



## Omstillingen i transportsektoren

Faktaark til Klimarådets rapport *Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion*

Marts 2020

**Transportsektoren er en af de største kilder til drivhusgasudledninger i Danmark.** Men i 2030 ser udledningerne ud til at være stort set uændrede i forhold til i dag, hvis ikke der tages nye virkemidler i brug. Det er især personbilerne, der fylder meget i udledningerne, men også varebiler og lastbiler fylder væsentlig.

**Elektrificering af transporten kan bidrage markant til at reducere udledningerne.** Især elbiler og elvarebiler er de mest lovende teknologier på nuværende tidspunkt og de kan reducere udledningerne meget. I rapporten analyseres et scenarie, hvor salget af nye biler bliver 100 pct. for henholdsvis elbiler og for elvarebiler. Dette medfører, at der i 2030 vil være ca. 1 mio. elbiler og over 100.000 elvarebiler. Samlet set reduceres udledningerne med ca. 15 pct. i forhold til i dag via disse to omstillingsselementer.

**Udskiftningen af bilparken er en langsom proces.** Biler lever ca. 15 år, og derfor tager det lang tid at udskifte hele bilparken med elbiler. På grund af den lange levetid kan elbiler kun reducere udledningerne relativt begrænset i 2030, men efter 2030, når alle nye biler er elbiler, vil udledningerne falde hurtigt. I 2050 vil der stort set kun være elbiler eller andre nulemissionsbiler på vejene. På den måde lægger et stop for salg af benzin- og dieslbiler i 2030 sporene frem mod en klimaneutral persontransport i 2050.

**Politiske virkemidler er nødvendige for at få salget af elbiler op.** I dag er salget af elbiler stigende, men meget tyder på, at der skal politisk hjælp til at få salget op på 100 pct. i 2030. Klimarådet har i en tidligere analyse, *Flere elbiler på de danske veje*, anbefalet, at elbiler gives et økonomisk skub (fx i form af et fast tilskud til køb af elbiler), samtidig med at elbiler indføres 100 pct. i registreringsafgiftssystemet. Dette skaber en omkostningseffektiv støtte til elbiler. Anbefalingerne fra analysen er stadig gældende, og de vil stadig være relevante, hvis der kommer et nyt afgiftssystem for elbilerne: Elbiler bør have et midlertidigt økonomisk skub ved indkøbet, og fra 2030 skal der ikke længere sælges biler, der helt eller delvist er drevet af benzin eller diesel. Anbefalingerne fra analysen er gengivet sidst i dette faktaark.

**Afgifter er ikke det eneste politiske virkemiddel. Markedet for opladning skal forbedres, hvis potentielle elbilkøbere ikke skal se opladning som en barriere.** Klimarådet anbefaler, at der laves en strategi med tiltag, der sikrer et konkurrencepræget og gennemsigtigt marked for opladning, som der i dag eksisterer inden for fx benzin og diesel. Et eksempel på et tiltag kan være at sikre, at alle har mulighed for at

betale ved offentlige ladestandere, samt at prisen er rimelig. Et andet forslag er at give en garanti for, at der kan blive stillet en ladestander op i nærheden af ens bolig, såfremt man ikke har mulighed for egen oplader.

**Ligeledes er der behov for flere ladestandere især langs motor- og landevejsnettet.** I dag er der allerede ladestandere sat op forskellige steder langs motorvejene, men der kan være behov for at gå mere strategisk til værks. Strategien skal derfor indeholde en plan for, hvor der skal være opladningsmuligheder, og derefter skal disse placeringer udbydes til private aktører. Her skal det være tilladt at byde ind med et påkrævet tilskud fra staten eller en afgift til staten, alt efter om ladestanderen er en god forretning i sig selv.

**Den tunge transport skal i gang med omstilling til CO<sub>2</sub>-neutralitet.** Udviklingen af busser er i fuld gang, men der kan stadig gøres mere. Fx kan der laves krav om at alle udbudte busruter fra et bestemt år skal være CO<sub>2</sub>-neutrale. Inden for godstransporten er omstillingen ikke rigtig kommet i gang, og der er stadig stor usikkerhed om, hvilke teknologier der bliver de bedste. Klimarådet har ikke valgt en specifik teknologi, som der bør sættes på, men omstillingen skal i gang inden 2030. For de mindre lastbiler ser der ud til at være gode muligheder i batterilastbiler, men potentielt kan der komme andre teknologier i spil som fx brint.

**Skal transporten bidrage med yderligere reduktioner, er der hovedsageligt to muligheder:**

1. Flere elbiler, og dermed færre benzin- og dieslbiler
2. Færre kørte kilometer i benzin- og dieslbilerne

**Der kan opnås markante CO<sub>2</sub>-reduktioner, hvis der kan indføres 1,5 mio. elbiler i 2030, det vil sige 0,5 mio. mere end beregnet i implementeringssporet.** Det vil dog kræve yderligere virkemidler, eller at teknologiudviklingen går hurtigere end forventet.

**Der vil blive kørt mindre i benzin- og dieslbiler, hvis der kommer en forhøjet drivhusgasafgift.** En CO<sub>2</sub>-afgift på 1.500 kr. vil medføre en markant stigning i benzin- og dieselpriserne (ca. 4-5 kr. pr. liter). Det vil reducere benzin- og dieselforbruget i Danmark og tilskynde til at bruge andre transportmidler. I hvor høj grad det vil føre til øget grænsehandel afhænger af, hvor meget afgifterne stiger i vores nabolande, og om afgiften alternativt kan lægges som en GPS-baseret kørselsafgift.

**Kilometer i benzin- og dieslbiler kan også fortrænges via samkørsel, kollektiv transport, cykel og lignende.** Det er dyrt for samfundet at reducere mobiliteten. Arbejde, gøremål og fritidsinteresser gør, at folk har behov for at komme fra A til B. Men der er et stort potentiale, hvis dette kan ske uden individuel bilkørsel. Fx kan samkørsel, hvor flere personer kører i samme bil, reducere mængden af kørte kilometer. Kollektiv transport kan ligeledes bidrage til, at færre kører i egen bil og tager bus eller tog i stedet. Desværre ser det vanskeligt ud at reducere antallet af kilometer i benzin- og dieslbilerne markant ved at fremme disse tiltag, men det bør undersøges, hvilke tiltag der kan skubbe i retning af mindre kørsel i benzin- og dieslbiler med kun en person i bilen.

**Klimarådet anbefaler derfor:**

- *Det bør hurtigst muligt annonceres, at der fra 2030 iværksættes initiativer, så der reelt ikke længere sælges personbiler, som helt eller delvist drives af benzin eller diesel, hvilket dermed inkluderer opladningshybrider.*
- *Det nuværende batterifradrag til elbiler i registreringsafgiften bør gøres permanent. Det udløber dermed ikke med udgangen af 2022, som de nuværende regler tilsiger, men det bør aftrappes i takt med, at prisen på batterier falder.*

- *Køb af en elbil bør udløse et fast tilskud uanset bilens størrelse. For at opnå en samlet set positiv effekt på salget skal tilskuddet i starten være mindst 50.000 kr., men nedtrappes gradvist i takt med salget af elbiler og ikke fra år til år. Også opladningshybridbiler bør modtage et tilskud, der bør sættes som en andel af tilskuddet til en ren elbil. Der bør gives tilskud til mindst 100.000 biler for at sikre, at markedet er tilstrækkeligt modent, før støtten udfases. Elbiler og opladningshybridbiler bør samtidig omfattes fuldt ud af reglerne for registreringsafgiften.*
- *Utilstrækkelig ladeinfrastruktur udgør en selvstændig barriere for elbilerne, og derfor bør der findes virkemidler, der kan forbedre ladeinfrastrukturen. Der bør udarbejdes en pakke med en række tiltag for at skabe et mere gennemsigtigt og konkurrencepræget marked for ladning af elbiler. Pakken bør blandt andet adressere ligestilling af elafgifter for alle elbillister samt bedre muligheder og rammevilkår for at opstille ladestandere. Der bør også sikres en tilstrækkelig ladeinfrastruktur i både byer og på motorvejsnettet. Dette kan fx ske ved at lave et udbud for hurtig- og lynladere ved bestemte placeringer, hvor udbuddet kan resultere enten i en afgift til staten eller i støtte til operatøren.*