. kr. til fire grønne forskningsmissioner, herunder en mission om klima- og miljøvenligt landbrug og fødevarereproduktion som bl.a. har fokus på bioraffinering. Missionerne skal løses af grønne forsknings- og innovationspartnerskaber, der skal danne ramme om målrettede indsats, der samler relevante videninstitutioner (universiteter, GTS-institutter m.fl.), virksomheder, offentlige parter og innovationsaktører. I aftalen er der endvidere afsat 469 mio. kr. til forskning inden for syv temaer i den grønne forskningsstrategi, herunder et tema om landbrug og fødevarereproduktion, herunder f.eks. forskning i udvikling af bioraffinering med henblik på at øge en flersidig anvendelighed af biomasse samt rest- og sidestrømme. Midlerne til grønne missioner og forskning inden for de syv temaer fra den grønne forskningsstrategi udmøntes af Innovationsfonden i løbet af 2021. Med <i>Aftale om fordeling af forskningsreserven</i> mv. i 2022 er der afsat yderligere 295 mio. kr. til de fire missioner og 350 mio. kr. til forskning inden for de syv temaer i den grønne forskningsstrategi, herunder temaet om landbrug og fødevarereproduktion. Herudover er der afsat 55 mio. kr. til et program for forskning i emissionsfri fødevarereproduktion. Derudover er der i regi af Strategi for cirkulær økonomi fra 2018 bl.a. afsat midler til en omfattende analyse af arealanvendelse og bioraffinering. Denne analyse forventes færdiggjort ultimo 2021. Regeringen har ligeledes i 2020 udpeget en række nye klynger, som fungerer som bindeled mellem virksomheder og videninstitutioner inden for de udvalgte danske styrkepositioner, som f.eks. miljø, energi, det maritime område og life science for at fremme innovations- og videnssamarbejde. Det er desuden en selvstændig ambition, at de kommende klynger bidrager til omstilling til en mere grøn og klimavenlig produktion. En af de nye klynger er Food and Bio Cluster Denmark som bl.a. arbejder med at fremme innovationsprojekter mellem virksomheder og forskere inden for bioøkonomi og bioresources.

				<p>Regeringens syv regionale vækstteams aflevere i maj 2021 deres anbefalinger til, hvordan der bedst investeres i udviklingen af lokale erhvervsfyrtårne. Herunder kom Væksteam Sjælland og øerne med en række anbefalinger, der skal gøre regionen verdensførende inden for udviklingen af nye biosolutions. Konkret anbefalede vækstteamet bl.a. at styrke samarbejde imellem virksomheder og med vidensinstitutioner for at få mere forskningsgenereret viden ud i virksomhederne samt at udpege biosolutions som en ny grøn forskningsmission under regeringens forskningsindsats. Med udspillet <i>Danmark kan mere I</i> har regeringen lagt op til, at der afsættes 1 mia. til realisering af de lokale erhvervsfyrtårne. Samtidig vil regeringen gennem partnerskaber med de lokale aktører bidrage til udviklingen af de lokale erhvervsfyrtårne.</p>
9.3	Biøkonomiske løsninger	Rester fra landbrugsproduktion, husholdning og industri skal cirkulere i biøkonomien. Der skal udarbejdes lovgivning til erhverv og landbrug, som regulerer og kontrollerer anvendelsen af restprodukter/biomasse.	KEFM/FVM/MIM	<p>Der er med VE-II direktivet indført bæredygtighedskrav til brug af landbrugsbiomasse til energiproduktion. Der er indført nationale regler for maksimal anvendelse af energifgrøder i biogasforbruget.</p> <p>Den 30. juni 2021 har energiforligskredsen bestående af et bredt flertal i Folketinget besluttet at stramme kravene til brugen af energifgrøder til produktion af biogas.</p> <p>Derudover støtter regeringen op om udviklingen af nye miljøteknologiske virkemidler, herunder bedre recirkulering og udnyttelse af rest- og sidestrømme via GUDP, MUDP og Innovationsfonden.</p>
10.3	Bioplast handlingsplan	Branchen/fabrikkerne skal holdes fast i et produktansvar og tydeligere typemærkning.	MIM/KEFM	<p>Der indføres et producentansvar for emballage (herunder fremstillet af plast) senest den 31.12.2024 jf. EU's emballagedirektiv. Producenterne bliver dermed som minimum økonomisk ansvarlige for affaldshåndteringen, hvilket, i kombination med indførelsen af såkaldte graduerede bidrag, skal fremme design til genanvendelse. Der er desuden med <i>Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi</i> indført krav til alle kommuner om en strømlinet indsamling af husholdningsaffaldet i 10 forskellige fraktioner, herunder plast, hvilket vil bevirke en større indsamlingsmængde og dermed øget genanvendelse. I forbindelse med implementeringen af engangsplastdirektivet er der mærkningskrav for en række produkter som fx drikkebeholdere, tobaksprodukter med filtre m.m.</p>
10.4	Bioplast handlingsplan	Virksomhederne skal pålægges afgifter og ansvar for fremstilling og genanvendelse.	MIM/KEFM	Se anbefaling 10.3
11.1	Standardisering af affaldssortering	Der skal være et stærkt samarbejde på tværs af kommuner og stat om affaldssortering.	MIM/KEFM	Anbefalingen er imødekommet i klimahandlingsplanen for affald ved initiativet om øget og strømlinet affaldssortering
11.2	Standardisering af affaldssortering	Regeringen skal sætte fælles standarder for kommuner og virksomheder herunder for emballage. Kommunerne skal udvikle bedre affaldssortering (f.eks. forbrændingsanlægge eller affalds-/genbrugsstationerne), der forenkler sorteringen hos den enkelte borger.	MIM/KEFM	Anbefalingen er imødekommet i klimahandlingsplanen for affald ved initiativet om øget og strømlinet affaldssortering
11.3	Standardisering af affaldssortering	Kommunerne skal informere borgerne mere, så vaner kan ændres. Vi skal som borgere regelmæssigt modtage information om effekten af vores sortering.	MIM/KEFM	Anbefalingen er imødekommet i klimahandlingsplanen for affald ved initiativet om øget og strømlinet affaldssortering, hvori der indgår en kommende kommunikationsindsats.
14.2	Landbrug med mindre klimaaftryk	Anvend formidling af de nye kostråd til at minimere kødforbruget i Danmark.	FVM/KEFM	Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri har i januar lanceret nye officielle kostråd, som bl.a. opfordrer danskerne til at spise flere bælgfrugter, mere grønt og mindre kød. Lanceringen blev fulgt op med

14.3	Landbrug med mindre klimaaftryk	Konsulenter/ekspertise på klimaområdet til landmændene (både nationalt og internationalt), så de får den nødvendige viden til at lave et effektivt skift til mere klimarigtig fødevarerproduktion.	FVM/KEFM/MIM	<p>en landsdækkende oplysningskampagne. En undersøgelse fra Epinion fra juli 2021 viser, at to ud af tre kender de nye officielle kostråd for sundhed og klima .</p> <p>Med <i>Aftale om grøn omstilling af dansk landbrug</i> etableres en fond for plantebaserede fødevarer, der bl.a. skal sikre uddannelse og vidensdeling om plantebaseret produktion. Samtidig sættes der bl.a. midler af til udtagningskonsulenter, der bl.a. skal hjælpe landbrugerne med at udtage klimaskadelige lavbundsjord. Regeringen arbejder desuden sammen med erhvervet om udvikling af klima-bedriftsregnskaber, som skal hjælpe landbrugerne til at klimaoptimere deres landbrugsbedrifter</p>
14.4	Landbrug med mindre klimaaftryk	Staten skal stille støtte- og forskningsmidler til rådighed, så intensivning muliggøres (Nye typer afgrøder, gødning og foder).	FVM/KEFM/UFM/MIM	<p>Med <i>Aftale om grøn omstilling af landbruget</i> afsættes 575 mio. kr. til et udviklingsspor, som skal danne afsæt for udviklingen af nye teknologier og virkemidler. Fx afsættes yderligere 196 mio. kr. til forskning i og udvikling af pyrolyse, ligesom der afsættes 23 mio. kr. til udviklingsinitiativer inden for gylle- og gødningshåndtering.</p> <p>Desuden har rammeaftalerne med Aarhus Universitet for Planteproduktion, Husdyrproduktion og Natur og Vand bl.a. et fokus på klima- og miljøvenlig drift af landbrug. Plantebaserede fødevarerprojekter støttes gennem en øremærket pulje i Fonden for økologisk landbrug med 38 mio., ligesom der med landbrugsaftalen er afsat i alt 675 mio. kr. til en plantefond. Den eksisterende GDP-ordning kan ligeledes støtte forskningsindsatsen på området.</p> <p>Herudover er der med <i>Aftalen om fordeling af forskningsreserven mv. i 2021</i> afsat 700 mio. kr. til fire grønne missioner, herunder en mission om klima- og miljøvenligt landbrug og fødevarerproduktion, samt 469 mio. kr. til grøn forskning, teknologiudvikling og innovation inden for syv temaer fra regeringens grønne forskningsstrategi, herunder landbrug og fødevarerproduktion.</p> <p>Hertil er der med <i>Aftale om fordeling af forskningsreserven mv. for 2022</i> afsat yderligere godt 300 mio. kr. til de fire grønne missioner samt 350 mio. kr. til de syv temaer. Der er ligeledes afsat 55 mio. kr. til et program for forskning i emissionsfri fødevarerproduktion.</p>
15.1	Omstilling til ældre transport	Både lempelser og forøgelser i skatter og afgifter skal ses i forhold til bilens forureningsgrad. Det vil sige, at de mere forurenende biler "betaler" for de mindre forurenende – indtil den logistiske (S-)kurve knækker, og markedet således er tilstrækkeligt mættet af el-biler. Dette kan evt. ske via en form for solnedgangsklausul for fritagelse for afgift på el-biler, således at benzin- og dieseldrevne biler forbliver dyre, mens el-bilerne gradvist kommer til at bidrage med skatter og afgifter til statskassen på samme måde, som i dag.	SKM	<p>Anbefalingen er imødekommet. I <i>aftale om grøn omstilling af vejtransport</i> besluttede aftalepartierne en omlægning af bilafgifterne, så registrerings- og ejerafgiften fremover baseres på bilens CO₂-udledning.</p> <p>Derudover blev der aftalt en gradvis indfasning i registreringsafgiften for nul- og lavemissionsbiler.</p>
15.2	Omstilling til ældre transport	Ligeledes kan faste parkeringsafgifter for private såvel som for erhvervsdrivende generelt forhøjes, hvis bilen forurenende, som det bl.a. er tilfældet i København i dag.	TRM/FM	<p>Anbefalingen er delvist imødekommet, da det vurderes, at det vil være teknisk uproblematisk, hvis der ved Borgertingets anbefaling vedr. forhøjelse af faste parkeringsafgifter reelt menes differentiering af parkeringslicenser (betaling for brug af en parkeringsplads). Ifølge gældende regler er det allerede muligt for kommuner at differentiere f.eks. beboerlicenser til parkering under hensyn til miljøet ved en kommunes udstedelse af licensen. Ligeledes er det allerede muligt for vejmyndigheden at differentiere betaling for parkering under hensyn til miljøet.</p>

				<p>Hvis der menes parkeringsafgifter (et beløb, som man skal betale for at have parkeret ulovligt), kan det være problematisk ift. lighedsgrundsætningen, at den faste parkeringsafgift for private såvel som erhvervsdrivende generelt forhøjes, hvis bilen forurener. Det følger af lighedsgrundsætningen, at væsentligt lige forhold skal behandles lige i retlig henseende. Der må således ikke ske usaglig forskelsbehandling, hverken direkte eller indirekte. Det vurderes derfor, at der for samme forseelse bør gælde samme afgift.</p>
15.3	Omstilling til eldrevet transport	Udformningen af disse skatter og afgifter bør dog ske på en sådan måde, at det ikke skaber skævvridning i forhold til at kunne anskaffe og benytte sig af en el-bil – det skal kunne lade sig gøre uanset indkomstklasse. Dette selvom at folk med højere indkomster kører mere i bil.	SKM/FM/TRM	Anbefalingen er imødekommet, jf. anbefaling 15.1, da aftalen samlet set reducerer omkostningerne ved at købe og køre i elbil.
15.6	Omstilling til eldrevet transport	Der bør gives udvidet skrotningspræmie for fossile biler inden 2030 – igen for at gøre incitamentet til at skifte mere gunstigt.	MIM	Med aftalen om grøn vejtransport fra 4. dec. 2020 er aftaleparterne enige om midlertidigt at hæve skrotningspræmien for ældre dieselmotorer. Der er afsat en pulje på 100 mio. kr. til at øge skrotningspræmien indtil 31. december 2021, så ejere af dieselmotorer fra før 2006 vil kunne få en forhøjet skrotningspræmie på 5.000 kr. ved skrotning af bilen. Den nuværende forhøjelse af skrotningspræmien dækker ikke benzindrivne. Der er ikke aftaler om at forlænge den forhøjede skrotningsordning for dieselmotorer i 2022.
15.7	Omstilling til eldrevet transport	Ladeinfrastruktur skal udbygges på en sådan måde, at tilgængeligheden bliver jævnt fordelt, selv i storbyerne.	TRM	Delvist imødekommet. I aftalen om Infrastrukturplan 2035 fra den 28. juni 2021 blev der afsat en økonomisk ramme på 500 mio. kr. i perioden 2022-2030 til ladestander langs statsvejnettet. Med den afsatte ramme kan der gennem udbud sikres en geografisk dækning af ladestander i landet. I nogle områder er der i dag begrænsede muligheder for offentligt tilgængelig opladning pga. manglende kommerciel interesse fra markedsaktører. For at støtte udrulningen af ladeinfrastruktur i disse områder, blev der i aftalen om udmøntning af pulje til grøn transport fra den 25. juni 2021 udmøntet 65 mio. kr. i 2021 til medfinansiering af offentligt tilgængelige ladestander på private arealer med manglende kommerciel interesse fx ved trafikale knudepunkter og områder med et sæsonbetonet behov for ladestander. 150 mio. kr. udskydes til 2022 til medfinansiering af offentligt tilgængelige ladestander på kommunale, regionale og private arealer.
15.9	Omstilling til eldrevet transport	Der skal stilles krav til udbydere af el-opladning om, at deres betalingsformer ikke kræver, at kunderne skal have ét abonnement per udbyder (og deres tilhørende standere) så valget om, hvor man elektrisk kan optanke, er lige så frit, som det i dag er tilfældet med benzinoptankning.	TRM	Der er i dag både EU-krav og krav i national lov om, at offentligt tilgængelige ladestander skal give mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at der skal indgås en kontrakt med ladeoperatøren. Derudover foreslår regeringen i udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport, at operatører af ladestander forpligtes til at give adgang for roamingtjenester, når ladestanden er opstillet på offentlige arealer eller med offentlige tilskud.
15.11	Omstilling til eldrevet transport	Al offentlig transport, det offentlige brug af køretøjer samt taxaer skal elektrificeres senest i 2030.	TRM	Regeringen arbejder allerede for en elektrificering af den kollektive trafik. Letbaner, metro og en del af jernbanenettet kører på el i dag. I løbet af de kommende år vil der blive indført elektrisk togdrift på hele hovedjernbanenettet i takt med færdiggørelsen af anlæggene og leverancerne af DSB's nye elektriske tog fra 2024 og frem til 2030. I aftalen om infrastrukturplan 2035 fra den 28. juni 2021 blev parterne enige om, at hele den statslige togtrafik skal være CO2-neutral. Der blev med aftalen desuden afsat 330 mio. kr. til indkøb af fire batteritog og ladeinfrastruktur på strækningen Holstebro-Skjern samt 650 mio. kr. til etablering af ladeinfrastruktur på de øvrige strækninger. Der blev med aftalen også afsat

				275 mio. kr. til et statslig tilskud til ladeinfrastruktur på privatbanerne. Der arbejdes også med omstilling af bustrafikken til eldrift frem mod 2030. Der er pr. oktober 2021 indgået klimasamarbejdsaftaler med 27 kommuner og alle 5 regioner, hvor kommunerne og regionerne forpligter sig til, at der skal være grønne busser i alle nye udbud.
15.12	Omstilling til eldrevet transport	Der skal tages initiativ til en folkeoplysningskampagne, hvori alle punkter i forhold til folks skepsis og usikkerheder ved skift til el-bil bliver berørt.	TRM	Der har været gennemført oplysningskampagner, som har forsøgt at gøre op med myter ved elbiler og deres opladning, eksempelvis kampagnen 'Sæt strøm til din bildrøm' fra 2019, som blev gennemført i samarbejde mellem en række organisationer samt KEFM og TRM. Derudover tilbyder en række hjemmesider detaljeret viden om elbiler og opladning, fx elbilviden.dk.
15.14	Omstilling til eldrevet transport	Derudover skal der gives markant støtte til forskning omhandlende genanvendelse af materialer brugt i elbiler.	UFM/MIM	<p>Med afsæt i regeringens grønne forskningsstrategi er der med <i>Aftale om fordeling af forskningsreserven</i> mv. i 2021 afsat 469 mio. kr. til grøn forskning, teknologiudvikling og innovation inden for syv temaer i den grønne forskningsstrategi, herunder bl.a. temaer om transport og cirkulær økonomi. Indsatsen vil bl.a. kunne omfatte forskning, der omhandler genanvendelse af materialer brugt i elbiler.</p> <p>Med aftalen om fordeling af forskningsreserven mv. i 2022 er der desuden afsat 350 mio. kr. til grøn forskning inden for de syv temaer fra grøn forskningsstrategi.</p>
16.1	Fleksibel kollektiv transport som et positivt tilvalg	Kollektiv transport bør være et naturligt valg, fordi det er billigst, bedst og mest miljørigtigt. Borgertingets overordnede anbefalinger er derfor, at den offentlige transport skal gentænkes, så den bliver mere fleksibel. Vi har brug for flere løsninger med lavere brugerbetaling, som ikke går på kompromis med fleksibiliteten.	TRM	I IP-35 er der enighed om, at den kollektive transport skal være mere attraktiv for langt flere danskere. Der kigges på initiativer for hvordan den kollektive trafik kan optimeres ift. pris, fleksibilitet, sammenhæng og klimaet. Med aftalen blev det aftalt at nedsætte et grønt takstudvalg, som skal komme med anbefalinger til, hvordan priserne i den kollektive trafik i højere grad kan understøtte en overflytning af passagerer fra biler og over i den kollektive transport og andre CO2-venlige løsninger. Anbefalingen er ikke meningsfuld at foretage beregninger af.
16.2	Fleksibel kollektiv transport som et positivt tilvalg	Borgertinget mener, at man bør optimere den kollektive trafik og gøre den mere attraktiv, gratis, let tilgængelig, både udenfor og indenfor byerne; f.eks. gratis p-pladser uden for byerne og gratis kollektiv transport ind til byen fra parkeringssteder (park and ride).	TRM	<p>Med aftalen om infrastrukturplan 2035 fra den 28. juni 2021 blev det aftalt at nedsætte et grønt takstudvalg, som skal komme med anbefalinger til, hvordan priserne i den kollektive trafik i højere grad kan understøtte en overflytning af passagerer fra biler og over i den kollektive transport og andre CO2-venlige løsninger. Det bemærkes, at DTU i samarbejde med TRM har foretaget beregninger af et scenarie med gratis kollektiv trafik, som bl.a. viste, at gratis kollektiv trafik medfører en reduktion i transportarbejdet for hhv. cykler og gang på ca. 21 pct. Det vil sige en negativ effekt på omfanget af cykling ved gratis kollektiv trafik.</p> <p>I regeringens klimasamarbejdsaftale om grøn kollektiv trafik med Region Hovedstaden og Region Sjælland er det aftalt, at der skal udarbejdes en analyse, som afdækker potentialet og mulighederne for at implementere et attraktivt og synligt Parker & Rejs-produkt.</p>
16.3	Fleksibel kollektiv transport som et positivt tilvalg	Udenfor større byer skal busruter være mere direkte, med kortere køretid og koordineret med hinanden.	TRM	Prioritering af buslinjer m.v. er et lokalt ansvar for kommuner, regioner og relevante trafikskelskaber. Det er Transportministeriets indtryk, at prioriteringen af busser, buslinjer m.v. løbende er til overvejelse lokalt.
16.4	Fleksibel kollektiv transport som et positivt tilvalg	Minibusser skal bruges, hvor det er relevant, i stedet for store halvtomme busser.	TRM	Prioritering og planlægning af buslinjer m.v. er et lokalt ansvar for kommuner, regioner og relevante trafikskelskaber.

16.6	Fleksibel kollektiv transport som et positivt tilvalg	Prisen på offentlig transport – hvis ikke gratis - skal være baseret på distance og ikke afhængig af regionsgrænser.	TRM	I 2015 og 2016 blev en takstharmonisering af Øst- og Vestdanmark besluttet, som skulle gøre priserne mere enkle og gennemskuelige for kunderne, og i denne forbindelse har trafikvirksomhederne sikret en sammenhæng mellem rejsens længde og rejsens pris. Med aftalen om infrastrukturplan 2035 fra den 28. juni 2021 blev det aftalt at nedsætte et grønt takstudvalg, som skal komme med anbefalinger til, hvordan priserne i den kollektive trafik i højere grad kan understøtte en overflytning af passagerer fra biler og over i den kollektive transport og andre CO2-venlige løsninger.
16.8	Fleksibel kollektiv transport som et positivt tilvalg	Offentlig transport skal køre på el eller brint, da offentlig transport skal være et foregangs billede på, hvordan elektrificering bør virke.	TRM	Regeringen arbejder allerede for en elektrificering af den kollektive trafik. Letbaner, metro og en del af jernbanenettet kører på el i dag. I løbet af de kommende år vil der blive indført elektrisk togdrift på hele hovedjernbanenettet i takt med færdiggørelsen af anlæggene og leverancerne af DSB's nye elektriske tog fra 2024 og frem til 2030. I aftalen om infrastrukturplan 2035 fra 28. juni 2021 blev parterne enige om, at hele den statslige togtrafik skal være CO2-neutral. Der blev med aftalen afsat 330 mio. kr. til indkøb af fire batteritog og ladeinfrastruktur på strækningen Holstebro-Skjern samt 650 mio. kr. til etablering af ladeinfrastruktur på de øvrige strækninger. Der blev med aftalen også afsat 275 mio. kr. til et statslig tilskud til ladeinfrastruktur på privatbanerne. Der arbejdes også med omstilling af bustrafikken til eldrift frem mod 2030. Det er også forventningen, at taxibranchen er omstillet til el i 2030.
16.9	Fleksibel kollektiv transport som et positivt tilvalg	Oplysning til befolkningen, der fremme grønne transportmuligheder, skal ske på statsligt, regionalt og kommunalt niveau.	TRM	Med aftale om grøn omstilling af vejtransporten er der afsat DKK 3 mio. kr. til oplysnings- og adfærdskampagner om 'transportspild'. Kampagnen skal fokusere på samkørsel og delebilisme og tilrettelægges af Vejdirektoratet, hvor aktører inden for samkørsel og delebiler inddrages. Kampagnen lanceres i 2022. Der foreligger ikke beregninger af CO2-effekter af tiltaget.
16.10	Fleksibel kollektiv transport som et positivt tilvalg	En app, der samler samkørselsmuligheder (fx Go More), offentlige transportmuligheder og flextrafik, bør udvikles. Appen skal kunne kobles på mobiltelefoner og smartwatches.	TRM	Ifølge lov om trafikskelskaber (L206) skal der udvikles en offentligt funderet Mobility-as-a-Service-app (MaaS-app). En MaaS-app er en moderne digital platform for planlægning, reservering og betaling af rejser. Derved muliggøres planlægning, booking og betaling af både offentlige kollektive transporttilbud og nye (private) mobilitetsformer, såsom samkørsel, i én app. Udviklingen af MaaS-app'en foretages af Rejsekort & Rejseplan A/S. I aftalen om Infrastrukturplan 2035 er der afsat 40 mio. kr. til at bidrage til en hurtigere udvikling af en national MaaS-app. Midlerne skal udmøntes i 2022. Tiltaget ventes at give begrænsede CO2-besparelser.
17.1	Klimavenlig godtransport f.eks. PtX	Der er brug for politiske initiativer, der understøtter grøn udvikling på transportområdet. Først og fremmest skal der være offentlig støtte til udvikling og forskning af nye teknologier, der ser ud til at være lovende lige nu dvs. biobrændsel og PtX (e-fuels). Der skal også være en mere langsigtet plan med offentlig støtte til udvikling og forskning inden for nye teknologier, der viser sig at være lovende på lang sigt, som vi ikke kender til i dag.	KEFM/UFM	Delvist imødekommet. Dele af anbefalingens indhold er afspejlet i transportaftalen fra december 2020, og dele bliver aktuelt analyseret i regi af PtX-strategien der offentliggøres i 2021. Med Aftalen om fordeling af forskningsreserven mv. i 2021 er der desuden med afsat i regeringens grønne forskningsstrategi afsat 700 mio. kr. til fire grønne missioner, herunder en mission om grønne brændstoffer (Power-to-X mv.) samt 469 mio. kr. til grøn forskning, teknologiudvikling og innovation inden for syv temaer fra regeringens grønne forskningsstrategi, bl.a. inden for energi-produktion og transport. Med aftalen om fordeling af forskningsreserven mv. i 2022 er der afsat yderligere 295 mio. kr. til de fire grønne missioner og 350 mio. kr. til grøn forskning inden for de syv temaer fra grøn forskningsstrategi.

17.2	Klimavenlig godstransport f.eks. PtX	Der skal være et økonomisk incitament til at bruge biobrændsel, el eller PtX. På den måde vil en del af den transport, der i dag foregår på lastbil, blive flyttet over på for eksempel tog, el-lastbil eller mindre belastende metoder. En mulighed er, at der skal være et system, der gør det muligt, at der betales alt efter, hvor meget CO ₂ , der udledes ved langdistance-transporten. En anden mulighed kan være finansielt incitament for transportfirmaer til at benytte biobrændsel og PtX (e-fuels), så der skabes incitament for omstilling, og så risici ikke kun bæres af transportfirmaerne.	TRM	<i>Aftale om grøn omstilling af vejtransporten</i> indeholder flere elementer med det foreslåede sigte, hvor særligt CO ₂ -fortrængningskrav for VE-brændstoffer, kilometerbaserede vejafgifter for lastbiler samt lav elafgift til opladning af biler vil fremme godstransportsektorens omstilling. Dog er der ikke indgået aftale om decideret CO ₂ -afgift for langdistancetransport.
17.4	Klimavenlig godstransport f.eks. PtX	Det anbefales, at der tages initiativer til at udvikle jernbanetransporten for at gøre denne konkurrencedygtig, og dermed flytte tung transport fra landevejen til jernbanen på lang sigt. Det vil gøre, at langdistancetransport med lastbiler, der ikke kan elektrificeres, minimeres så meget som muligt, eftersom strækningen fra jernbanestation og det sidste stykke vil være en mindre distance, der formodentlig kan nås med mindre og elektrificerede lastbiler.	TRM	Anbefalingen er delvist imødekommet, idet der frem mod 2030 gennemføres en række store anlægsprojekter på jernbanen, som vil forbedre forholdene for banegods markant. Den væsentligste forbedring kommer med Femern Bælt-forbindelsen og opgraderingen af de tilstødende bane-anlæg på den danske og tyske side. I Danmark gælder det strækningen Ringsted-Rødby. Staten driver ikke godstransport på jernbanen og kan derfor udelukkende sørge for gode rammebetingelser for banegods-hvervet. Disse er tilstede allerede i dag i form af ledig kapacitet til mere banegods på jernbanen og en favorabel afgiftsstruktur, når banegods sammenlignes med vejtransport. Rammebetingelserne vil forbedres yderligere i de kommende år i takt med de store anlægsprojekter (Femern Bælt, Signal-programmet, Ny bane Vestfyn, med flere).
18.8	Medejerskab til vedvarende energi	Støt initiativer til lokal etablering af vedvarende energi, således at overskud af driften bliver i lokalområdet, og borgerne er mere positive over for etablering, når det ikke er store ubekendte udenbys foretagender, der opstiller møller og tager overskuddet med væk.	KEFM	Fsva. havvind er det i dag allerede muligt for lokale aktører at etablere VE-anlæg på havet gennem åben dør-ordningen. Ordningen indebærer dog et vist krav til projektdrivers finansielle formåen.
19.2	Placering af teknik i landskabet	Lovgivning på området omkring solfangere skal ændres, så der ikke skabes unødvendige udbygninger af elnettet og strømspild. Derudover skal der ikke gives tilskud til solfangere, når det ikke giver mening samfundsøkonomisk (for eksempel små solfangere på private hjem, der laver strøm, når folk ikke er hjemme versus solfangere på fabrikker, der bruger strømmen i dagtimerne til produktion). Kig også for eksempel på installation af solceller på bygninger og eksisterende industritage.	KEFM	Fsva. støtte til solceller har der tidligere været ordninger der gav tilskud, men nu er man overgået til mere samfundsøkonomisk hensigtsmæssige måder at støtte solceller på via de Teknologineutrale Udbud, hvor det er den teknologi, der giver mest VE for pengene, der vinder. Fsva. elnettet blev det med <i>Klimaaf tale for energi og industri</i> mv. af 22. juni 2020 besluttet at indføre lovgivning, der muliggør indførelsen af et geografisk differentieret tilslutningsbidrag og indfødningsstariffer for producenter samt en ændring af Energinets kompensationsforpligtelse. Der er for så vidt angår tilslutningsbidrag og tariffer fulgt op på aftalen med lovforslag om ændring af elforsyningsloven og forskellige andre love (L 53), der er fremsat d. 27. oktober 2021. Derudover har regeringen igangsat et analysearbejde, der skal undersøge muligheden for at tillade geografisk differentierede forbrugstariffer. Geografisk differentierede forbrugstariffer kan give økonomisk incitament til, at store VE-forbrugere placerer sig hensigtsmæssigt ift. elproduktion og kapacitet, hvorved behovet for udbygning af det kollektive net reduceres. Med Klimaaf talen for Energi og Industri af 22. juni 2020 blev partierne desuden enige om at fjerne det såkaldte identitetskrav. Tiltaget trådte i kraft d. 30. juni 2021. Med ændringen kan en opstiller installere et solcelleanlæg på taget af en bygning, der ejes eller lejes af en anden virksomhed.

