

Udskydelse af indfasningsprofilen af registreringsafgiften med et år for elbiler m.v. samt forhøjet bundfradrag

Med henblik på at fremme udbredelsen af elbiler, plug-in hybridbiler, brændselscelledrevne biler og gasdrevne biler foreslår regeringen en mere lempelig indfasning af registreringsafgiften. Konkret foreslås det at udskyde indfasningsprofilen af registreringsafgiften med et år samt at forhøje bundfradraget, så elbiler der i dag koster op til 400.000 kr. (inkl. moms) betaler 0 kr. i registreringsafgift i 2019 og 2020.

Lempelsen vil bl.a. medføre at en BMW i3 i 2019 i gennemsnit vil falde med ca. 25.000 kr., *jf. tabel 1*.

Tabel 1

Priseksempler for udvalgte elbiler

kr.	Pris inkl. moms uden afgift	Gældende indfasningsregler		Forslag til ændring af indfasning	
		Afgift 2019	Pris 2019, før	Afgiftslempelse 2019	Pris 2019, efter
VW e-up	191.000	0	191.000	0	191.000
Kia Soul	236.000	0	236.000	0	236.000
Hyundai Ioniq	263.000	0	263.000	0	263.000
Renault Zoe	271.000	0	271.000	0	271.000
Nissan Leaf	273.000	0	273.000	0	273.000
VW E-Golf	314.000	5.000	319.000	-5.000	314.000
BMW i3	339.000	25.000	364.000	-25.000	339.000
Tesla Model S	824.000	336.000	1.160.000	-203.000	957.000
Tesla Model X	993.000	448.000	1.441.000	-259.000	1.182.000

Anm.: Priserne for de enkelte elbilmodeller er gennemsnitspriser indhentet fra Det Digitale Motorregister primo september 2018. Tal er afrundet til nærmeste 1.000 kr.

Kilde: Skatteministeriet og Det Digitale Motorregister.

Derudover vil lempelsen sikre, at den del af registreringsafgiften, der indfases for plug-in hybridbiler, vil være 0 kr. i 2019 og 2020 for størstedelen af plug-in hybridbilerne på det danske marked. Det vil indebære, at en VW Golf GTE får en afgiftslempelse i 2019 på knap 34.000 kr. i 2019, mens en Kia Niro får en afgiftslempelse på op til 46.000 kr. i 2019.

De enkelte elementer i forslaget fremgår af *boks 1*.

Boks 1

Udskydelse af indfasningsprofilen af registreringsafgiften med et år for elbiler m.v. samt forhøjet bundfradrag

1. Indfasningen i registreringsafgiften udskydes med et år, så indfasningsprocenten bliver på 20 pct. i 2019. På samme tidspunkt hæves bundfradraget i afgiften fra 10.000 kr. til 40.000 kr. I 2020 stiger indfasningsprocenten til 40 pct. På samme tidspunkt hæves bundfradraget fra 40.000 kr. til 77.500 kr. Fra 2021 genoptages den aftalte indfasning. Det indebærer, at registreringsafgiften udgør 65 pct. af den fulde afgift i 2021, 90 pct. i 2022 og i 2023 vil registreringsafgiften være fuldt indfaset for elbiler. Den del af registreringsafgiften, der indfases for plug-in hybridbiler, vil tilsvarende være fuldt indfaset i 2023.
2. Der nedsættes et måltal på 10.000 nyregistrerede el- og plug-in hybridbiler. Måltallet skal indfries i perioden den 1. januar 2019 til 1. januar 2021. Såfremt måltallet bliver opfyldt inden den 1. januar 2021, vil regeringen indkalde aftalepartierne med henblik på at drøfte aftalen.
3. Fradraget i grundlaget for registreringsafgiften på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet (dog højst 45 kWh) videreføres i perioden 2019-2022 for el- og plug-in hybridbiler.
4. For brændselscelledrevne biler medfører ændringerne, at hele indfasningen af registreringsafgiften udskydes med ét år. Det vil sige, at afgiftsfritagelsen forlænges til og med 2021, og at alle trin i indfasningen udskydes tilsvarende. Det medfører, at brændselscelledrevne biler bliver fuldt afgiftspligtige fra og med 2026. For gasdrevne køretøjer vil den udsatte indfasning af afgift betyde, at afgiftsniveauet for 2018 videreføres i 2019, og at alle efterfølgende satstrin udskydes tilsvarende med ét år, så den oprindelige indfasningsprofil genoptages fra og med 2020. De forhøjede bundfradrag i 2019 og 2020 vil også finde anvendelse for disse køretøjer.

Kilde: Skatteministeriet.

Ændrede beskatningsregler for el-firmabiler og plug-in hybridfirmabiler

Med henblik på at fremme salget af el- og plug-in hybridbiler foreslår regeringen at lempe beskatningen af elfirmabiler og plug-in hybridfirmabiler. Konkret foreslås et særligt fradrag i beskatningsgrundlaget på 30.000 kr. i perioden 2019-2022, når en arbejdsgiver stiller en elbil eller en plug-in hybridbiler til rådighed for en medarbejder.

Efter gældende regler beskattes en medarbejder, der får stillet fri bil til rådighed af arbejdsgiveren, af 25 pct. af den skattemæssige værdi op til 300.000 kr. og 20 pct. for den del af værdien, der ligger over 300.000 kr. Yderligere beskattes medarbejderen af et miljøtillæg svarende til den årlige ejeravgift/vægtavgift plus 50 pct.

Lempelsen forventes at medføre, at antallet af grønne biler i firmabilparken øges, da fradraget gør el- og plug-in hybridbilerne mere konkurrencedygtige i forhold til konventionelle biler.

Derudover vil en del firmabiler sælges relativt hurtigt videre til private brugere. Flere el- og plug-in hybridfirmabiler kan derfor også øge antallet af el- og plug-in hybridbiler i den almindelige bilpark. For en typisk topskatteyder vil fradraget i beskatningsgrundlaget have en værdi på ca. 16.500 kr.

Det skal være hurtigere at oplade sin elbil eller plug-in hybridbil

Jo kortere opladningstid, jo mere anvendelige er el- og plug-in hybridbiler. Regeringen vil afsætte en pulje på i alt 80 mio. kr. i perioden 2020-2023 til hurtigladestandere, hvoraf 20 mio. kr. øremærkes hurtigladestandere på statsvejnettet, og 60 mio. kr. øremærkes til det kommunale vejnet.

Hurtigladestandere er ladestandere med en meget høj effekt på mindst 50 kW, og det har betydning for, hvor hurtigt en elbil eller plug-in hybrid bil kan blive ladet op.

Placeringen af ladestandere på det kommunale vejnet skal tilgodese behovet for opladning ved trafikale knudepunkter og være med til at fremme taxierhvervets grønne omstilling til nulemissionstaxier.

Danmark har i dag over 2.000 offentligt tilgængelige ladepunkter (et ladepunkt er placeret på en ladestander med et eller flere ladepunkter). Omtrent 150 af de offentligt tilgængelige ladestandere er hurtigladestandere. Som det fremgår af tabel 1, afhænger ladestandernes pris af, hvor stor effekt der er tale om. Ud over prisen for selve ladestanderen, betales der også for tilslutningsbidrag til elnettet.

Tabel 1

Omkostninger til hurtigladere

	Ampere behov	Ladestander pris	Tilslutningsomkostninger
50 kW	Min. 80 Ampere, men i reglen 125, der da tilsluttes både DC og AC	150-180.000 kr.	80-125.000 kr.
150kW	250 Ampere (AC og DC)	Ca. 500.000 kr.	250.000 kr.

Kilde: Dansk Energi

Effekter

Ladeinfrastruktur er et understøttende tiltag. Effekten på transportsektorens CO₂-udledning er derfor ikke estimeret. Det er dog klart, at usikkerhed om opladningsmuligheder pt. er en afgørende barriere for udbredelse af elbiler, fordi bilens rækkevidde opleves som begrænsende for mobiliteten med en elbil. Det afsatte beløb kan f.eks. anvendes til at etablere 90 stk. 150 kW standere med 250 Ampere eller 300 stk. 50 kW standere med 125 Ampere.

Bedre parkeringsmuligheder for lavemissionsbiler

Sikkerhed for P-plads

Hvis man bor i etagebyggeri, køber man kun en elbil eller plug-in hybridbil, hvis man har sikkerhed for, at man kan oplade bilen i løbet af natten. Kommunerne skal sikre tilstrækkeligt mange parkeringspladser med lademuligheder, efterhånden som flere danskere køber en grøn bil. Regeringen vil drøfte med kommunerne, hvordan der kan skabes sikkerhed for parkeringspladser til elbiler i byerne.

Det er forventningen, at der er private aktører, som kan se en forretning i at stå for at etablere og vedligeholde elladestanderne. Men kommunerne skal overvåge udviklingen i antallet af elbiler i de enkelte byområder og sikre, at der til enhver tid er etableret tilstrækkeligt med pladser. Det er nødvendigt, når andelen af el- og lavemissionsbiler forventes at stige markant frem mod 2030.

Primære effekter

- Større incitament til at købe lavemissionsbiler, når der er sikkerhed for opladning.

Billigere parkering for lavemissionsbiler

Billigere parkering i byerne kan gøre de rene elbiler, plug-in hybridbiler og brintbiler mere attraktive. Regeringen vil give kommunerne friere rammer til selv at give rabat til nul- og lavemissionsbiler.

Regeringen vil derfor fjerne den nuværende maksimale differentiering på 5.000 kr. pr. køretøj under hensyn til miljøet for parkering, der betales i en automat eller via en app. Dermed vil kommunerne – som fastsætter priserne – i endnu højere grad kunne differentiere i priserne for parkering på deres veje mellem lavemissionsbiler og konventionelle biler, herunder kunne gøre parkering gratis for lavemissionsbiler.

Primære effekter

- Større incitament til at købe lavemissionsbiler, når der er mulighed for billigere parkering.

Kommunerne kan give tilladelse til kørsel i busbaner for lavemissionsbiler

Regeringen vil give kommunerne mulighed for at tillade, at lav- og nulemissionsbiler kan køre i busbaner. Det kan gøre det grønne transportvalg mere attraktivt i bybilledet.

Det er vejmyndighederne, der håndterer tilpasningen af busbanerne til el- og andre lav- og nulemissionsbiler: Da den helt overvejende del af busbaner i Danmark er på kommunale veje, er det i praksis kommunerne, som vil stå for implementeringen af initiativet.

Tiltaget gennemføres ved at afmærke busbanen med stiplede spærrelinje og et symbol for lav- og nulemissionsbiler. Tiltaget vil skulle gennemføres under hensyntagen til trafiksikkerheden og de lokale trafikale forhold.

Af trafiksikkerheds- og trafikafviklingsmæssige årsager vil der ikke blive mulighed for kørsel i de særlige BRT-baner (Bus Rapid Transit), som er anlagt enkelte steder i de større kommuner.

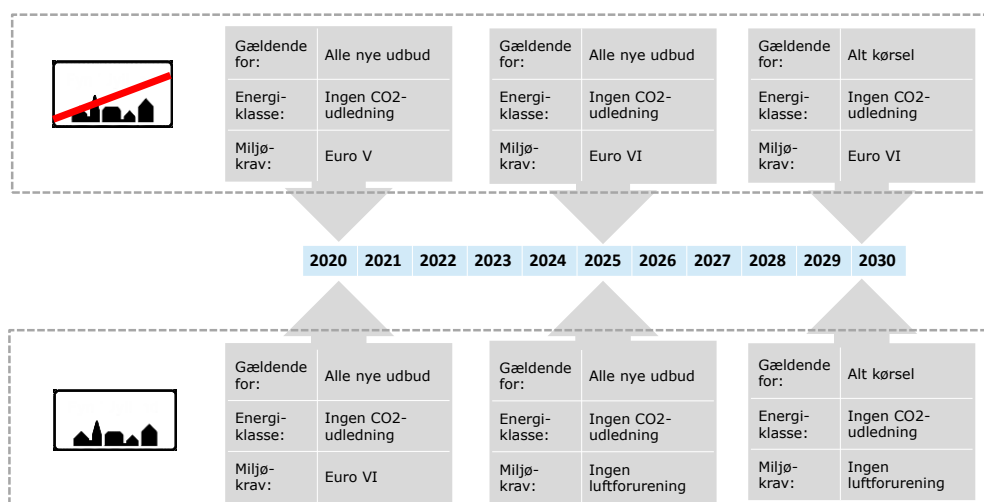
Primære effekter

- Initiativet kan bidrage til omstilling fra fossile brændstoffer i transportsektoren gennem prioritering af fremkommelighed for elbiler og andre lav- og nulemissionsbiler, hvilket gør det mere attraktivt at skifte til elbiler og andre lav- og nulemissionsbiler.

Slut med udledning af CO₂ og luftforurening fra bybusser i 2030

Langt hovedparten af busserne i kommunernes og regionernes offentlige servicetrafik anvender diesel som drivmiddel, hvilket giver anledning til luftforurening og CO₂-udledning. Busser i rutebusdrift i byerne giver tilmed anledning til luftforurening i de områder, hvor flest mennesker er eksponeret. Ud fra både et miljømæssigt og et klimamæssigt perspektiv er der derfor gode grunde til at understøtte den grønne omstilling af disse busser.

Regeringen går derfor efter at gennemføre en grøn omstilling af busdriften. Det skal ske i tre trin: Første trin er i 2020, hvor nye busser overalt i landet skal være CO₂-neutrale. Næste trin er i 2025, hvor nye busser i byerne skal være nulemissionsbusser. Tredje trin er fra 2030, hvor alle rutebusser i byerne senest skal være omstillet til nulemission.



Det er kommuner og regioner, der betaler den kollektive bustrafik, og de regionale trafiksselskaber, der udbyder og indkøber bustrafikken. Regeringen vil invitere kommuner og regioner til en drøftelse om at gennemføre denne omstilling, herunder om adgang til delvis finansiering af meromkostninger gennem en modernisering af takststigningsloftet.

I 2020 vil energi- og miljøkravene kunne leveres af elbusser, brintbusser, biogasbusser samt busser, der anvender biodiesel. Ved udformning af reguleringen skal der indarbejdes dispensationsmuligheder, således at meget specialiserede busser, der eksempelvis servicerer personer med handicap, kan fritages for de generelle krav.

Primære effekter

Det er beregnet, at tiltaget kan reducere transportsektorens CO₂-udledning i perioden 2020-2030 med 1,5 mio. ton CO₂. Samtidig vil tiltaget bidrage til at reducere luftforureningen (PM_{2,5}: -360 ton og NO_x: -12.000 ton), heraf en stor del i byerne.

Ren luft i de store byer – Miljøzoner up to date

Regeringen ønsker at reducere luftforureningen, hvor trafikken er størst og flest mennesker berøres af forureningen. Regeringen vil derfor give de fem største danske byer (København, Frederiksberg, Odense, Aarhus og Aalborg) mulighed for at skærpe miljøkravene til dieseldrevne tunge køretøjer (lastbiler og busser) og dieseldrevne varebiler i miljøzonerne.

Miljøkravene til busser, lastbiler og varebiler vil blive strammet trinvist, så de lever op til de nyeste standarder. Ældre køretøjer vil kunne køre i miljøzoner ved eftermontering af partikelfilter. Varebiler, der får partikelfilter vil samtidig spare den årlige partikelfilterafgift.

Tabel 1

Nye miljøzonekrav

	1. juli 2020	1. juli 2022	2025
Køretøjer			
Tunge køretøjer (diesellastbiler og -busser)	Krav om Euro 5	Krav om Euro 6	Krav om Euro 6
Dieselvarebiler	Krav om Euro 4	Krav om Euro 5	Krav om Euro 6

Note: Euro 6 blev obligatorisk for alle nye lastbiler og busser i 2014 og har en meget avanceret rensning af udstødningen, der fjerner det meste af luftforureningen. Euro 6 blev obligatorisk for alle nye varebiler i 2016.

Regeringen vil samtidig stramme op på håndhævelsen af miljøzonereglerne gennem en digitalisering af ordningen og en automatisering af håndhævelsen. Det vil betyde, at erhvervet undgår besværet med de fysiske miljøzonemærker.

Køretøjer, der ikke lever op til kravene, vil kunne opdages ved automatisk scanning af deres nummerplader. Det gør det nemt at identificere de køretøjer, der ulovligt kører ind i miljøzonerne. Rent teknisk vil scanning af køretøjer i miljøzonerne f.eks. kunne blive foretaget af stationære enheder placeret på hovedfærdselsårenerne samt ved mobile enheder.

Det vil kræve en ændring af miljøbeskyttelsesloven for at gennemføre stramningen af miljøzonereglerne.

Primære effekter

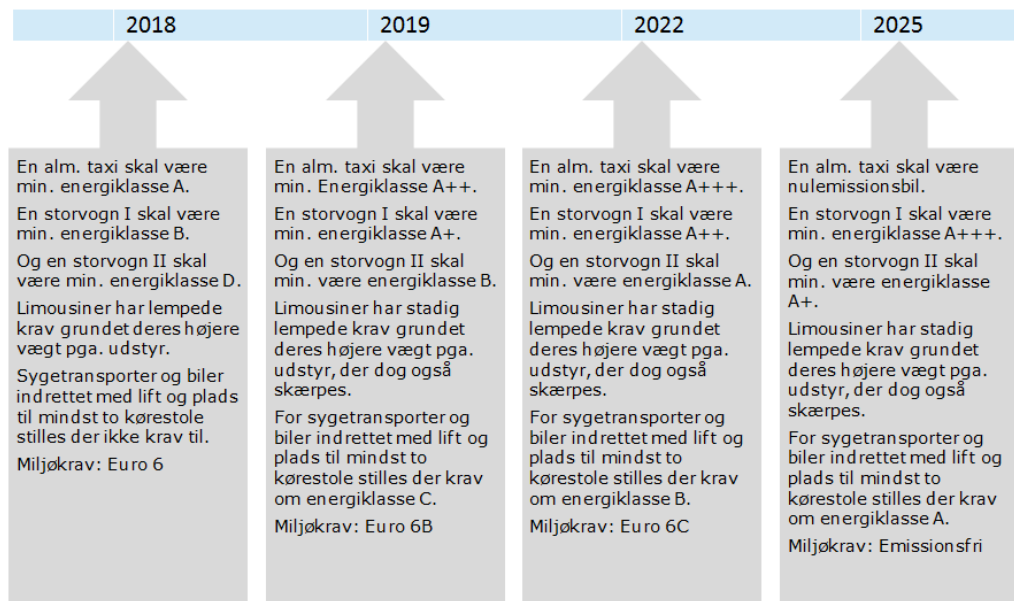
Generelt har indsatsen for ren luft i Danmark været en succes. Antallet af for tidligt døde er næsten halveret fra 1990 til i dag. I de gældende miljøzoner er kravet, at lastbiler og busser skal være mindst Euro 4-køretøjer eller have monteret partikelfilter. Kravene har været de samme siden 2010. Skærpelse af kravene til de tunge køretøjer og varebiler i de fem største byer forventes at reducere den samlede partikelforurening fra bilernes udstødning med 25 % og 5 % af NOX.

Transportsektoren er kilde til ca. 45 pct. af de samlede NOX-udledninger og 10 pct. af partikeludledningen i Danmark. I stærkt trafikerede gader i myldretiden er andelen endnu højere.

Grøn omstilling af taxikørsel frem mod 2030 og fordele for grønne taxier

Taxier kører mange kilometer hver dag, og de kører ofte der, hvor der bor mange mennesker. Det er derfor naturligt, at taxierhvervet ligesom den offentlige busstrafik går foran i den grønne omstilling. Senest i 2030 skal alle taxier i Danmark derfor være nulemissionsbiler. Regeringen vil stramme energikravene til nye taxier i 2019, 2022 og 2025, så ingen nye taxier udleder CO₂ eller luftforurening fra 2025. Omsætningen i taxiflåden ventes at sikre, at den grønne omstilling er fuldt gennemført inden 2030.

Tidslinje for stramning af energi- og miljøkrav til nye taxier



Regeringen vil understøtte den grønne omstilling af taxikørslen med en række supplerende tiltag:

I 2019 og 2020 er antallet af nye taxilicenser begrænset til 500 om året, som fordeles ved lodtrækning. Regeringen foreslår at give taxivognmænd med nulemissionsbiler forrang/garanti for en taxilicens, hvis ansøgeren i øvrigt lever op til kravene for at få en tilladelse.

Regeringen ønsker at gøre det nemmere for passagererne at vælge en grøn taxi frem for en konventionel taxi ved holdepladserne på stationer og andre lignende trafikknudepunkter ved at reservere plads til de grønne taxier først i køen. Pladserne kan afmærkes med et særligt symbol på asfalten eller ved særlig skiltning. Det vil være op til vejmyndigheden – i mange tilfælde kommunen – at afgøre, hvilke holdepladser der skal inkluderes.

Regeringen vil endvidere støtte den grønne omstilling af taxierhvervet gennem initiativet om at etablere flere og hurtigere ladestander, hvor der ved placeringen af standerne bliver taget særlige hensyn til taxierhvervets behov.

Primære effekter

- Frem mod 2030 vil tiltaget kunne reducere de samlede danske CO₂-udledninger med ca. 0,4 mio. tons og vil reducere udledningerne af NO_x og PM_{2,5} med henholdsvis ca. 970 tons og ca. 65 tons.

Højere skrotpræmie til gamle dieselmotorer

Regeringen ønsker at nedbringe luftforureningen, ikke mindst i de større byer. Transportsektoren står for 45 % af den danske NOx-udledning. De ældste dieselmotorer bidrager til en relativ stor andel af NOx-udledningen, og de ældste modeller er også kilde til partikelforurening. De har typisk ikke rensesystemer, der fjerner de sundhedsskadelige stoffer fra udstødningen.

Regeringen afsætter derfor en pulje på 100 mio. kr. til midlertidigt at hæve skrotpræmien for ældre dieselmotorer. Skrotningsgodtgørelsen hæves til 5.000 kr. for de ældste dieselmotorer fra før 2006. Initiativet understøtter regeringens langsigtede mål om at udfase benzin og dieselmotorer og bidrager til ren luft i byerne.

Primære effekter

Den eksisterende skrotningsordning for alle biler har til formål at sikre, at gamle biler ikke henstilles i naturen og at de afleveres hos en godkendt autoophugger. Alle bilejere betaler et mindre årligt beløb, som gør at man kan få en skrotpræmie på 2.200 kr., når man skrotter sin bil. Den nye pulje til den midlertidige forhøjelse af skrotpræmien betyder, at der bliver lagt ekstra 2.800 kr. oveni i de 2.200 kr., så ejere af gamle dieselmotorer fra før 2006 samlet får en samlet godtgørelse på 5.000 kr.

En højere skrotpræmie til gamle dieselmotorer vil fremskynde en hurtigere fornyelse af bilparken. Hvis en ejer af en gammel dieselmotor fra før 2006 udskifter sin bil til en fabriksny dieselmotor vil partikeludledningen fra den enkelte bil falde med ca. 95 pct. En dieselmotor, der er over 10 år gammel, udleder i gennemsnit ca. 4 gange mere NOx end en ny dieselmotor.

En pulje på knap 100 mio. kr. skønnes at give mulighed for at skrotte ca. 35.000 af de ældste dieselmotorer, hvilket er ca. dobbelt så mange som i et normalt år under den nuværende skrotningsordning for biler.

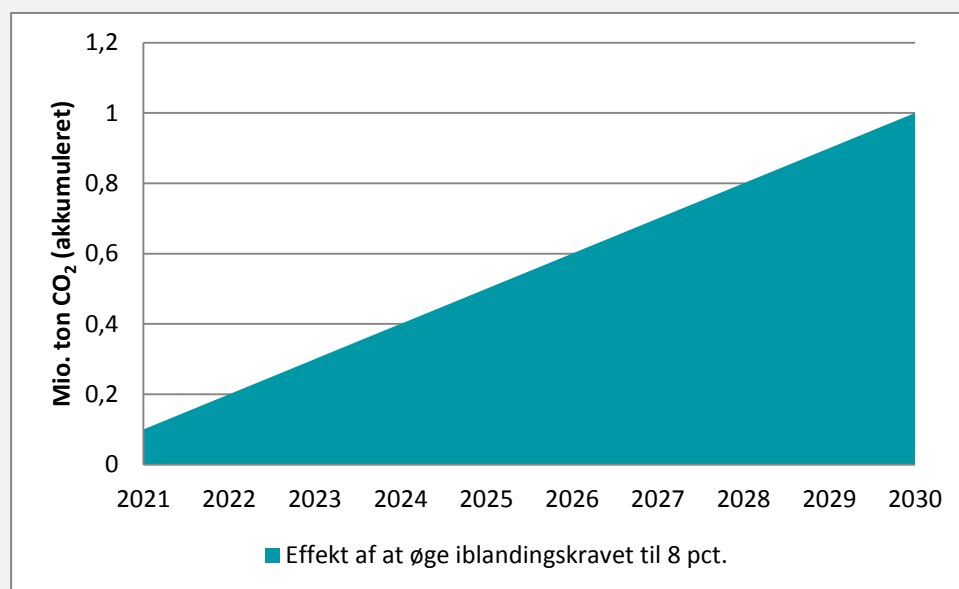
Mere biobrændstof i benzin og diesel

Biobrændstoffer kan sænke CO₂-udledningen for både personbiler, busser og anden tung transport. Regeringen vil forhøje kravet for iblanding af biobrændstoffer i benzin og diesel til 8 pct. Det bidrager også til, at Danmark kan opfylde sit EU-mål om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020.

Det skønnes, at en varig forhøjelse af iblandingskravet vil medføre en reduktion af drivhusgasudledningen i perioden 2021-30 på ca. 1 mio. ton, hvilket vil bidrage til at opfylde den danske reduktionsforpligtelse i de ikke-kvotebelagte sektorer.

Figur 1

CO₂-reduktioner fra øget iblandingskrav for biobrændstoffer



Anm.: Det nuv. iblandingskrav på 5,75 pct. indgår i Basisfremskrivningen 2018, og er derfor ikke medtaget her.

Kilde: Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet

Primære effekter

- Reduktion af drivhusgasudledningen med ca. 1 mio. ton i perioden 2021-30.
- Med forhøjelsen til 8 pct. iblanding vil Danmarks mål fra EU om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020 blive opfyldt. Her indgår også et betydeligt bidrag fra el til vej og bane.

Mere miljøvenlig skibsfart på hav og i havn

Skibsfarten er kilde til både luftforurening og drivhusgasser. Luftforurening fra den internationale skibsfart er beregnet til at være årsag til ca. 20 pct. af de beregnede helbredseffekter som følge af luftforurening i Danmark. Hertil kommer at krydstogtturisme er stigende i Danmark. Samtidig er der et stigende antal naboklager over luftforureningen og støjen fra de store skibes egen strømproduktion.

Regeringen igangsætter derfor to initiativer:

- Igangsættelse af et internationalt samarbejde for at fremme grønnere krydstogtturisme i Østersøregionen i samarbejde med erhvervet, kommuner og turistorganisationer. Det nye internationale samarbejde skal især se på, hvilke fælles initiativer der kan tages fremadrettet i forhold til at fremme mere miljøvenlig krydstogtturisme i vores region.
- Internationale krav betyder, at skibe, der sejler i Nord- og Østersøen skal nedsætte deres udledning af svovl. De fleste overholder reglerne, men der er nogle der snyder. Regeringen vil derfor fortsætte håndhævelse og kontrol af svovludledning fra skibsfart – også for at sikre lige og fair konkurrence blandt rederierne.

Tal og fakta:

- Ifølge Dansk Center for Miljø og Energi (DCE) på Aarhus Universitet er svovlindholdet i luften over Danmark mere end halveret, siden skærpede svovlregler trådte i kraft i Nordsøen og Østersøen 1. januar 2015.
- Siden reglerne trådte i kraft, har Miljøstyrelsen anmeldt 30 rederier til politiet for overtrædelse af svovlreglerne, heraf ni i 2018.
- Den økonomiske gevinst ved at snyde er stor. Ekstraomkostningerne til brændstof afhænger af skibets størrelse og fart, men vil være på mellem en halv til en mio. kroner for en tur fra den engelske kanal til Østersøen og retur.
- Miljøstyrelsen indstiller til en bødestørrelse i anmeldelsen. For små overtrædelser er bøder ca. 30.000 – 75.000 kr – for større overtrædelser indstilles der til bøder på 200.000 og derover. Den største af de fire betalte bøder er på 375.000 kr.
- Krydstogtturismen er i vækst i Danmark. I København er der nu mere end 300 krydstogtskibe om året, og i Aarhus vokser antallet af krydstogtskibe også. Det er godt for byerne og Danmark. Men de enorme skibe forurener luften, når de genererer strøm for at holde sig i gang.
- Af de krydstogtskibe, som anløber Københavns Havn, har kun ca. 20 pct. mulighed for at aftage landstrøm.

Reduktion af ammoniak fra landbruget

Danmark har i dag et af de mest miljøvenlige og effektive landbrug i Europa. Med henblik på yderligere at reducere udledningerne af ammonisk og drivhusgasser fra husdyrproduktionen vil regeringen nedsætte et udvalg, som skal undersøge mulighederne for ammoniakreducerende tiltag herunder incitamentsstruktur til fremme af ammoniakreducerende teknologi, støttemodeller, samt evt. pilotordninger.

Samtidig oprettes en pulje til konkrete tiltag, som opfølgning på udvalgets arbejde. F.eks. til kompensation for anvendelse af teknikker til opbevaring eller udbringning af husdyrgødning. I alt afsættes på 160 mio. kr. over fire år til arbejdet. Indsatsen skal bidrage til opfyldelsen af Danmarks forpligtigelse i NEC-direktivet til at nedbringe udledningen af ammoniak fra landbruget.

Endvidere etableres en EU-finansieret tilskudsordning til investeringer i slagtesvinestalde, der fremmer udbredelse af ammoniak- og drivhusgasreducerende teknologi, f.eks. gylleforsuringsanlæg.

Primære effekter

- Reduktion af Danmarks samlede ammoniakudledning, hvilket bidrager til at nå reduktionsmålene for ammoniak i NEC-direktivet.
- Reduceret sundhedsskade som følge af luftforurening. Ammoniak omdannes til sundhedsskadelige partikler i luften.
- Reduceret tilførsel af næringsstoffer fra luften til kvælstoffølsomme naturområder. Ammoniak afsættes på naturområder og bidrager derved til overgødskning.

Klimaforskning, præcisionslandbrug og partnerskab

Regeringen vil styrke klimaforskningen på landbrugsområdet. Der er behov for nye løsninger og ny teknologi, så vi i fremtiden kan producere endnu mere klimavenlige fødevarer. Samtidig skal vi vide mere om, hvordan vi bedst kan nedbringe drivhusgasudledningerne med den teknologi, vi allerede har til rådighed i dag. Derfor vil regeringen afsætte 90 mio. kr. til klimaforskning i landbruget på finansloven for 2019. Midlerne udmøntes over tre år.

Forskningsstrategien skal støtte forskning i udvikling af nye klimatiltag i landbruget og forbedre dokumentationen af eksisterende og nye tiltag. Der skal således tilvejebringes et solidt videnskabeligt grundlag for omkostningseffektive drivhusgasreduktioner gennem bedre dokumentation af effekter, sideeffekter og forbedring af eksisterende klimavirkemidler i landbruget samt udvikling af nye tiltag.

På baggrund af hidtidig dialog med vidensinstitutioner og erhvervet er der identificeret tre hovedområder for en klimaforskningsindsats på landbrugsområdet, som omfatter en række potentielle forskningsprojekter. De tre hovedområder er:

- 1) jordsystem og arealanvendelse
- 2) den klimavenlige gård – husdyr, stald og gyllelager
- 3) fremtidens landbrugsproduktion

Derudover vil regeringen fremme præcisionslandbrug, der giver nye muligheder for at effektivisere landbruget yderligere med afsæt i den digitale og teknologiske udvikling. Ved hjælp af højteknologiske løsninger som f.eks. sensorer og GPS-data kan præcisionslandbrug bl.a. reducere landbrugets miljø- og klimabelastning, samtidig med at udbytte øges. Regeringen vil derfor styrke indsatsen for at fremme præcisionslandbrug yderligere gennem en målrettet projektindsats, der skal dokumentere relevante klimaeffekter og udbredelse anvendelsen af klimaeffektive dyrkningsmetoder.

Det kræver tæt samarbejde mellem alle parter, hvis viden skal omsættes til ændringer i driften på de danske gårde. Regeringen vil etablere et partnerskab med landbruget, der skal sigte efter fortsat at udvikle et klimavenligt dansk landbrug i verdensklasse.

Jordfordelingsfond med fokus på miljø, klima og natur

Regeringen har i forbindelse med hjælpepakken til landbruget etableret en jordfordelingsfond, der kan have positive effekter på miljø, natur og klima. Jordfordelingsfondens formål er, primært gennem køb og salg af jorder, at gennemføre multifunktionel jordfordeling. Jordfordelingen sammentænker landbrugsproduktion med bl.a. biodiversitet, klimagasreduktion, klimatilpasning, ammoniakudfordring, kvælstofreduktion, friluftsliv samt landdistriktsudvikling.

Der etableres en jordfordelingsfond på 150 mio. kr. i 2018, som skal fremme multifunktionel jordfordeling gennem køb og salg af landbrugsjorde mv. Fonden etableres i Miljø- og Fødevareministeriet i 2018. Der tilvejebringes bevillingsmæssig hjemmel til at påbegynde aktiviteterne i 2018, ligesom udgifterne og indtægterne ved fondens virksomhed optages på finansloven for 2019. Fonden kan afholde udgifter inden for en samlet ramme på 150 mio. kr. netto i perioden 2018-2022.

Jordfordelingsfondens formål er, primært gennem køb og salg af jorde, at gennemføre multifunktionel jordfordeling, som sammentænker landbrugsproduktion med bl.a. biodiversitet, klimagasreduktion, klimatilpasning, ammoniakudfordring, kvælstofreduktion, friluftsliv samt landdistriktsudvikling. Der trækkes i arbejdet med multifunktionel jordfordeling på erfaringerne fra relevante parter.

Mindre partikelforurening fra brændeovne

Luftforurening fra danske brændeovne mv. udgør ca. 2/3 af det samlede danske bidrag til partikelforureningen, og er årsag til ca. 400 for tidlige dødsfald årligt. Dertil kommer lokale røggener særligt i by- og villaområder. I takt med at gamle brændeovne udskiftes med nye, falder partikelforureningen. For at accelerere denne udvikling igangsætter regeringen to nye tiltag:

Udskiftning af ældre brændeovne ved ejerskifte:

Når en ejendom skifter ejer skal de ældste og mest forurenende brændeovne fra før 2000 valgfrit enten udskiftes til en ny ovn med mindre partikelforurening eller ildstedet lukkes. Visse typer af ovne, som f.eks. kakkelovne og antikke ovne undtages ordningen. Initiativet foreslås at træde i kraft fra 2020.

Skrotningsordning for ældre brændeovne

Der afsættes en pulje på 46 mio. kr. til en midlertidig skrotningsordning. Der gives et tilskud på ca. 2.000 kr. til de brændeovnsejere med de allerældste brændeovne, som skrotter deres gamle brændeovn fra ca. før 1991. Ordningen forventes at køre fra primo 2019.

Primære effekter

Gamle brændeovne udleder op til 5 gange så mange partikler som en ny brændeovn og har samtidig dårligere brændeøkonomi. Tiltagene vil samtidig medføre en betydelig sundhedsøkonomisk gevinst.

Danmark er internationalt forpligtet i EU's Direktiv om Nationale Emissionslofter (NEC-direktivet) til at reducere partikeludledningen med 33 pct. i 2020 og 55 pct. i 2030 sammenlignet med 2005. Initiativerne vil bringe Danmark et stykke af vejen mod opfyldelse af målene.

HFC-holdige kølemidler

De kaldes kølemidler, men når de slipper ud i atmosfæren hører de til de allermest skadelige drivhusgasser. Deres klimaeffekt er ofte 1.000-4.000 gange større end CO₂. I 2016 svarede udledningen af HFC-gasser til ca. 610.000 ton CO₂-ækvivalenter.

Regeringen vil gøre det mere attraktivt at anvende naturlige kølemidler som f. eks propan eller de nyudviklede HFC-holdige kølemidler, der har den laveste effekt på klimaet.

Det gøres ved at indføre en maks-grænse for hvor meget HFC-kølemiddel, der må være i køleanlæg, og lade grænsen afhænge af, hvor skadelig for klimaet kølemidlet er. Det vil sige, at jo skadeligere en gas, man ønsker at anvende, jo mindre må man bruge. De naturlige kølemidler vil - som det allerede nu er tilfældet - kunne bruges uden begrænsninger.

Da de naturlige kølemidler og de HFC-kølemidler, der har en lav klimaeffekt, ofte er mere energiøkonomiske end de gamle HFC-kølemidler, vil initiativet også have en positiv effekt på energiforbruget og luftkvaliteten.

Der udvikles i øjeblikket nye kølemidler og nye typer af køleanlæg. Derfor gennemføres i løbet af efteråret en analyse, der skal finde frem til den maks-grænse, der giver den bedste balance mellem pris og klimaeffekt.

Primære effekter

- Frem til 2030 forventes en reduktion svarende til udledningen af 778.000 ton CO₂, hvis en maks-grænse sættes til fem kg CO₂-ækvivalenter pr. køleanlæg.
- På grund af de forventede energibesparelser vil initiativet også betyde, at der udledes mindre NO_x og SO₂.

Styrket forskningsindsats

Regeringen vil igangsætte en målrettet forskningsindsats, der skal give den nødvendige viden til at nedbringe udledningen af drivhusgasser i fremtiden. Der er brug for en styrket forskningsindsats inden for:

- Øget optag og lagring af CO₂
- Klimaforskning i landbruget
- Elbilers samspil med energisystemet

Øget optag og lagring af CO₂

Regeringen vil afsætte 100 mio. kr. til en dedikeret dansk forskning- og udviklingsindsats inden for CO₂-optag og -lagring. Indsatsen vil omfatte både teknologiske tiltag, og tiltag der retter sig mod biologisk optag i skove og jorden. Der forventes en stigende global efterspørgsel på effektive og dokumenterbare metoder til optag og lagring af CO₂. Indsatsen forventes at være med til at give danske forskningsinstitutioner og virksomheder fodfæste på et nyt globalt vækstområde.

Den styrkede forskning og udvikling, der skal bane vejen for at optage og lagre CO₂ fra atmosfæren, er væsentligt for Danmars kurs mod et klimaneutralt samfund senest i 2050.

Klimaforskning i landbruget

Regeringen vil afsætte 90 mio. kr. til klimaforskning i landbruget, *jf. uddybning i faktaark om styrket klimaforskning i landbruget og fremme af præcisionslandbrug.*

Elbilers samspil med energisystemet

Regeringen vil have mere forskning og udvikling målrettet elbilers samspil med energisystemet. Indsatsen skal forberede systemet til et stort antal elbiler i fremtiden.

Elbiler kan komme til at spille en central rolle i et fleksibelt energisystem, og mulighederne skal afdækkes bedre, end de er i dag. Indsatsen vil have fokus på forskning og udvikling i elbilers potentialer til balancering af elnettet, f.eks. via opladning. Der vil dertil være fokus på hvordan effektbehovet ved ladning af elbiler kan udjævnes, så de ikke kommer til at belaste distributionsnettet.

Fleksibilitetsmekanismer

Drivhusgasudledningerne fra de ikke-kvotebelagte sektorer skal gradvist nedbringes frem til 2030, hvor det er målet, at drivhusgasudledningen fra de ikke-kvotebelagte sektorer skal være 39 pct. under niveauet i 2005.

Danmark har adgang til at anvende forskellige fleksibilitetsmekanismer til at opfylde målet. Danmark har bl.a. adgang til at anvende en vis mængde kreditter fra kulstofoptag i jord og skov (LULUCF-kreditter) samt til at annullere en vis mængde kvoter fra EU's kvotehandelssystem.

Kreditter fra kulstofoptag i jord og skov (LULUCF-kreditter)

I alt har Danmark adgang til at anvende kreditter fra kulstofoptag i jord og skov (LULUCF-kreditter) svarende til 14,6 mio. ton CO₂ til målopfyldelse. Kreditterne er et udtryk for en forbedring af kulstofbalancen i jord og skov og udtrykker klimaeffekten af denne forbedrede balance. Den seneste LULUCF-fremskrivning indikerer med betydelig usikkerhed, at Danmark kan anvende 12,9 mio. kreditter i perioden 2021-30. Hvis kulstofbalancen i Danmark forbedres yderligere, vil hele adgangen til brug af LULUCF-kreditter kunne udnyttes. LULUCF-kreditterne er et vigtigt klimatiltag, som regeringen vil gøre brug af i målopfyldelsen.

Annullering af kvoter

Danmark har adgang til at anvende kvoter fra EU's kvotehandelssystem til målopfyldelse i de ikke-kvotebelagte sektorer, svarende til omkring 8 mio. kvoter for hele perioden 2021-30. CO₂-udledningerne fra energisektoren og den tunge industri er reguleret gennem EU's kvotehandelssystem, hvor en CO₂-kvote giver tilladelse til at udlede ét ton CO₂. Bidraget til reduktionsmålet opnås ved, at staten annullerer de kvoter, som ellers kunne have været solgt på auktion til kvoteomfattede virksomheder. Det betyder, at der bliver færre CO₂-kvoter i systemet og dermed bliver det dyrere at udlede CO₂. Det giver en reel klimaeffekt, særligt efter at den seneste kvotereform har strammet kvotehandelssystemet op. Kvoteannullering er et virkningsfuldt værktøj til at sænke CO₂-udledningerne dér, hvor det bedst kan betale sig i EU. Regeringen vil som en del af klimaindsatsen gøre brug af kvoteannullering.

Primære effekter

- Brug af LULUCF-kreditter vil med betydelig usikkerhed mindske reduktionsbehovet i 2021-30 med 12,9 mio. ton CO₂.
- Annullering af kvoter vil mindske reduktionsbehovet i 2021-30 med omkring 8 mio. ton CO₂.

Klima- og luftudspil – Initiativer og finansiering

Danmark skal være verdensførende på det grønne område. Drivhusgasudledningerne skal mindskes til gavn for klimaet og luftkvaliteten skal forbedres i særligt de større danske byer. Med regeringens Klima- og luftudspil foreslås 38 konkrete initiativer, der skal styrke den grønne omstilling af Danmark frem mod 2030.

Den sidste nye benzin- og dieselbil skal være solgt i 2030

- Regeringen sætter ambitiøse mål for lavemissionsbiler og nedsætter samtidig en kommission, der bl.a. skal udarbejde konkrete forslag til, hvordan målsætningen bedst kan fremmes.
- Til at fremme udbredelsen af grønne biler på kortere sigt foreslås en udskydelse af indfasningen af registreringsafgiften med ét år samt en forhøjelse af bundfradraget i to år, lavere beskatning af grønne firmabiler og udbredelse af hurtigladestander. Dertil kommer en række øvrige initiativer som fx bedre muligheder for kommunerne til at give lavemissionsbiler rabat på parkering.

Renere transport i by og på land

- Regeringen igangsætter en række tiltag, der skal nedbringe udledningerne fra transportsektoren. Det omfatter bl.a. en grøn omstilling af busdriften og taxikørslen samt indføre fordele for grønne taxier og stramme miljøzonereglerne. Der prioriteres endvidere midler til en digitalisering af miljøzoneordningen.
- Derudover afsættes i alt 100 mio. kr. til en højere skrotpræmie til gamle dieslbiler for at accelerere udskiftningen af bilparken. Desuden foreslås en forhøjelse af kravet for iblanding af biobrændstoffer i benzin og diesel.
- Regeringen ønsker også at prioritere en udrulning af klimavenlig asfalt på statsvejnettet og udvikling af kontrolmetoder mv. af NOx-snyd af lastbiler.

Mere miljøvenlig skibsfart på hav og i havn.

- Regeringen vil prioritere et internationalt samarbejdsprojekt for at fremme mere miljøvenlig krydstogtturisme i Østersøregionen samt en fortsættelse af overvågning og kontrol af skibes udledninger af svovl i de danske farvande.

Et effektivt og moderne landbrug.

- Danmark har i dag et af de mest miljøvenlige og effektive landbrug i Europa. Den udvikling skal fortsættes og styrkes. Det omfatter bl.a. en tilskudsordning til luft- og klimavenlig teknologi i svinestalde, fremme af præcisionslandbrug og etablering af partnerskab med erhvervet. Endvidere afsættes midler til en målrettet indsats for at mindske metanudslip fra danske biogasanlæg.
- Danmark har en EU-forpligtelse om at nedbringe ammoniakudledningen yderligere. For at bidrage hertil vil regeringen bl.a. afsætte 160 mio. kr. til en styrket ammoniakindsats.

Grøn omstilling af boliger og erhverv.

- Danmark har i mange år været foregangsland for grønne løsninger på energiområdet. På sigt skal Danmark være helt uafhængig af fossile brændsler. Regeringen vil bl.a. stramme kravene til klimaskadelige gasser i køleanlæg og vil i henhold til energiaftalen formulere en gasstrategi.
- For at accelerere udskiftningen af de ældste brændeovne vil regeringen indføre krav om udskiftning af gamle brændeovne ved ejerskifte og prioritere 46 mio. kr. til en midlertidig skrotningsordning.

Vi kan alle gøre en indsats for klimaet.

- Regeringen vil igangsætte en kampagne, der skal gøre det lettere at vælge klimaet til og brede klimaengagementet ud til alle danskere.

Regeringen vil understøtte forsknings- og udviklingsprojekter inden for landbruget, CO₂-optag og -lagring samt elbilers samspil med energisystemet. Dertil kommer en styrkelse af grundlaget for opgørelse og fremskrivninger af LULUCF samt en prioritering af kvoteannullering, der har en positiv klimaeffekt, da det mindsker antallet af kvoter i kvotehandelssystemet. Ved anvendelse af kvoteannullering sikres det samtidig, at markedet bliver styrende for, hvor drivhusgasreduktionen reelt sker.

De konkrete initiativer i klima- og luftudspillet inkl. skønnede afledte økonomiske konsekvenser er finansieret ved udmøntning af følgende puljer:

- Midler fra rammen afsat til grønne initiativer på Finanslovsforslaget for 2019
- Pulje til grøn transport afsat i energiaftalen fra juni 2018
- Resterende midler i Grøn Klimapulje fra *Aftale om afskaffelse af PSO-afgiften*
- Pulje til avancerede biobrændsler fra *Aftale om Erhvervs- og Iværksætterinitiativer*
- En mindre del af puljen til energilagingsprojekter fra udmøntning af successionsmidler i 2018.

Derudover vil regeringen anvende reserver afsat på finanslovsforslaget for 2019 samt finansiering på energiområdet. Endelig finder regeringen, at nødvendig finansiering udover ovenstående kan tilvejebringes ved at prioritere dele af det finanspolitiske råderum.
