



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

6. marts 2023

2023-944

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 9. februar 2023 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 65:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 27/1-23 fra CONCITO samt oplæg fra foretræde 7/2-23 vedrørende grøn omstilling af transportsektoren, jf. TRU alm. del – bilag 63 og 78?

Svar:

Regeringen ønsker ambitiøs klimahandling og har derfor sat nye klimamål. For at kunne opfylde de nye klimamål og 70 pct. målsætningen i 2030 er det afgørende, vi får sikret en grøn omstilling af transportsektoren. CONCITOs anbefalinger vedr. de klimamæssige udfordringer på transportområdet anser jeg som et vigtigt input i regeringens arbejde med grøn omstilling af transportsektoren. Nedenfor kommenteres CONCITOS oplæg i relation til de rejste tematikker.

Vejtransport

CONCITO peger på behovet for elektrificering af vejtransporten. Dette flugter godt med regeringens arbejde med omstilling af vejtransporten.

Statens rolle i at sikre den grønne omstilling af vejtransport er dels at skabe de rette incitamenter til at forbrugerne og virksomhederne vælger, at deres næste køretøj skal være grønt og dels at skabe den optimale drivmiddelinfrastruktur.

De sidste tre år er der sket en markant stigning i bestanden af elbiler som følge af en omlægning af afgifterne i *aftale om grøn omstilling af vejtransporten* af 4. december 2020.

Med hensyn til udrulning af ladeinfrastruktur til personbiler arbejder regeringen med en samlet national plan for ladeinfrastruktur, der håndterer tre problemstillinger:



1. opladning til lange ture, der kræver opladning undervejs
2. opladning til bilejere, der ikke har adgang til opladning på egen parkeringsplads, og
3. reguleringsmæssige justeringer.

I forhold til de længere ture er der afsat 500 mio. kr. til udrulning af ladeinfrastruktur langs statsvejnettet, hvorved der kan etableres omkring 50 ladeparker med ca. 630 ladepunkter.

Hvad angår opladning til bilejere uden mulighed for hjemmeopladning udmøntes der i perioden 2021 - 2023 i alt 265 mio. kr. til medfinansiering af ladestandere i boligforeninger samt ladeinfrastruktur på private og kommunale arealer. Endvidere trådte en ny lov om infrastruktur for alternative drivmidler (AFI-lov) i kraft den 6. april 2022. Loven har til formål at etablere langsigtede og ordnede rammer for indretning af ladestandermarkedet.

CONCITO anbefaler, at indføre en CO₂-differentieret vejafgift for lastbiler. Jeg kan oplyse, at i marts 2023 fremsætter regeringen lovforslag om en kilometerbaseret og CO₂-differentieret vejafgift for lastbiler. Med en afgift både på den kørte afstand og CO₂-udledning skaber vi incitament til at tænke over længden på turene og om den næste lastbiler skal være grøn.

Med Infrastrukturplan 2035 er der afsat 275 mio. kr. til udrulning af drivmiddelinfrastruktur til tung vejtransport. Jeg vil snarest præsentere strategi for udrulning af drivmiddelinfrastruktur til tung vejtransport, der skal danne grundlag for udmøntning af den afsatte ramme.

Luftfart

Jeg har noteret mig CONCITO's forslag til dels en ny luftfartsstrategi på baggrund af nye klimaaftaler, viden og EU-krav, dels forslag til at nedbringe non-CO₂-effekter fra luftfarten.

Den nuværende luftfartsstrategi danner rammen for at sikre, at Danmark har en stærk luftfartssektor, der understøtter en høj tilgængelighed til gavn for erhvervslivet og samfundet som helhed. Parallelt med strategien har skiftende regeringer arbejdet for, at der i EU og i regi af FNs internationale luftfartsorganisation, ICAO, indføres ambitiøse tiltag for at mindske luftfartssektorens drivhusgasudledninger. Luftfartssektoren er af natur en grænseoverskridende branche, der derfor bedst reguleres på EU og internationalt niveau for at sikre mod karbonlækage og unfair konkurrence. Regeringen har samtidig ambition om at indføre en passagerafgift på



gennemsnitligt 100 kr. for blandt andet at understøtte en helt grøn indenrigsluftfart fra 2030.

Jeg ser således ikke den nuværende luftfartsstrategi som en hindring for en ambitiøs tilgang til at nedbringe luftfartssektoren klimapåvirkning.

I forhold til nedbringelse af non-CO₂-effekter fra dannelsen af kondensstriber har jeg bedt om bidrag fra Klima-, Energi og Forsyningsministeriet, der oplyser følgende:

Flere faktorer har indflydelse på den konkrete klimaeffekt af kondensstriber herunder vejrforhold, flyvehøjde og aromatindhold i brændstoffet, og derfor er der også stor usikkerhed om effekten. Non-CO₂-effekten medregnes som udgangspunkt ikke ved opgørelse af klimapåvirkningen af kondensstriber, hvilket bl.a. skyldes, at der ikke findes metoder til opgørelse af klimaeffekter for kondensstriber under FN's klimapanel, som ligger til grund for Danmarks nationale klimaregnskab. Desuden er der ikke international konsensus om CO₂-effekten af kondensstriber.

Med de nyligt afsluttede forhandlinger om en revision af EU's kvotehandelssystem er det blandt andet besluttet, at Europa Kommissionen skal indføre et system til overvågning, rapportering og verifikation for non-CO₂-effekter i 2025 med henblik på at opnå et datagrundlag for reguleringen af non-CO₂-effekter. Europa Kommissionen skal herefter senest i 2028 fremlægge en rapport om resultaterne og på den baggrund, hvis passende, fremsætte et lovforslag for håndtering af non-CO₂-effekter.

Kommuner og regioners rolle i omstillingen af transportsektoren

Foruden staten spiller både kommuner og regioner en væsentlig rolle i omstillingen af transportsektoren. Det er kommuner og regioner, der via de regionale trafikselskaber er ansvarlige for den lokale kollektive trafik i Danmark. Dermed er den grønne omstilling af den offentligt udbudte buskørsel kommunernes og regionernes kompetence.

Den daværende regering indgik i 2020 klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik med landets seks største kommuner og derefter med de fem regioner. Aftalerne indebærer, at kommuner og regioner forpligter sig til, at alle nye udbud af busser skal have et krav om at være fossilfri- og nulemissionsbusser. Efterfølgende har en række yderligere kommuner tiltrådt målsætningerne i aftalerne om grøn omstilling af bustrafikken.



Omkring to tredjedele af de offentlige udbudte køreplanstimer er omfattet af klimasamarbejdsaftalerne og dermed målsætningerne om grøn omstilling. Det skønnes af Dansk PersonTransport, at ved udgangen af 2024, vil knap halvdelen af de offentlige udbudte køreplanstimer være betjent af fossilfri- og nulemissionsbusser.

Med *aftale om Infrastrukturplan 2035* af 28. juni 2021 blev afsat en pulje på 250 mio. kr. til regional busstrafik og flextrafik. De første 50 mio. kr. fra puljen blev den 1. februar 2023 udmøntet til otte projekter.

Med hensyn til etablering af ladeinfrastruktur kan kommuner og regioner på baggrund af den førømtalte AFI-lov indgå aftale med private ladeoperatører om etablering af ladeinfrastruktur på kommunale og regionale arealer.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen