



Vilje til klimahandling og råd til regningen

Anbefalinger til efterårets klimaaftaler

September 2020

 **DANSK
ENERGI**

Indhold

1.0 Vilje til klimahandling og råd til regningen	side 4
2.0 Klimastatus – Der mangler politiske svar på 17 mio. ton CO₂	side 6
3.0 En langsigtet grøn skattereform skal udfase fossile brændsler, fossile biler og dække statens provenu på ny	side 8
3.1 Forslag til grøn skattereform, der fremmer grøn omstilling og skaber sikkerhed for statens indtægter – uden at skattetrykket stiger	side 12
3.1.1 En provenuneutral øget CO ₂ -beskatning, hvor konkurrenceevne og social balance fastholdes	side 13
3.1.2 En omlægning af afgifter fra biltransporten, der begrænser salget af fossile biler og sikrer mindst én million grønne biler i 2030	side 14
3.1.3 Grøn skatteomlægning: Tilbageværende provenutab dækkes gennem omprioritering af statens finanser og et klimabidrag på bundskatten	side 16
4.0 Klimaaf tale for transport: Supplerende tiltag til omlægning af bilafgifter	side 18
5.0 Fast-track implementering af klimaaf talen for energi og industri: Seks hovedspor inden nytår	side 24

Intro

1.0 Vilje til klimahandling og råd til regningen

Vi står midt i, hvad der bør blive de vigtigste måneder i dansk klimapolitisk historie. De politiske beslutninger frem mod nytår bliver definerende for, om Danmark når de ambitiøse klimamål, vi har sat. Og om vi når dem på en økonomisk bæredygtig måde.

Med klimaaftalen for energi og industri fra den 22. juni 2020, kommer vi et stykke ad vejen og skærer Danmarks udledning af CO₂ med 3,4 mio. ton. Men aftalen er langt fra tilstrækkelig. Uden nye politiske tiltag vil Danmark udlede 17 mio. ton CO₂ for meget i 2030 i forhold til målet om at reducere vores udledning af drivhusgasser med 70 pct. sammenlignet med 1990. Med andre ord: Uden markante klimatiltag kommer vi til at udlede næsten dobbelt så meget, som vi har sat som mål i klimaloven.

Den politiske opgave bliver frem mod nytår at skabe de rette incitament og give den økonomiske håndsrækning til, at vi i alle dele af samfundet vælger energieffektive teknologier, der drives af grøn energi.

Der er brug for vilje. Der er brug for klimahandling.

Grøn skattereform skal begrænse det fossile og samle regningen op

Her bliver en langsigtet grøn skattereform et vigtigt politisk tiltag. Folketinget har besluttet, at reformen skal være færdig inden årets udgang, og at den ikke må svække dansk konkurrenceevne eller den sociale balance.

Skattereformen skal med rå økonomi guide borgere og virksomheder mod det grønne valg, væk fra fossile brændsler og væk fra fossile biler. Men samtidig må der ikke blive slået et milliardstort hul i statskassen.

Forestiller vi os, at vi når 70 pct. målet, med det nuværende skattesystem, vil statskassen i 2030 miste 28 mia. kroner i indtægter fra afgifter på fossile brændsler og fossile biler, fordi danskerne har valgt det fossile fra. Penge vi i dag bruger på folkeskole, ældrepleje, sygehusvæsen, infrastruktur – altså på velfærd og det serviceniveau, vi er vant til.

Det går naturligvis ikke. Derfor er "at gøre ingenting" ikke en mulighed.

Der er brug for, at afgifts- og skattesystemet bliver indstillet på ny, så det bliver dyrere at udlede CO₂ fra afbrænding af kul, olie, gas, benzin og diesel, og billigere at anvende den grønne energi. Der er brug for, at bilbeskatningen bliver indstillet på ny, så de fossile biler bliver valgt fra. Begge dele kan kompensere for nogle af de indtægter, staten mister. Men langt fra alle.

Vi kommer ikke uden om, at der bliver et behov for at finansiere vores velfærdsstat på en ny måde. Udfordringen bliver naturligvis mindre, hvis klimaet prioriteres tydeligere i statens nuværende budget. Men rækker det ikke, bør en grøn skattereform også inkludere muligheden for at flytte beskatningen til andre og bredere skattebaser. Her bør et klimabidrag på indkomstkatten være et af instrumenterne.



Energi- og forsyningssektoren og vores kunder skal kende fremtiden, så vi kan levere den

Den skatte- og afgiftsoplægning og de politiske håndtag, man politisk vælger, får stor betydning for alle. De vil få betydning for, hvor meget fossilt eller grøn energi samfundet efterspørger og i hvilken hast.

Energi- og forsyningssektorens rolle er at levere grøn energi til alle øvrige sektorer og må derfor vide i god tid, hvad den skal forberede sig på, så den kan levere. Det fordrer, at sektoren og vores kunder skal have klar besked om, hvordan afgifterne vil udvikle sig mod 2030. Men det kan ikke stå alene. Hurtig og præcis implementering af klimaaftalen for energi og industri er derfor også nødvendig, hvilket kun er muligt, hvis partierne bag aftalen forstår vigtigheden i at besvare aftalens mange åbne spørgsmål i den sæson, der ligger frem til nytår. Ti år er ikke lang tid til at skalere de grønne løsninger op i et omfang, der gør at 70 pct. målet bliver realiserbart.

Tre måneder til at træffe afgørende beslutninger

Der er brug for, at vi, som land, over de næste tre måneder træffer markante klimabeslutninger. Det kan lade sig gøre, og dette udspil er – til politisk inspiration – Dansk Energis bud på, hvordan. Udspillet fokuserer på de klimaforhandlinger, regeringen har varslet i efteråret, der berører udledningen fra energiforbruget. Det gælder:

Tiltag, der bidrager til at reducere de 17 mio. ton CO₂, der fortsat skal reduceres.

1. En grøn og langsigtet skattereform, der

- Gør det attraktivt for alle at vælge grøn energi
- Begrænser antallet af fossile biler
- Holder hånden under statens indtægter i takt med at fossile brændsler og fossile biler udfases

2. En klimaafale for transport:

Omlægning af bilbeskatningen skal suppleres af yderligere tiltag, der sikrer, at transporten bliver grønnere.

Tiltag, der skal sikre, at klimaafalen for energi og industri realiseres og bidrager med 3,4 mio. ton CO₂

3. Fast-track implementering af klimaafalen for energi og industri:

Klimaafalen for energi og industri fra juni 2020 forventes at bidrage med 3,4 mio. ton CO₂-reduktion i 2030. Aftalen er en rammeafale, hvorfor CO₂-reduktionen kun sker i tide, hvis Folketinget får besluttet, hvordan aftalens mange initiativer konkret skal implementeres. Folketinget bør frem mod nytår politisk fastlægge seks hovedspor i klimaafalen.

2.0 Klimastatus - Der mangler politiske svar på 17 mio. ton CO₂

I 2030 må Danmarks udledning højst være på 23 mio. ton CO₂, hvilket svarer til et fald på 70 pct. sammenlignet med udledningen i 1990.

Inden klimaaftalen for energi og industri blev indgået i juni 2020 stod Danmark til at udlede godt 43 mio. ton i 2030. Dvs. 20 mio. ton for meget! Med klima-aftalen for energi og industri beskæres 3,4 mio. ton af udledningen. Der mangler at blive besluttet, hvordan Danmark skal reducere den forventede udledning i 2030 med yderligere 17 mio. ton. Det skal efterårets klimaaftaler give langt størstedelen af svarene på.

Brugen af fossile brændsler i transport og erhverv skal reduceres markant

Regeringen har valgt en strategi, hvor der skal laves klimaaftaler for de enkelte sektorer. Efter der i sommer blev indgået en klimaafale for energi og erhverv, skal efteråret nu give politiske svar på, hvordan landbruget og transportsektoren skal bidrage til klimamålet i 2030.

Hvis vi ikke gør noget, forventes den ikke-energi-relaterede udledning, dvs. udledning fra kvæg og landbrugsjord, at være på 17 mio. ton CO_{2e} i 2030. Denne udledning skal reduceres, men det kan energi- og forsyningssektoren ikke bidrage til. Det skal ske gennem initiativer, der ikke vedrører brugen af fossile brændsler. Rapporterne fra klimapartnerskaberne for hhv. energi og forsyning samt for fødevarer og landbrug forventer, at udledninger herfra kan reduceres yderligere med mellem 4-7 mio. ton¹.

I 2030 forventes udledningen i el- og varmesektoren at være på to mio. ton, fordi der fortsat vil være naturgas og fossilt affald i varmesektoren. Med en lille tilbageværende udledning i el- og varmesektoren samt

en reduktion i den ikke-energi-relaterede udledning på 4-7 mio. ton, skal størstedelen af de yderligere 17 mio. ton CO₂, derfor reduceres gennem en omstilling af energiforbruget i øvrige sektorer, dvs. i transport og erhverv. Tilsammen forventes disse sektorer – uden nye tiltag – at udlede 21 mio. ton CO₂ i 2030. Der skal derfor gennemføres politik til, at disse to sektorer kan halvere deres samlede udledning svarende til 9-12 mio. ton CO₂, for at vi kan nå i mål i 2030.

Klimaindsatsen i alle sektorer skal løbende genbesøges politisk

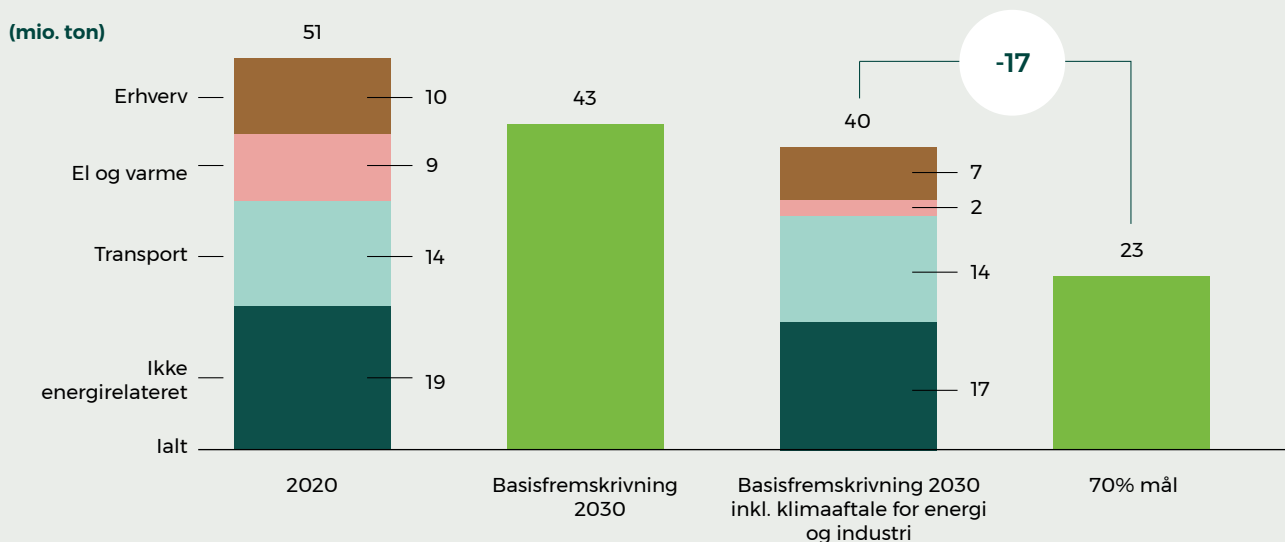
Efterårets klimaaftaler på hhv. transport og landbrug skal derfor bidrage til, at vi kender en stor del af svarene på, hvordan den manglende CO₂-reduktion på 17 mio. ton skal gennemføres. Men vi vil ikke være i mål til nytår.

For at sikre, at Danmark når sine klimamål i 2030 til tiden, er der behov for, at regeringen kontinuerligt sikrer, at de enkelte sektorer er på rette spor, og tilsammen bidrager med den nødvendige CO₂-reduktion i 2030.

Når regeringen og forligspartierne bag klimaloven har indgået klimaftaler for hver sektor, skal processen gentages. Med klimaftalen for energi og industri kom vi et stykke. Men vi er ikke i mål. Regeringen bør derfor allerede i 2021 tage initiativ til at fremlægge yderligere initiativer, der reducerer sektorernes udledninger og øger sandsynligheden for, at sektorerne kan bidrage til at udvikle de teknologiske svar, der skal bringe os helt i mål.

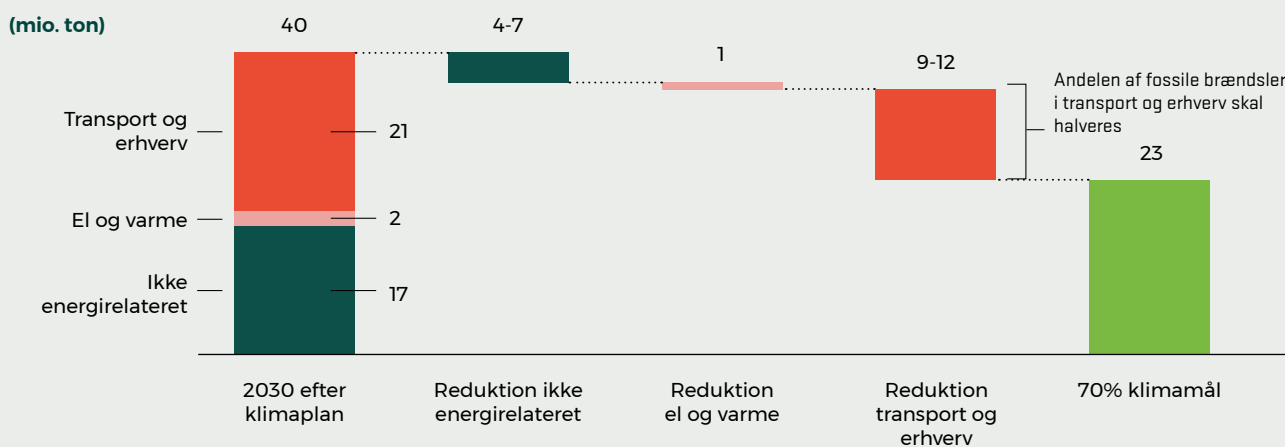
¹ Et spænd mellem EA Energianalyse pba. Nationalt Center for Miljø og Energis (DCE) fremskrivning af udledning fra miljø og industrigasser samt AAU, "Virkemidler til reduktion af klimagasser i landbruget" anvendt i Klimapartnerskabet for energi og forsyning og Klimapartnerskabet for Fødevarer og Landbrug.

Figur 1.
Den forventede udledning af drivhusgasser (mio. ton) i hhv. 2020 og 2030 uden nye tiltag



Kilde: Basisfremskrivning 2020, Dansk Energi beregninger

Figur 2.
Danmarks samlede udledning i 2030 skal reduceres med yderligere 17 mio. ton



Kilde: Basisfremskrivning 2020, Dansk Energi

En langsigtet grøn skattereform

3.0 En langsigtet grøn skattereform skal udfase fossile brændsler, fossile biler og dække statens provenu på ny

Et bredt flertal i Folketinget har besluttet, at der frem mod nytår skal indgås en aftale om en langsigtet grøn skattereform, der giver danskerne og virksomheder de rette incitamenter til at fravælge fossile brændsler og fossile biler, så de i stedet vælger energieffektive teknologier drevet af grøn energi.

Her er der enighed om, at CO₂-beskatning skal være ét afgørende instrument til at begrænse brugen af energi på fossile brændsler. Samtidig skal der følges politisk op på Eldrup-kommissionens arbejde. Bilafgifterne skal indrettes på ny i fremtiden, så de fossile biler bliver udfaset og erstattet af grønne biler. Og bilafgifterne bør bidrage væsentligt til at sikre, at det sker i et tempo, der er konsistent med 70 pct. målet i 2030.

Knap 1.000.000 færre fossile biler

Regeringens klimapartnerskab for energi og forsyning har beregnet, at der er plads til højst 1,8 mio. fossile biler i klimaregnskabet i 2030, hvilket reducerer biltransportens udledning med 2,3² mio. ton CO₂.

En langsigtet grøn skattereform skal løse to nødvendige opgaver:

- 1. Begrænse brugen af fossile brændsler og fossile biler gennem:**
 - Øget CO₂-beskatning
 - Langsigtet omlægning af bilafgifterne
- 2. Sikre statens provenu i takt med, at fossile brændsler og fossile biler udfases**

De to opgaver skal håndteres, uden at det samlede skattetryk stiger.

² Klimapartnerskabet for Energi- og forsyningssektoren pegede på, at 1,5 mio. grønne biler ville reducere udledning med 2,1 mio. tons CO₂. Det er dog under antagelse af højere iblanding end i dag. Fastholdes iblanding vil reduktion være på 2,3 mio. tons CO₂.

Figur 3.

Fordeling af grønne og fossile biler i 2020 og 2030 for at dække det forventede kørselsbehov og leve op til klimalovens reduktionskrav.



Kilde: Basisfremskrivning 2020, Klimapartnerskabet for energi og forsyning

Tabel 1.

Statens provenu fra fossile brændsler og persontransport i 2020

Samlede afgifter fra fossile brændsler (mia. kr.) (2020)

Benzin og diesel (let transport)	14,4
Diesel (tung transport)	3,3
Olie, benzin, diesel (ikke transport)	0,5
Kul	1,8
Naturgas	2,7
CO ₂ afgift også transport	3,6
I alt (fossile brændsler)	26,3

Samlede afgifter fra køb og ejerskab af biler (99% fossil)

Registreringsafgift	22,1
Ejeravgift	12,1
I alt (biler)	34,2
Samlet provenu	60,4
Heraf transport	54,4



I dag er der 2,7 mio. fossile biler i Danmark. Der skal derfor gennemføres politik, der kan udfase op mod én million fossile biler over de næste 10 år i forhold til i dag. Forventningen er, at der i 2030 vil være en efterspørgsel på ca. 3,3 millioner biler i Danmark, hvorfor der kan komme et behov for op til 1,5 mio. grønne biler eller anden grøn transport, for at dække det kørselsbehov, der lægger ud over 1,8 mio. fossile biler.

Klimarådet anbefaler i sin rapport "Kendte veje og nye spor til 70 pct. reduktion", at man politisk sigter efter 1,5 mio. elbiler i 2030, for at antallet af fossile biler bliver reduceret tilstrækkeligt.

Grøn omstilling giver et tab på 28 mia. kr. til staten, hvis vi ikke gør noget

Udover, at en skattereform skal fremme grøn omstilling, skal den også være med til at sikre, at staten undgår et stort provenutab i takt med, at fossile brændsler og fossile biler bliver erstattet af vedvarende energi og elbiler.

Staten får i dag 60 mia. kr. i provenu fra afgifter på alle de fossile brændsler, der anvendes i hele samfundet og fra fossile biler. Med dette provenu finansierer vi en stor del af vores fælles velfærd mv.

Hvis vi forestiller os, at vi fastholder vores nuværende skatte- og afgiftssystem, og det lykkes, at få energikunderne til at skifte væk fra fossile brændsler, og at vi maksimalt har 1,8 mio. fossile biler, vil statens indtægter fra afgifter på fossile brændsler og fossile biler være reduceret til ca. 23-24 mia. kr.³ i 2030. Vi vil i dén situation stå med et provenutab på ca. 37 mia. kr. over de næste ti år. Når man inkluderer effekterne fra ændret forbrugeradfærd og tilbageløb, forventes provenutabet at blive på ca. 28 mia. kr. i 2030.

Den situation skal vi ikke komme i. Vi skal sikre, at vi kan finansiere velfærden på anden vis. Derfor haster det med en grøn skattereform.

Skatter og afgifter skal indrettes på ny, så vi kan dække det forventede provenutab på anden vis, i takt med, at vores samfund i stigende grad bliver drevet på grøn energi.

En grøn skattereform har derfor to hovedformål. Skatter og afgifter skal lægges om, så de skubber på en udfasning af fossile brændsler og fossile biler i tide OG sikrer statens indtægter på anden vis. Skatteomlægningen bør gennemføres med blik for, at det samlede skattetryk ikke skal stige.

Vi kan ikke finansiere tabet ved CO₂-afgift eller højere afgifter på grøn energi

I en fremtid, hvor klimaloven dikterer, at vi skal bruge langt færre fossile brændsler, og hvor danskerne slet ikke bør købe fossile biler, kan vi ikke anvende højere afgifter på det fossile, som en langsigtet indtægtskilde til staten. En CO₂-beskatning bliver et vigtigt klimaredskab til, at vi som samfund fremskynder skiftet væk fra fossile brændsler. Men CO₂-afgifter kommer ikke til at kunne dække hullet i statens provenu. Jo højere man beskatter CO₂ og de fossile biler (der allerede er højt beskattet), des hurtigere udfases de. Og lige så hurtigt udfases provenuet herfra.

Samtidig har Folketinget besluttet, at der skal være en grænse for, hvor højt CO₂ kan beskattes. En højere CO₂-afgift skal tage hensyn til erhvervslivets konkurrenceevne og fastholde den sociale balance i samfundet. En CO₂-afgift må dermed ikke gøre os fattigere som samfund eller blive pålagt nogle få energikunder at finansiere.

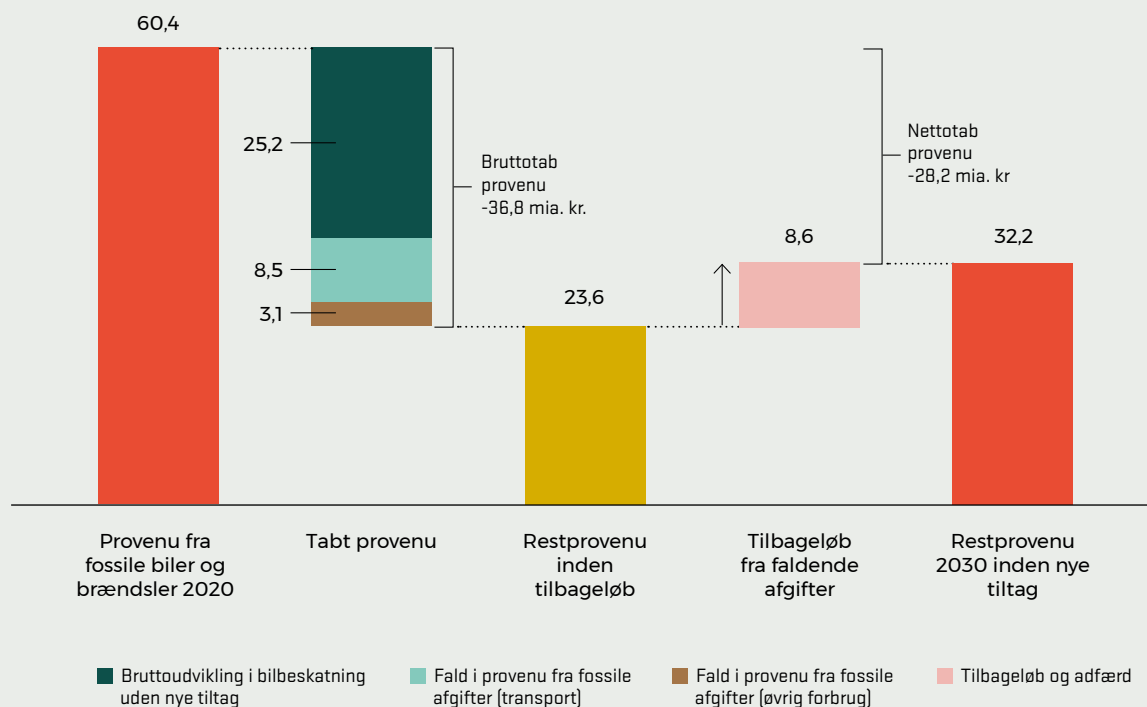
” Ud fra et nationalt samfundsøkonomisk perspektiv bør der lægges afgifter på energi, i det omfang produktionen og forbruget af energi giver anledning til eksterne afledte effekter for danskerne – såkaldte negative eksternaliteter – i form af klima- og sundhedsskadelig udledning.

Kilde: Skatteøkonomisk Redegørelse 2019

³ Dette er beregnet med udgangspunkt i, at der frem mod 2030 er udfaset én million fossile biler, og at der ikke sælges nye biler i 2030, der udeukkende drives på fossile brændsler.

Figur 4.

Statens provenu (mia. kr.) fra fossile brændsler og persontransport frem mod 2030 ved eksisterende skatte- og afgiftssystem, hvis klimamålet i 2030 gennemføres.



I en situation, hvor vi fastholder nuværende skatte- og afgiftssystem og udfaser fossile brændsler og fossile biler i et tempo, der er i overensstemmelse med klimalovens krav, kan staten stå med et provenutab på 28,2 mia. kr. i 2030 sammenlignet med i dag. Ved at indrette skatter og afgifter på en ny måde, der passer til en grøn fremtid, kan provenutabet reduceres eller helt undgås.

Figur 5.

Reduktion af elafgiften gavner lavindkomstgrupperne mest

Gns. relativ besparelse (%) af årsindkomst ved reduktion af elafgiften på 25 øre pr. kWh fordelt på indkomstgrupper.



En grøn skattereform skal skabe et økonomisk incitament til, at vi i hele samfundet tilvælger den grønne el, biogas, brint mv. Høje afgifter på grøn energi er fra et samfundsøkonomisk perspektiv en ineffektiv og uhensigtsmæssig finansieringskilde, da energiforbruget ikke har en negativ miljøeffekt. Derfor kan provenuet i fremtiden ej heller sikres ved at øge afgifter på den grønne energi. Højere afgifter på den grønne energi vil ikke blot ramme befolkningen socialt skævt, det vil også bremse den grønne omstilling med det resultat, at klimalovens målsætninger ikke kan overholdes. Samtidig skal erhvervslivet og husholdninger kompenseres for højere CO₂-afgifter for at sikre, at hverken virksomheder eller husholdninger bliver fattigere. Kompensationen for den øgede CO₂-afgift bør for husholdningerne ske gennem en sænkelse af afgiften på elektricitet, som blandt andet den tidligere overvismand og formand for Klimarådet Peter Birch Sørensen har anbefalet.⁴ Elektricitet beskattes i dag alt for højt svarende til en pris på 6.500 kr. pr. ton CO₂, da strømmens CO₂-aftryk er yderst begrænset.

En reduktion af elafgiften vil bidrage til at mindske uligheden i Danmark, da personer i de laveste indkomstgrupper opnår den største relative besparelse.

Råderum og brede skattebaser skal i spil uden, at det samlede skattetryk stiger

Når staten står i en situation, hvor den i fremtiden ikke kan få det samme beløb ind i provenu gennem energiafgifter og bilafgifter, er der tre øvrige muligheder for finansiering. Det kan ske ved at

- 1) trække på det økonomiske råderum, eller
- 2) ved en mere generel omprioritering af statens udgifter, så klima prioriteres op og noget andet ned. I det omfang, at der ikke er et politisk ønske om at dække de faldende indtægter ved en prioriteringsøvelse, kan finansiering
- 3) ske gennem beskatning af noget andet, end det som forsvinder.

Vi glemmer ofte i den skattepolitiske debat, at det ikke er ligegyldigt for vores samlede velstand, hvordan vi opkræver en skat på. Der ligger derfor en selvstændig gevinst for vores samfund i at opkræve skat på en facon, der skader samfundsøkonomien mindst muligt.

Sammenlignet med miljøafgifter, f.eks. en afgift på energi, er et klimabidrag på bundskatten en økonomisk mere effektiv måde at finansiere frem-

tidens klimaindsats og velfærd på, da det ikke fører til en ineffektiv forvridding af folks økonomiske beslutninger. Derudover har alle folk uanset indtægt et behov for energi til lys, varme, køleskab, ovn mv. Derfor vil en høj beskatning på energi i højere grad ramme socialt skævt, sammenlignet med en begrænset stigning i bundskatten.

En skatteomlægning, hvor man lader bundskatten stige en anelse, skal ledsages af andre beslutninger, der sikrer en fair social balance. Her bør det som nævnt indgå at lade en del af kompensationen for både stigende CO₂-afgifter og bundskat ske via generel nedsættelse af den ekstremt høje elafgift, der rammer danske husholdninger socialt skævt. Det vil i øvrigt have den effekt at skiftet fra fossile brændsler til den grønne energi fremskyndes.

” Faktisk vil en for høj miljøafgift lede til flere forvriddinger i økonomien end skat på arbejdsindkomst. Det skyldes, at den for høje miljøafgift ud over at mindske arbejdsudbuddet også giver en uhensigtsmæssig forvridding af forbruget. Skat på arbejde mindsker ”kun” arbejdsudbuddet. Derfor vil der være en gevinst ved at sænke for høje grønne afgifter og i stedet tilvejebringe det tilsvarende provenu via en lidt højere beskatning af arbejdsindkomst.

Kilde: Kronik fra Økonomisk Råd i anledning af Miljøøkonomisk Rapport 2017

⁴ Peter Birch Sørensen, politiken.dk, den 13. september 2020: ”Ja, vi kan godt sparke økonomien i gang på en grøn måde”.

3.1 Forslag til grøn skatte-reform, der fremmer grøn omstilling og skaber sikkerhed for statens indtægter – uden at skattetrykket stiger

En grøn skattereform kan indrettes på mange måder afhængig af, hvad man fra politisk side ønsker at beskatte højere eller mindre i fremtiden, samt hvordan man generelt mener, at klimaindsatsen skal prioriteres i statens finanser.

Dette udspil præsenterer – til inspiration – et forslag til en grøn skattereform, der sætter skub på udfasningen af de fossile brændsler og fossile biler, og skaber sikkerhed om statens indtægter i takt med, at omstillingen sker. Det tager udgangspunkt i det politiske ønske om at indføre en højere CO₂-afgift. Og det bygger på Eldrup-kommissionens udspil til en fremtidig bilbeskatning, da det forventes, at de politiske forhandlinger netop vil basere sig herpå.

Forslaget sikrer:

1. En provenuneutral øget CO₂-beskatning, hvor konkurrenceevne og social balance fastholdes
2. En omlægning af afgifter fra biltransporten, der begrænser salget af fossile biler og sikrer mindst én million grønne biler i 2030
3. En grøn skatteomlægning: Tilbageværende provenutab dækkes gennem omprioritering i statens finanser og ved et klimabidrag fra bundskatten

Med forslaget bliver det frem til 2030 muligt at fastholde en del af statens provenu gennem afgifter på energi og biler, men ikke i samme omfang, som det er tilfældet i dag.

Skal man undgå et større provenutab i 2030 skal der ske en omprioritering i statens udgifter, så en større del går til klimaindsatsen, samt at brede skattebasen kommer i spil. Her foreslås et klimabidrag på bundskatten.

3.1.1 En provenuneutral øget CO₂-beskatning, hvor konkurrenceevne og social balance fastholdes

Et bredt flertal i Folketinget har besluttet, at det skal blive dyrere for forurenere at udlede CO₂. En højere CO₂-afgift er et nødvendigt klimaredskab til at reducere Danmarks CO₂-udledning, da det vil få udledningerne til at falde hurtigere i de dele af samfundet, hvor det er billigst og muligt at omstille væk fra fossile brændsler. Men en højere CO₂-afgift vil ramme hårdt de energikunder, der ikke har teknologiske alternativer til fossile brændsler eller økonomi til at investere grønt. De energikunder skal der tages hensyn til. En politisk aftale bør derfor bygge på følgende principper:

- **Energikunderne skal kompenseres, så vi fastholder konkurrenceevne og social balance:** Afgiften på CO₂-udledning skal øges frem mod 2030. Men indførelsen af højere CO₂-afgifter vil ske provenuneutralt for staten, da energikunderne skal kompenseres fuldt for de stigende afgifter, idet Folketinget har besluttet, at en CO₂-afgift ikke må påvirke dansk konkurrenceevne, vækst eller den sociale balance negativt. Erhvervslivet skal kompenseres gennem et større bundfradrag, så virksomheder får et tydeligt incitament til at reducere deres udledninger. Almindelige energiforbrugere, f.eks. naturgaskunder med et nyere gasfyr, der pludselig står med ekstra omkostninger, skal kompenseres ved at sænke Danmarks rekordhøje elafgift på almindeligt forbrug.
- **Energi- og forsyningssektoren skal også mærke CO₂-afgiften:** I 2030 vil den danske elproduktion ske uden fossile brændsler, men en høj CO₂-afgift kan give et nødvendigt skub til, at varmeproduktionen i 2030 får udfaset fossile brændsler i et større omfang, end forventningen er i dag. Sektorens omstilling væk fra fossile brændsler kræver store investeringsbeslutninger. Derfor skal afgiftsstigninger varsles i god tid, og indføres løbende fra 2025. Mod 2030 bør den konkurrenceudsatte sidste rest af fossilbaseret elproduktion dog få samme bundfradrag som industrien. Samtidig med, at sektoren bliver presset til at udfase brugen af fossile brændsler i et højt tempo.

Drivhusgasudledninger, der ikke er tilknyttet energiforbruget, skal friholdes for højere afgifter. Det er ikke muligt at beregne det enkelte landbrugs udledning fra jord og husdyr. Drivhusgasudledninger i landbruget skal reduceres, men ved andre virkemidler.

3.1.2 En omlægning af afgifter fra biltransporten, der begrænser salget af fossile biler og sikrer mindst én million grønne biler i 2030

Bilbeskatningen kan omlægges på forskellig vis, men formålet bør være, at bilbeskatningen bidrager væsentligt til, at der frem mod 2030 er én million færre fossile biler ift. i dag, som klimapartnerskabet for energi og forsyning har beregnet er nødvendigt for at indfri 70 pct. målsætningen.

Bilbeskatningen kan selvfølgelig ikke indfri dette mål alene. Udfasningen af fossile biler afhænger også af, at vi får udbygget en ladeinfrastruktur og el-infrastruktur til de grønne biler i rette tid. At den kollektive transport bliver grøn og mere attraktiv. At vi får flere delebilsordninger osv. Men en omlægning af bilbeskatningen bliver en helt afgørende brik for, at danskerne vælger grønt næste gang, de køber bil.

Én million grønne biler bør være et minimum

70 pct. målsætningen i 2030 bør derfor være et ufravigeligt pejlemærke, når politikerne skal indgå en aftale med afsæt i Eldrup-kommissionens grundige arbejde. Det vil være fejlagtigt at udskyde omstillingen, da udskiftningen af den danske bilpark tager mellem et og to årtier, og fordi skaleringen af den nødvendige lade- og energiinfrastruktur også kræver mange års indsats. Indsatsen skal kickstartes nu, hvis det fulde potentiale fra elektrificering af persontransporten skal indfris på den anden side af 2030.

Forligspartierne bag klimaloven skal desuden huske på, at såfremt de vælger en vej til de 70 pct., hvor personbilerne ikke leverer tilstrækkelige reduktioner, så skal de reduktioner komme fra andre sektorer. Her kommer landbruget og industrien i fokus.

Kommissionen har præsenteret fire modeller for en grøn omstilling af biltransporten, der forventes at kunne sikre et sted mellem 500.000 og 1 mio. nul- og lavemissionsbiler i 2030.

Det skal ses i lyset af, at antallet af biler forventes at stige med ca. 600.000 frem mod 2030, fra 2,7 mio. i dag til ca. 3,3 mio. i 2030. I den situation vil et mål om 500.000 grønne biler betyde, at der vil være 100.000 flere fossile biler på danske veje i 2030 end i dag, og dermed ingen reduktion af persontransportens klimabelastning. Én million grønne biler vil i 2030 fortrænge 400.000 fossile biler, hvilket fortsat

er et stykke fra den ene million fossile biler, der bør udfases, som beregnet i klimapartnerskabet for energi og forsyning. Alene af den grund anbefaler Dansk Energi ikke en ambition under 1 mio. grønne biler i 2030.

Samfundsøkonomiske konsekvenser kan blive væsentlige lavere end kommissionens bud

Modellen med 1 mio. grønne biler giver ifølge kommissionen et samfundsøkonomisk tab på 5,7 mia. kr. Dette tab gør, at kommissionen kun vil anbefale den bilbeskatningsmodel, der vil sikre 750.000 grønne biler i 2030. Dermed anbefaler kommissionen en model, hvor hver anden solgte bil i 2030 fortsat vil være en fossilbil, og det vil i så fald blot udfase 150.000 fossile biler i forhold til i dag. I denne model, som kommissionen anbefaler, er det samfundsøkonomiske tab opgjort til 2,4 mia. kr.

Kommissionen er med god grund blevet kritiseret af flere af Danmarks førende økonomer⁵ for at arbejde med en for høj antagelse om de samfundsøkonomiske konsekvenser ved at omstille persontransporten. I kommissionens rapport, fremgår det ellers, at kommissionen antager, at de totale omkostninger ved at købe og eje alle typer af elbiler er billigere, fra 2027 og frem, sammenlignet med tilsvarende fossile biler. Hvis kommissionen derudover havde valgt at inkludere samfundsgevinsten ved, at elbiler fortrænger CO₂, så vil skiftet fra fossile biler til elbiler isoleret set bidrage positivt til samfundsøkonomien.

Alligevel ender kommissionen med at antage, at bilkøberne kun vil vælge elbilen, hvis købet af fossile biler bliver betydeligt dyrere, og bilkøberne bliver kraftigt kompenseret for at købe en elbil. Kommissionen mener, at bilkøberne om 10 år vil vælge en fossil bil frem for en elbil, hvis begge biler koster det samme. Det skyldes, at kommissionen lægger til grund, at der vil være færrest usikkerheder for bilkøberne forbundet med købet af en fossil bil. Kommissionens antagelse udspringer af et studie af danskernes forsøg med elbiler fra 2011, dvs. en snart ti år gammel undersøgelse.

Det er denne antagelse om, at det kræver store ekstra tilskyndelser til at få bilkøberne til at vælge elbilen, der gør, at modellen med 1 mio. grønne biler medfører et tvivlsomt højt samfundsøkonomisk tab i kommissionens model.

⁵ Feks. Mikael Schou Hansen, Aarhus Universitet; Peter Birch Sørensen, tidl. vismand og formand for Klimarådet; Peter Mølgaard, formand for Klimarådet; Hans Jørgen Witte Jacobsen, tidl. overvismand.

Men kommissionen forholder sig ikke tilstrækkeligt til to væsentlige elementer. For det første kan politikerne være med til at reducere usikkerheden om elbilerne ved at sikre udbygning af ladeinfrastruktur og elnettet og ved at sikre, at det stigende udbud af elektriske biler også bliver interessant for danske bilkøbere og kommer det danske marked til gode. Desuden vil der om 10 år være væsentlige usikkerheder forbundet med at købe en fossil bil, som kommissionen ikke tildeler nogen vægt i sine beregninger. Vil der overhovedet blive produceret et attraktivt udvalg af fossile biler i 2030, nu hvor flere af de store bilproducenter allerede har meldt ud, at fremtidens bil er elektrisk? Vil ejere af fossile biler bekymre sig om uforudsigelige nye afgifter, så elbilen fremstår som er mere sikkert valg? Hvor meget vil brugtvoغنprisen på en fossilbil være faldet frem mod 2030? Den usikkerhed er ikke medregnet i kommissionens model, og det er meget kritisabelt.

Hvis man i stedet antog, at bilkøberne om ti år i 2030 ser elbilen som et produkt fuldt på højde med den fossile bil, og at man samtidig inkluderer samfundsgevinsten ved en lavere CO₂-udledning, vil man stå med et langt lavere samfundsøkonomisk tab end kommissionen vurderer, og muligheden for at opnå et højere salg af grønne biler.

Ingen ved, hvordan verden ser ud i 2030. Ingen kender prisen på CO₂, på elbiler og på elbilsalget i 2030. Det kan være, at Eldrup-kommissionen får ret i sine antagelser. Det kan bestemt også være, at kommissionens antagelser er for konservative, at danskerne om 10 år finder samme eller måske højere køreglæde ved en elbil ift. en fossilbil og til en lavere pris, end kommissionen antager. Og at de samfundsøkonomiske omkostninger derfor bliver væsentligt lavere end kommissionen har regnet sig frem til i sin rapport for modellen med én million grønne biler. Det kan også vise sig at fortrængningsomkostningerne på andre områder ikke falder så meget som forudsat, fordi de alternative teknologiske svar ikke bliver udviklet i tide, eller ikke kan implementeres før 2030.

Skrud på modellen, så elbilsalget tager hurtigere fart

Eldrup-kommissionens model for én million grønne biler i 2030 baserer sig på et værdi- og et teknisk baseret element. Set ud fra et klimaperspektiv burde det teknisk baserede element veje tungest, så en elbil udelukkende bliver beskattet på baggrund af dens høje energieffektivitet og lave miljøpåvirkning, men det værdibaserede element sikrer den sociale balance, som politikerne har slået fast som krav i klima-

” Men modellen kan med fordel forbedres. Det er helt afgørende, at stigningen i elbilsalget tager fart hurtigere, end kommissionen antager. Det er vigtigt for klimaet og for dem, som skal forberede elnettet, ladeinfrastrukturen, parkeringspladserne osv., at der hurtigt kommer et vist volumen i antallet af biler, og omvendt, at hele væksten i antallet af grønne biler ikke presses sammen på få år.

loven. Af den grund er det svært politisk at afskrive det værdibaserede element.

Men modellen kan med fordel forbedres. Det er helt afgørende, at stigningen i elbilsalget tager fart hurtigere, end kommissionen antager. Det er vigtigt for klimaet og for dem, som skal forberede elnettet, ladeinfrastrukturen, parkeringspladserne osv., at der hurtigt kommer et vist volumen i antallet af biler, og omvendt, at hele væksten i antallet af grønne biler ikke presses sammen på få år. Politikerne bør derfor fokusere på at give væksten frem mod 2025 ekstra fart. Med det udbud af elbiler som forventes tilgængeligt på markedet frem mod 2025, skal der mere til, hvis middelklassen i Danmark for alvor skal tage elbilerne til sig på den kortere bane, end kommissionen foreslår. Man bør derfor politisk skrue på modellen, så man inden for den samme totaløkonomiske ramme, gør det mere attraktivt i starten at vælge en grøn bil, og kompenserer det ved at gøre det lidt mindre attraktivt i slutningen frem mod 2030, hvor elbilen forventes at være faldet væsentligt i pris. Det kan ske ved at:

- **Øg det direkte tilskud frem til 2025:** Eldrup-kommissionen foreslår, at elbilsejere der køber deres elbil fra 2021 og frem til 2030 hvert år skal modtage et direkte tilskud på 2.500 kr. Men vi skal hjælpe bilkøberne af de små biler til at vælge en elbil, ved at hæve tilskuddet til rene elbiler til 7.500 kr. til og med 2025. Derefter kan man politisk, med blik for, hvordan priserne udvikler sig helt afskaffe tilskuddet. Plug-in-hybridbiler skal kun have et tilskud på 2.500 kr. Dermed fremrykkes statens omkostninger til tilskud, og det udfases helt fra 2025, i stedet for i 2030.
- **Indfas registreringsafgiften fra et lavere niveau for elbiler:** Eldrup-kommissionen foreslår, at elbilers registreringsafgift indfases løbende fra 2021 og frem mod 2030. Hvis registreringsafgiften for

elbiler i prisintervallet mellem 90.000 og 240.000 sættes til 10 pct. frem til og med 2022 i stedet for 19,5 pct., som kommissionen foreslår, vil det muliggøre at flere af de modeller, som bliver tilgængelige, men som stadig koster for meget set ift. den fossile konkurrent, kommer inden for rækkevidde af flere familier.

- **Forlæng beskatningen af el til transport:** Ud over at skrue lidt på incitamenterne til køb af elbil, bør man som led i den kommende aftale forlænge den måde, vi i dag beskatter el til transport. I dag kan man lade el til 0,4 øre pr. kWh. Forlænges det system ikke, vil alt el til biler blive beskattet med 89 øre pr. kWh, svarende til afgiften på det generelle elforbrug. Det vil betyde, at el bliver beskattet næsten tre gange så højt som diesel. Når antallet af elbiler er steget og ladeinfrastrukturen er bedre udbygget bør el til transport fremadrettet beskattes identisk med el til varme, dvs. 0,8 øre pr. kWh for husholdninger med ejerskab af elbil og egen ladestander, og 0,4 øre pr. kWh for erhverv (ladestander på abonnement og i det offentlige rum).

Da Eldrup-kommissionens mest ambitiøse model, på trods af de yderligere tiltag, fortsat ikke kan sikre den nødvendige udfasning af én million fossile biler i 2030, skal omlægningen af afgifter fra biltransporten suppleres af yderligere tiltag. Dette udspil kommer med anbefalinger hertil i kapitel 4.

3.1.3 Grøn skatteomlægning: Tilbageværende provenutab dækkes gennem omprioritering af statens finanser og et klimabidrag på bundskatten

Eldrup-kommissionens arbejde viser, at det er meget vanskeligt – grænsende til det umulige – at sikre CO₂-reduktion fra persontransporten uden at staten ender med at tabe indtægter. Det er forståeligt, at kommissionen har valgt at afvige fra kravet om en provenuneutral model, da der skal indgås et kompromis mellem klima og den sociale balance. Udfordringen forstærkes af, at biler i dag er meget højt beskattet og det høje beskatningsniveau gør det danske samfund fattigere end nødvendigt. Det er skidt, fordi vi har behov for en velfungerende økonomi for at betale den pris, der følger af 70 pct. målet. Det er derfor kun fornuftigt, hvis den enkelte grønne bil i 2030 ikke bidrager med det samme provenu til statskassen, som den fossile bil gør i dag.

Fra beskatning på energi og persontransport til brede skatter

CO₂-afgiften skaber ikke varige indtægter og det midlertidige provenu herfra ledsages af umiddelbare lettelser for de berørte erhverv og husholdninger. Da højere afgifter på grøn energi heller ikke er en gangbar vej, før der ikke er fossile alternativer, bliver partierne bag klimaloven derfor nødt til at forholde sig til, om de af statens indtægter, der forsvinder fordi forurenere forsvinder, skal findes via det finanspolitiske råderum, omprioritering af det offentligt forbrug eller via en samlet grøn skattereform – eller endnu bedre ved en kombination.

En grøn skattereform bør derfor i tråd med de grundlæggende skattepolitiske anbefalinger fra det økonomiske råd og skatteministeriets embedsmænd⁶, pege på de "brede skattebaser". Her kan man kræve skatter ind med færrest udfordringer og med mindst økonomisk skade på den samlede økonomi. De brede baser omfatter fx moms, boligskat, selskabsskat og indkomstskat.

På den liste vil et klimabidrag på bundskatten nok være det mest realistiske, og det som vil gøre mindst ondt på det danske samfund. Hvor stort klimabidraget på bundskatten skal være, afhænger naturligvis af den samlede prioritering af klimaindsatsen i statens budget. Men et sted mellem 0,5 og 1,0 pct.-point forventes at være tilstrækkelig.

⁶ Miljøøkonomisk rapport (2017), Skatteøkonomisk Redegørelse (2019).

Tabel 2.

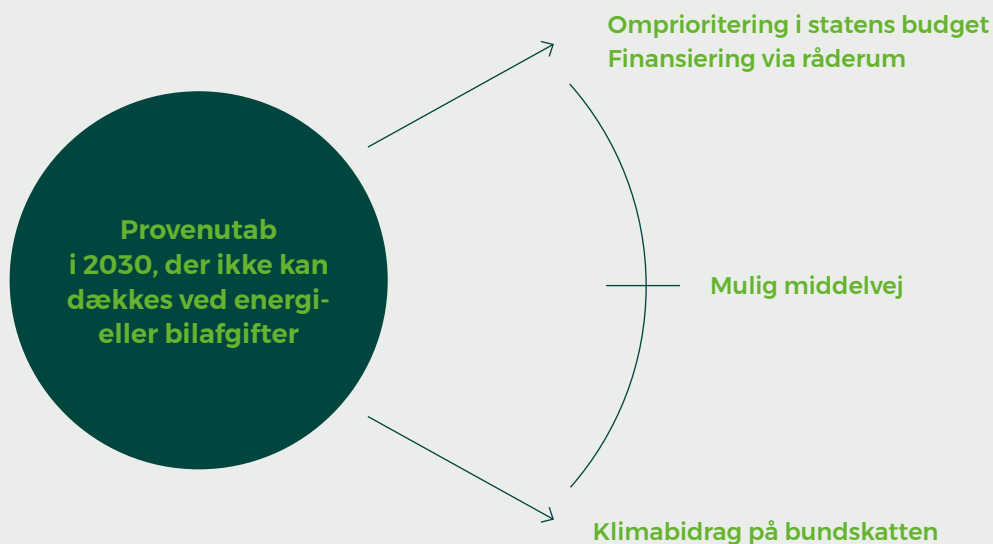
Effekter ved Eldrup-kommissionens model, hhv. 750.000 og 1 mio. grønne biler

Eldrup-kommissionens modeller I år 2030, (2020-priser)	Model 3	Model 4
Antal grønne biler	750.000	1.000.000
Grøn andel af nysalg	50%	62%
Skyggepris kr./ton CO ₂	3.400	3.800
Provenutab uden tiltag (mia. kr)	- 10,0	- 10,0
Effekt af modellen (mia. kr)	0,0	1,0
Nye finansieringstiltag (mia. kr) ¹	3,0	3,0
Samlet provenugevinst	3,0	4,0
Samlet udvikling i provenu fra bilafgifter ift. 2020	- 7,0	- 6,0

Note 1: Finansiering, der ikke direkte påvirker fremtidens bilvalg, herunder vej- og flyafgifter

Figur 6

Finansiering af grøn skatteomlægning



4.0 Klimaaf tale for transport: Supplerende tiltag til omlægning af bilafgifter

I 2030 forventes Danmark at udlede 17 mio. ton CO₂ for meget uden nye initiativer. Disse reduktioner skal i høj grad findes i transportsektoren. Siden 1990 er CO₂-udledningen i transportsektoren steget med 16 pct. fra 12 mio. ton til 14 mio. ton, hvor udledningen er faldet i alle andre sektorer. I 2030 vil transportens udledning være den samme som i dag, og uden nye tiltag forventes transportsektorens udledning at svare til 60 pct. af den udledning som Danmark samlet set må udlede i 2030, hvis vi skal leve op til kravene i Klimaloven.

En politisk klimaaf tale på transport bør indeholde en målsætning om, at der frem mod 2030 skal udfases mindst én million fossile biler sammenlignet med i dag, da klimamålet, som tidligere beskrevet, kræver det⁷. Det betyder konkret, at der maksimalt må være 1,8 millioner fossile biler i Danmark om 10 år. I dag er der 2,7 millioner fossile biler.

For at det kan lykkes, er det ikke nok, at man politisk kun forfølger Eldrup-kommissionens mest ambitiøse model med én million grønne biler i 2030. Den model vil isoleret set ikke kunne udfase én million

fossile biler over de næste 10 år, da det samlede antal af biler samtidig stiger væsentligt.

En kommende klimaaf tale for transportsektoren skal derfor indeholde yderligere tiltag til at fremme grøn biltransport, der supplerer en omlægning af bilafgifterne. Klimaaf talen skal sikre, at Danmark får en veludbygget ladeinfrastruktur, og at afgifter på firmabiler indrettes, så det hjælper det grønne valg på vej. Derudover skal en klimaaf tale på transport tage et pænt indhug i CO₂-udledningen i den kollektive- og tunge transport.

⁷ Beregnet i Klimapartnerskabet for energi og forsyning



En omlægning af bilafgifter skal derfor suppleres med tiltag, der:

- **Skaber en veludbygget ladeinfrastruktur: Flere ladestandere ved arbejdspladser, i byer og langs motorveje**
- **Fremmer salget af grønne firmabiler**
- **Omstiller den kollektive og tunge transport til el, biogas og brintbaserede brændsler**

1. En veludbygget ladeinfrastruktur: Flere ladestandere ved arbejdspladser, i byer og langs motorveje

Muligheden for at få ladet bilen bliver afgørende for, hvor hurtigt danskerne skifter deres velkendte benzin eller diesebil ud med en på el. En klimaftale på transport skal derfor indeholde en særskilt indsats for at sikre, at der investeres i ladestandere på tværs af landet til at dække fremtidens ladebehov.

Fakta

Vejen til lavere priser ved roaming:

Danmark skal have verdens bedste ladenetværk, der er let tilgængeligt, hvad enten man lader med eller uden et abonnement.

I dag kan alle – uanset kundeforhold – tilgå alle ladestandere på forskellig vis. Men efterspørgslen efter ladestationer er fortsat begrænset, hvorfor udnyttelsesgraden af hver ladestander er lille. Der er for få elbiler til at sikre business casen i dyr ladeinfrastruktur.

Hvis man har et højt kørselsforbrug og/eller man oplader en stor del af sit forbrug på offentlige ladestandere, vil der være en vis prisforskel på om man har abonnement eller lader uden et abonnement.

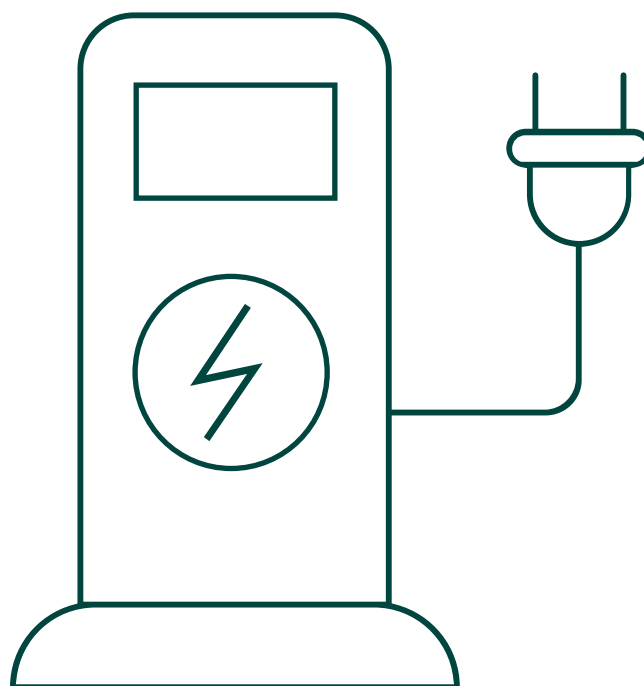
Prisen for at lade sin bil vil generelt falde i fremtiden, når efterspørgslen på ladestander stiger.

På den korte bane er der behov for at fremme og hjælpe udbygningen af ladenetværk på vej ved privat og offentlig kapital samt understøtte efterspørgslen på elbiler.

7 ud af 10 kan lade ved hjemmet – hjælp de tre, der ikke kan – samt når der skal lades på farten!

Bilejere kommer til at tanke deres bil med strøm på anden vis, end når de i dag tankes med benzin eller diesel. Det skyldes ikke mindst, at knap 7 ud af 10 bilejere har mulighed for at lade deres bil ved egen ladestander ved hjemmet.

Klimaaftalen på transport skal derfor fokusere på at fremme ladeinfrastruktur, der hjælper elbilsejere i etageejendomme, der ikke har råderet over egen ladestander, og naturligvis sikre, at alle bilejere kan lade bilen, når de krydser landet. Det skal ske gennem ladestandere ved arbejdspladser, i byerne og langs motorveje.



Arbejdspladser skal tage grønt ansvar

Folk der kører i bil til arbejde, holder i gennemsnit parkeret i knap syv timer dagligt ved deres arbejdsplads. Hvis man politisk fremmer ladning på arbejdspladsen, vil langt størstedelen af bilejerne kunne få dækket deres ladebehov. Det gælder ikke mindst de bilejere i byerne, der ikke har råderet over egen ladestander ved hjemmet.

Man bør fra politisk side prioritere tiltag, der kan få danske arbejdspladser til at investere i hurtige ladestander til ansatte og gæster.

Dansk Energi anbefaler:

Danmark skal fremrykke EU-krav om ladestander ved eksisterende virksomheder til 2022:

Ifølge EU-regler skal der senest i 2025 være ladestander ved eksisterende bygninger med mere end 20 parkeringspladser. Danmark bør gå forrest og fremrykke dette krav til 2022, så arbejdspladser hurtigt forpligtiger sig til at opføre ladestander til glæde for deres ansatte.

Erhvervskodeks for grøn transport:

Regeringen skal udarbejde et frivilligt kodeks for grøn transport, der motiverer danske virksomheder til at investere i grøn erhvervstransport, herunder ladestander ved deres lokationer. Virksomhederne skal se kodekset som et værktøj i deres indsats for at være en attraktiv og samfundsansvarlig arbejdsplads.

Transportpuljer skal målrettes arbejdspladser:

Den nuværende transportpulje, fra energiaftalen 2018, er blevet fremrykket og udløber ved udgangen af 2021. Der bør dog fra 2022 oprettes en pulje til ladestander, der årligt øremærker 70 mio. kr. til at støtte virksomheders investering i ladestander.

Ladestander i byer og langs motorveje

Dansk Energi anbefaler:

Kommuner skal kunne fremme ladestander på offentlig tilgængelige parkeringsarealer:

Der skal gives hjemmel til, at kommunerne kan afholde omkostningen til nettilslutningen, hvorefter ladeoperatørerne lejer sig ind på nettilslutningen og afbetaler kommunens investering gennem lejen – "Den Bornholmske model".

Flere ladestander langs motorveje:

Ligesom kommunerne bør Vejdirektoratet kunne finansiere omkostninger til nettilslutning. Behovet forstærkes af, at ladeoperatører typisk kun er garanteret råderetten over installationen op til 10 år ad gangen, mens nettilslutningen er en 40-50 års investering. Derfor bør Vejdirektoratet stå for investeringen i selve nettilslutningen på statslige rastepladser og opkræve omkostningen løbende over en årrække via lejekontrakten med ladeoperatøren.

2. Flere grønne firmabiler

Afgifter på grønne firmabiler skal indrettes, så vi investerer i elbilen frem for i en fossil bil. Det vil få de biler, der kører flest kilometer og udleder meget CO₂ over på vedvarende energi. Det skaber også et brugtvoغنsmarked for elbiler.

Dansk Energi anbefaler:

Fradrag på grønne firmabiler skal gøres permanent:

Det skal være attraktivt at vælge en elreven firmabil frem for en fossil bil. Fradraget i beskatningsgrundlaget på 40.000 kr. for grønne firmabiler skal fastholdes, så det ikke udløber ved udgangen af 2020. Det

vil få de biler, der kører flest kilometer og udleder meget CO₂ over på vedvarende energi. Det skaber også et brugtvoغنsmarked for elbiler. Samtidig skal værdien af en arbejdsgiverbetalt ladeboks være skattefri.

3. Grøn omstilling af den kollektive og tunge transport

En grøn omstilling af privatbilismen kan ikke stå alene. Alle dele af transportsektoren skal bruge færre fossile brændsler herunder den kollektive og tunge transport.

Dansk Energi anbefaler:

National strategi for Power-to-X skal udarbejdes hurtigt og have fokus på efterspørgslen:

Med klimaaftalen for energi og industri blev det besluttet, at der skal laves en dansk strategi for Power-to-X. Det er vigtigt, at strategien udarbejdes hurtigt, og at den har fokus på at skabe en efterspørgsel på brint og Power-to-X brændsler, så der kommer en interesse for at producere i Danmark. Det vil give den tunge transport, skibe og fly mulighed for at komme væk fra fossile brændsler.

Alt kollektiv transport skal være grøn:

Seks af landets største byer er gået forrest og vil sikre, at alle nye busser er grønne fra 2021. Nu skal vi have alle kommuner og regioner med. En klimaftale for transport bør sikre, at alle nye kontrakter for kollektiv transport – by- og rutebusser, færger, tog og taxaer – stiller krav om fossilfri transport.

Byzoner uden tunge diesel og benzin lastbiler og varevogne:

CO₂ og miljø- og sundhedsskadelig udledning skal reduceres i de danske byer. Der skal frem mod 2030

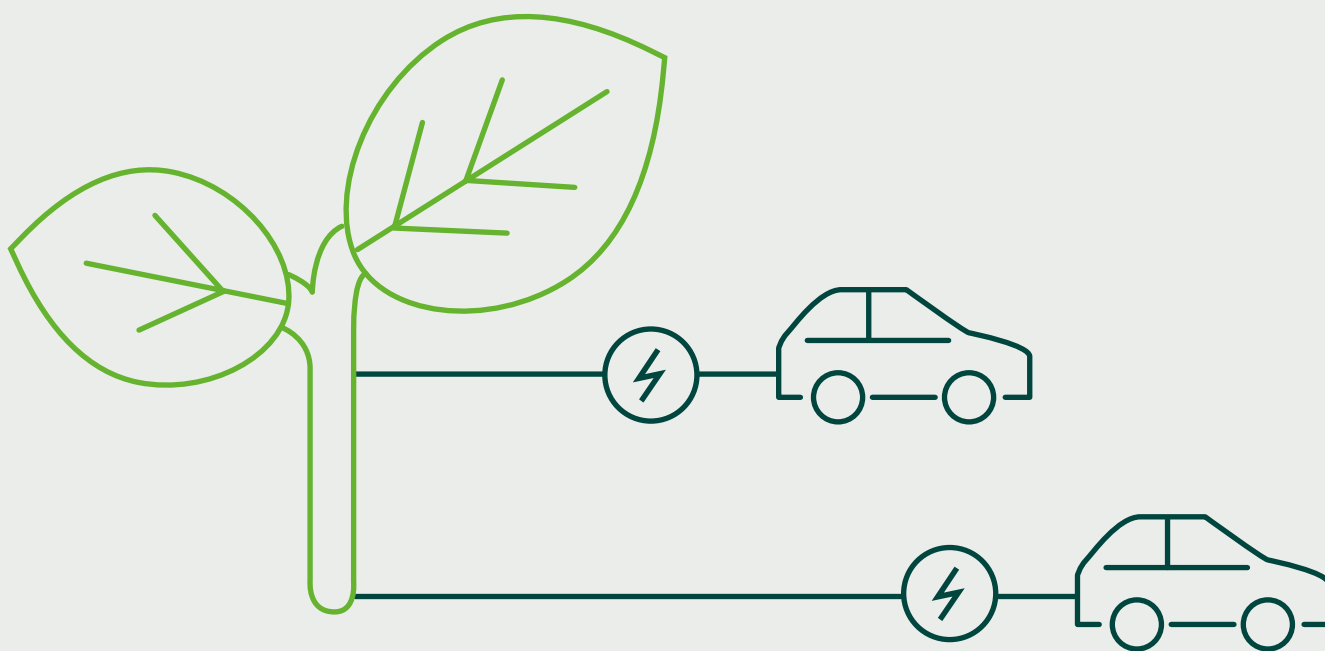
indføres miljøzoner i mindst 10 af de største byer for at fremme emissionsfri kollektiv transport, varevogne og lastbiler i byområder. Det vil skabe lige konkurrencevilkår for fragt- og distributionselskaber til at overgå til grøn energi.

Biogas skal bruges, hvor man ikke kan elektrificere:

Politiske rammer skal sikre, at den begrænsede mængde biogas, vi har til rådighed anvendes de steder i samfundet, hvor der ikke er andre grønne alternativer, herunder elektrificering. Biogassen skal derfor øremærkes til brug i den tunge transport og tung industri.

Grønne varebiler skal have en vægtfordel:

Varebiler på alternative drivmidler, som for eksempel el og brint skal have en højere tilladt totalvægt (4.250 kg) end standarden på 3.500 kg til at dække den øgede vægt til batterier mv. Det vil blandt andet betyde, at en elreven varebil kan føres med et normalt kørekort, præcis som en varevogn på fossile brændsler.



Tabel 3.
Yderligere transporttiltag – effekt på statens provenu (mio. kr.)

	2021	2022	2023	2024	2025	I alt 2021-2025
Transportpulje skal målrettes arbejdspladser	-	70	70	70	70	280
Permanent fradrag til grønne firmabiler ¹	25	40	60	100	150	375
I alt	25	110	130	170	220	

Note 1: Samme andel af grønne firmabiler som i 2020

Opfølgning på klimaaftale for energi og industri

5.0 Fast-track implementering af klimaaftalen for energi og industri: Seks hovedspor inden nytår

Energi- og forsyningssektoren står med nøglen til, at øvrige sektors energi- forbrug kan gå fra at basere sig på fossile brændsler til vedvarende energi. Det er derfor afgørende, at energi- og forsyningssektoren får udfaset de fossile brændsler i det nødvendige tempo for, at Danmark kan indfri 70 pct. målsætningen.

Elforbruget bliver grønt - varmesektoren vil fortsat udlede CO₂

Hvis initiativerne i klimaaftalen for energi og industri fra juni 2020 realiseres som planlagt, forventes el- og varmeproduktionen i Danmark at udlede blot to mio. ton i 2030. El- og varmesektoren vil da kunne skære omkring tre-fjerdedele af sin udledning over de næste 10 år.

Hvor elproduktionen forventes at være helt fossilfri i 2030, vil varmesektoren til gengæld ikke være i mål. Den tilbageværende udledning i varmesektoren vil i 2030 komme fra naturgas i den individuelle opvarmning og i decentrale kraftvarmeværker, samt fossilt affald i affaldsforbrændingen.

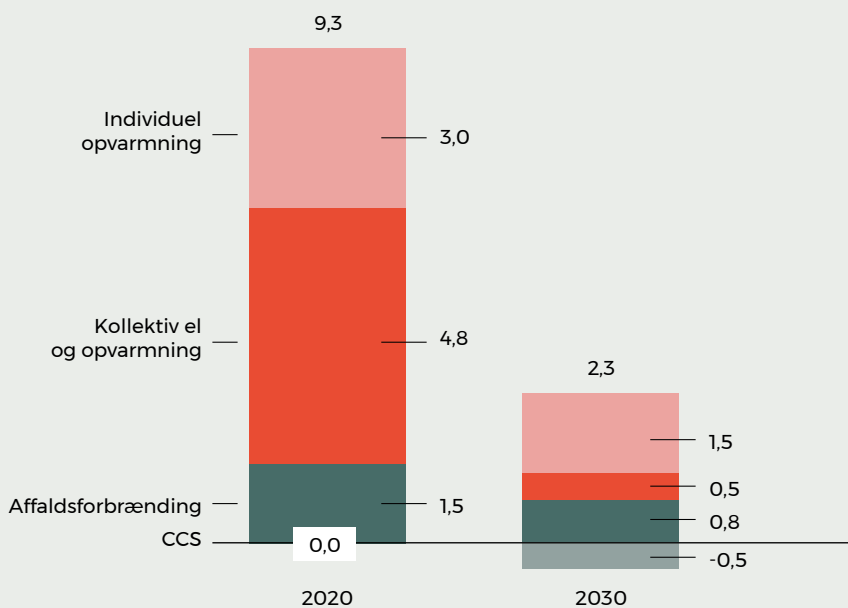
Det er derfor helt afgørende, at hovedsporet for varme i klimaaftalen for energi og industri bliver sat i gang, og at man fra politisk side genbesøger klimaindsatsen i varmesektoren i god tid inden 2030. Den sidste naturgas i opvarmningen skal udfases inden 2030, og der skal stilles yderligere krav til, at fossilt affald bliver reduceret markant i affaldsforbrændingen. Her forventes klimaaftalen for affald ikke at være tilstrækkelig.

Samfundets elforbrug skal kunne dækkes ved vedvarende energi

For at energi- og forsyningssektoren kan bidrage til, at øvrige sektorer formår at reducere sin CO₂-udledning, skal energiproduktionen på vedvarende energi kunne dække Danmarks fremtidige energiforbrug.

Figur 7.

Udledningen af CO₂ fra dansk el og varmeproduktion (mio. ton) i hhv. 2020 og 2030

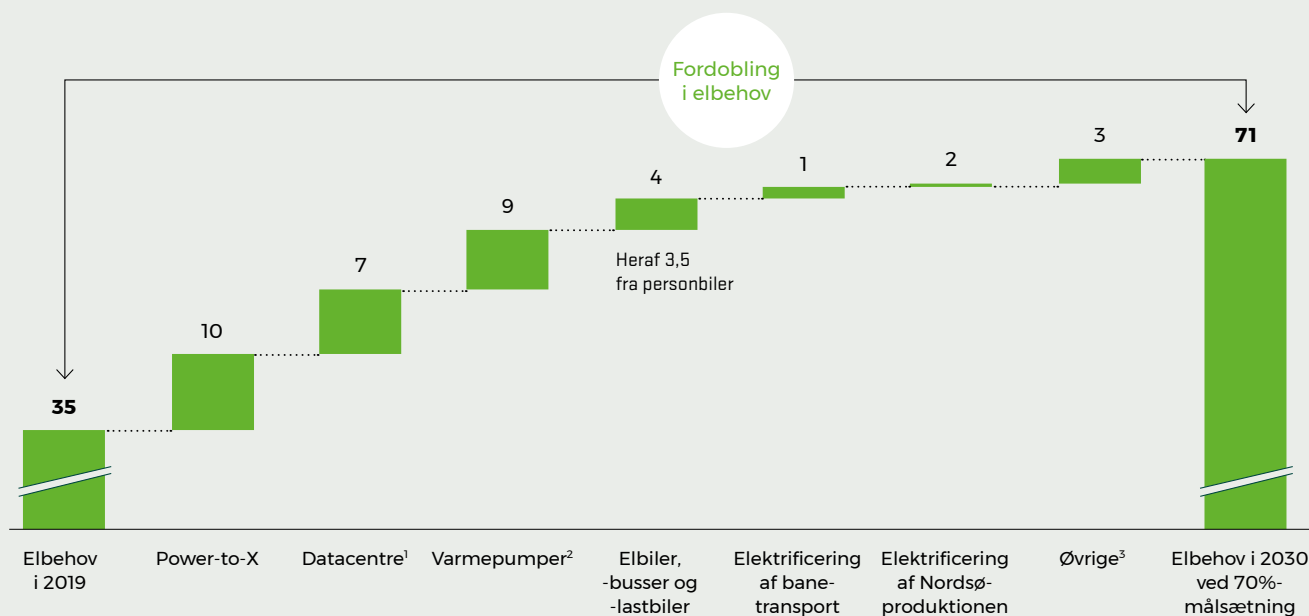


Kilde: Basisfremskrivning 2020, egne beregninger

Note: Effekt af CCS fra Klimaaftale for energi og industri på 0,9 mio. tons i 2030 er delt mellem erhverv og energisektor

Figur 8.

Estimeret øget elbehov frem mod 2030 (TWh)



¹ Baseret på Energistyrelsens Basisfremskrivning 2019.

² Varmepumper i husholdninger (3 TWh), varmepumper i fjernvarme (3 TWh) og varmepumper i industrien (2 TWh).

³ Øvrige dækker over et generelt øget elbehov i industri, byggeri og offentlig service (0,9 TWh), intern transport i landbruget (2,2 TWh) samt elektrificering af søtransport (0,01 TWh).

Kilde: Energistyrelsens Basisfremskrivning 2019; Ea Energianalyse; Dansk Energi; QVARTZ-analyse.



Klimapartnerskabet for energi og forsyning forudser, at elforbruget kan blive fordoblet over de næste ti år fra 34 TWh til 71 TWh i takt med, at elektrificering i varme, erhverv og transport erstatter fossile brændsler.

Med klimaaftalen for energi og industri fra juni 2020 forventes det, at 44 TWh el bliver produceret fra havvind i 2030 med hjælp fra de 6 GW ny havvind, fordelt ved Hesselø, ved Bornholm og energi-øen i Nordsøen. Resten af behovet forventes at kunne blive dækket ved anden vedvarende energi. Det er betinget af, at vi fortsat udbygger med solceller og vindmøller på land i et højt tempo.

Landbaseret vedvarende energi er fortsat den billigste måde at producere grøn el på. Det skal vi som grøn nation gøre brug af. Klimapartnerskabet for energi – og forsyning identificerede et potentiale på 20 TWh elproduktion fra landvind og sol i 2030, hvorfor der skal udbygges yderligere med mellem 3-4 GW ny landvind og 7-8 GW ny sol.

Dertil skal elinfrastrukturen opgraderes, udbygges og udnyttes langt smartere end i dag, for at det kan servicere fremtidens markant højere elforbrug.

Seks politiske hovedspor skal sikre fast-track implementering af klimaftale inden nytår

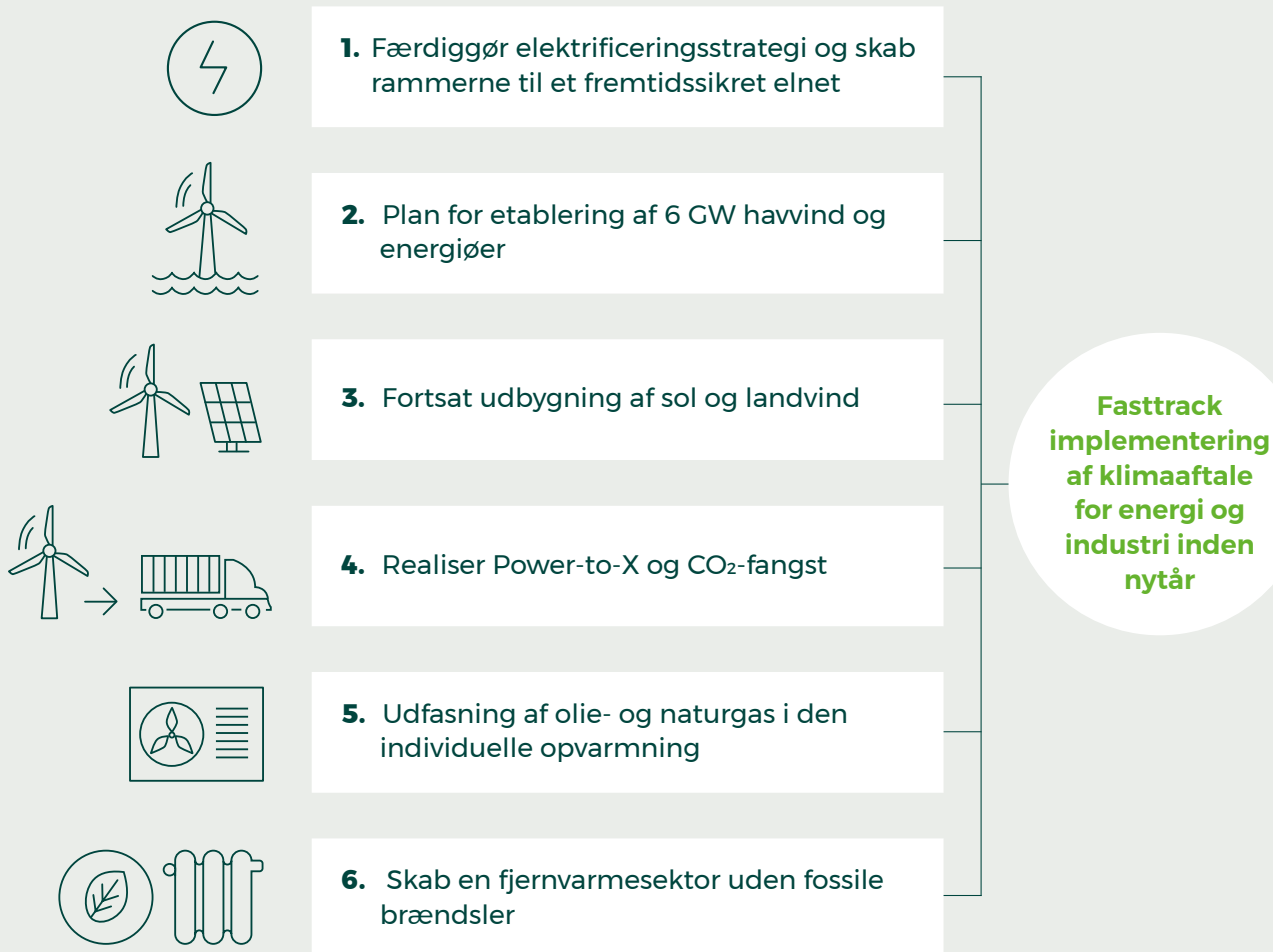
Med klimaaftalen for energi og industri fra juni 2020 er retningen sat for, at energi- og forsyningssektoren kan reducere sin udledning markant, producere og levere grøn energi til samfundet i et nødvendigt omfang. Men aftalen er en rammeaftale, hvorfor de 3,4 mio. ton CO₂-reduktion aftalen forventes at skabe, kun bliver realiseret, hvis aftalens mange initiativer bliver konkretiseret og udmøntet politisk.

Folketinget bør frem mod nytår arbejde med seks hovedspor i klimaftalen, og beslutte, hvordan de konkret skal virkeliggøres, så el- og varmesektoren hurtigt får kendskab til dens fremtidige rammevilkår, så vi som samfund sikrer, at reduktionen sker til tiden.

Figur 9.

Folketinget skal inden udgangen af 2020 have besluttet, hvordan seks hovedspor i klimaaftalen for energi og industri skal gennemføres, så aftalens CO₂-reduktioner kan realiseres til tiden.

6 politiske hovedspor fra klimaaftalen





Hovedspor 1:

Færdiggør elektrificeringsstrategi og skab rammerne til et fremtidssikret elnet

En meget stor andel af Danmarks CO₂-reduktioner skal ske gennem en elektrificering af Danmarks energiforbrug, hvor vi udnytter den grønne strøm optimalt på tværs af sektorer. En grøn skattereform, hvor bilafgifterne omlægges vil skubbe hastigt til salget af elbiler og dermed på efterspørgslen af strøm. Det samme vil beslutningen om at sænke elvarmeafgiften markant, da det understøtter investeringer i varmepumper.

I klimaaftalen for energi og industri er det besluttet, at der skal udarbejdes en elektrificeringsstrategi. Den skal fastlægge de politiske ambitioner for en fyldestgørende elektrificering af hele samfundet, der giver energi- og forsyningssektoren klarhed om fremtidens elbehov, så den kan investere i at sikre, at elproduktion på vedvarende energi og elinfrastrukturen hele tiden er på forkant af efterspørgslen.

Folketinget skal beslutte:

- De politiske ambitioner for elektrificeringen af samfundet inkl. forventninger til elforbrug. Elektrificeringsstrategien skal indeholde elektrificeringsmål for de forskellige sektorer; transporten, opvarmning og erhverv, der er konsistente med 70 pct. målet. Dertil skal der udarbejdes en handlingsplan, der sikrer, at målene indfries.
- At fremtidssikre elnettet.
Det kræver en tosporet indsats:

1. Opgradering af el-distributionsnettet:

Med en markant stigning i elforbruget er det nødvendigt at opgradere det eksisterende el-distributionsnet. Elnetselskabernes lovfastsatte indtægtsrammer skal basere sig på fremtidens investeringsbehov og suppleres af et grønt tillæg, der giver selskaberne mulighed for i tide at investere i nye kabler, der har en større kapacitet end dem, de tager op af jorden. Investeringerne skal ske på baggrund af indikatorer, hvor det faktiske elforbrug

er omdrejningspunktet. Det giver selskaberne mulighed for smidigt og effektivt at investere i tide, samtidig med at forbrugerne sikres lavest mulige tariffer.

2. Udnytte elnettet mere smart:

Der skal sættes et politisk mål om, at vi skal bruge elnettet så smart som muligt. Hvis vi lykkedes med at få elkunderne til at sprede elforbruget ud over hele døgnet via smarte løsninger og moderniserede prissignaler, vil de samlede ekstrainvesteringer i elnettet til at understøtte 70 pct.-målet kunne reduceres med ca. 30 pct.⁵ og nettatariffen vil falde, da vi udnytter nettet langt mere effektivt. Politiske initiativer skal udbrede digitaliseringen ved at tilpasse elforsyningsloven, så elnetselskaberne kan frisætte data for produktion og forbrug (indenfor GDPR-regler). Det kan motivere kommercielle aktører til at investere i nye produkter og services, der gør det let for elkunderne at styre deres elforbrug smart.



Hovedspor 2:

Plan for etablering af 6 GW havvind og energi-øer

Indfrielsen af klimamålet i 2030 afhænger af om de 6 GW havvind fordelt ved Hesselø, ved Bornholm og ved energiøen i Nordsøen er etableret og i produktion inden 2030, så det fremtidige elforbrug bliver dækket af vedvarende energi. Der går normalt 7-8 år fra vedtagelsen af en 'traditionel' havmøllepark til den står færdig. Nu skal vi etablere energi-øer, tilslutte havvinden hertil og til andre lande. Det stiller store krav til, at Folketinget hurtigt får fastlagt udbygningsplanen og gør myndighedsprocesserne mere fleksible, så havvinden kan etableres inden 2030.

Folketinget skal beslutte:

- En køreplan for udbud af to energi-øer (Bornholm og Nordsøen) og 6 GW havvind (1 GW ved Hesselø + 5GW ved energi-øer) inden udgangen af 2020.
 - Hesselø skal udbydes i senest 2021
 - Etablering af selve energi-øen i Nordsøen skal udbydes i senest 2021. Developer skal have valgfrihed ift. valg af konstruktion for øen.

⁵ Klimapartnerskabet for energi og forsyning, marts 2020.

- 2 GW havvind ved Bornholm skal udbydes senest i starten af 2022
- 3 GW havvind placeret ved energi-ø i Nordsøen skal udbydes i perioden 2022-2023.
- At tilpasse den traditionelle myndighedstilgang til udbud, så processerne bliver mindre tidskrævende ved bl.a. at udlicitere miljøundersøgelser til developer efter fastsatte myndighedskrav.
- En politisk samarbejdsaftale med nabolande, i første omgang Polen, om etablering af udenlandsforbindelser og sikre fasttrack myndighedsbehandling for etablering af disse.
- At fastholde en "to-vejs Cfd-Model" for at sikre en risikodeling mellem investor og staten. Det reducerer investors kapitalomkostninger og vil gøre den grønne el fra havvind billigere til gavn for klima og elforbrugere. Derudover er der ingen, som har erfaring med at opføre havvind som del af energioverførelse, og vi har ikke tidligere i Danmark etableret ilandføringen som del af et havvindsudbud. Der er derfor fortsat et behov for en form for risikodeling mellem staten og investorer, der understøtter investeringerne i havvind og de faldende priser på havvind.



Hovedspor 3:

Sikre fortsat udbygning af solceller og landvind

Klimaftalen for energi og industri varsler markante ændringer for opførelsen af landvind og sol, hvor man påfører producenten nye omkostninger og skaber usikkerhed om kommende teknologi-neutrale udbud. Det er ikke gavnlige i en tid, hvor CO₂-reduktionen i samfundet er afhængig af en fortsat udbygning af vedvarende energi på land. Klimaftalen skal følges op med tiltag, der reducerer usikkerheden for investorerne og skaber rammerne til, at vi kan få mere vedvarende energi op på land.

Folketinget skal beslutte:

- At fastholde de teknologi-neutrale udbud til og med 2024.
- At udbudspulje og udbudsloft skal tage højde for de nye ekstraomkostninger, som Folketinget

forventes at pålægge investorer herunder tilslutningsbidrag, indfødningsstariffer og højere kompensationsordninger som følge af bortfaldet af udligningsordningen og udskydelse af vindmølleloftet. Hver nabo til en vindmølle får i dag ca. 100.000 kr. i kompensation fra investor over vindmøllens levetid.

- At udtagne lavbundsgrunde anvendt til opførelse af vedvarende energi fortsat beskattes som landbrugsjord. Investorer i solceller og landvindmøller kan afholde omkostninger til opkøb eller leje af arealerne, så det ikke belaster den pulje som er sat af til udtagning af lavbundsgrunde.



Hovedspor 4:

Realiser Power-to-X og CO₂-fangst

Vi skal i gang med at anvende Power-to-X brændsler, bl.a. i den tunge transport, inden 2030, hvis vi skal helt i mål med de 70 pct. reduktion. Danmark har med vores adgang til billig grøn strøm fra havvind alle forudsætninger for at blive en markant international aktør i produktionen af brint og Power-to-X brændsler. Men visionerne i klimaaftalen for energi skal først indfries hurtigt – ellers kommer andre lande foran Danmark.

Folketinget skal beslutte:

- At den nationale strategi for Power-to-X og CO₂-fangst, der er besluttet i klimaftalen, bliver færdiggjort i 2020. Strategien skal skabe rammerne til, at Danmark hurtigt bliver blandt de førende lande på området og sikre, at efterspørgselssiden er driver for produktionen.
- At udmønte tilskudsordningen til Power-to-X på 750 mio. kr. hurtigst muligt. Midlerne bør anvendes direkte til at understøtte 1-2 flagskibsprojekter på mindst 100 MW, der kan være i drift i 2025.



Hovedspor 5:

Udfasning af olie- og naturgas i den individuelle opvarmning

Folketinget har besluttet at sænke elvarmeafgiften markant fra 1. januar 2021. Det vil sammen med de vedtagne tilskudspuljer i klimaaftalen for energi og industri til udfasning af olie og naturgas i den individuelle varme, sikre, at der sker en grøn omstilling af vamen i danskernes boliger. Men danskerne venter med at investere i varmepumper indtil de har adgang til puljerne. Derfor skal puljerne udmøntes hurtigst muligt.

Folketinget skal beslutte:

- Et specifikt krav om udfasning af fossile brændsler – og ikke kun krav om energieffektivitet-, hvis forbrugerne skal have andel i midler fra bygningspuljen. Dermed opnår man de største CO₂-reduktioner.
- At alle boligejere med et olie- eller naturgasfyr skal kunne tilgå tilskudspuljen – også de, hvis kommune selvstændig har besluttet at udlægge ens område til fjernvarme.
- At alle opvarmningsformer; olie, naturgas, fjernvarme og el får den samme primære energifaktor i en boligs energimærkning. En husejers investering i en grøn og energieffektiv opvarmning slår ikke fuld igennem i energimærkningen i dag, da energifaktoren baserer sig på historiske forhold af energimikset. Det beskadiger incitamentet for at gå fra fossilt til grøn energi.



Hovedspor 6:

Skab en fjernvarmesektor uden fossile brændsler

Vi skal have den sidste kul, naturgas og fossilt affald ud af fjernvarmen, og udnytte den grønne strøm i energieffektive store varmepumper, enten selvstændigt eller i kombination med overskudsvarme og

geotermi. Det er derfor afgørende, at sektoren er underlagt rammer, der hjælper omstillingen på vej.

I flere år har sektoren gået i uvished om, hvordan den bliver økonomisk reguleret i fremtiden. Med klimaaftalen for energi og industri er det besluttet, at regeringen inden nytår skal indkalde til forhandlinger om fremtidens fjernvarme.

Folketinget skal beslutte:

- At fjerne regulatoriske usikkerheder, så fjernvarmeselskaberne trygt kan investere i grøn fjernvarmeproduktion. Det kræver:
 - Reguleringen skal rumme langsigtede varmeaftaler mellem fjernvarmeselskab og en ekstern grøn varmeproducent, f.eks. udbydere af geotermi, overskudsvarme mv. Forhandlede og markedsprøvede aftaler skal ikke underlægges monopolregulering. Dette skal også gælde for eksisterende varmeaftaler. Substitutionsprisen skal revideres så den ikke ændrer sig i aktivets levetid for at reducere investeringsrisikoen.
 - Fjernvarmeproduktionen i store områder skal ikke benchmarkes, da det er umuligt at sammenligne så forskelligartede værker med så forskelligartede driftsbetingelser. Det vil føre til forkerte og tilfældige effektiviseringskrav, hvilket gør det for risikabelt for varmeselskaberne at tage en grøn investeringsbeslutning. Benchmarking skal erstattes af aftalebaseret regulering for varmeselskaberne i de store byer.
- At alt brug af træbiomasse – både i den individuelle og kollektive varme – skal være certificeret med udgangspunkt i internationalt anerkendte certificeringsordninger (SBP, FSC og PEFC). Bæredygtighedskrav skal implementeres med respekt for forsyningssikkerhed og forbrugerpriser.
- At fossilt-baseret fjernvarme fra affaldsforbrænding, herunder importeret fossilt affald, ikke skal have forrang til fjernvarmenettet over grøn fjernvarme. Det skal være muligt for fjernvarmekunderne at vælge fossilfri fjernvarme.

Outro

Klimahandling - det er muligt

Frem til nytår bør Folketinget kortlægge langt størstedelen af ruten til klimamålet i 2030. Det kræver langsigtede politiske beslutninger, der skal hvile på klimalovens målsætninger.

En grøn skattereform skal guide energikunderne væk fra fossile brændsler og fossile biler i det nødvendige tempo, og sikre, at der er styr på statens indtægter, fair social balance og erhvervslivets konkurrencekraft.

Transportsektorens udledning skal reduceres markant. Fremtidens bilafgifter bliver afgørende for om det lykkes, men de kan ikke stå alene. Ladeinfrastrukturen skal udbygges, elinfrastrukturen i jorden skal fremtidssikres, så strømmen kan komme frem, og der skal nye tiltag på bordet for at få den tunge transport over på biogas, brint og elektricitet, hvor det er muligt.

Energi- og forsyningssektoren står klar til at levere den nødvendige mængde grønne energi, der skal slå de fossile brændsler af banen i hele samfundet. Men vi skal kende fremtidens grønne energibehov, hvor hurtigt politikerne vil have omstillingen skal ske, og de fremtidige rammer, som vores medlemmer skal investere ud fra. Ti år er ikke langt tid til at omstille et lands energiproduktion, gøre energiinfrastrukturen klar til et helt andet energiforbrug og til at få energikunderne til at investere i nye energieffektive teknologier på grøn energi til opvarmning, til transport, til proces mv. Derfor har vi travlt. Derfor skal der politiske svar på bordet – og størstedelen af dem bør komme over de kommende måneder.

Klimaudfordringen er den største langvarige udfordring, vi som samfund står over for. Men det er muligt at håndtere den – også økonomisk.

Det kræver, at alle finder viljen til klimahandling. Vilje til at gøre Danmark til en grøn vindnation i 2030. Hvor vi viser resten af verden, at vi ikke blot er de bedste til at producere den grønne energi, men også bedst til at udnytte den effektivt og få den i spil i og på tværs af sektorer. Og hvor vi i fællesskab samler regningen op ansvarligt.

Med klimaaftalen for energi og industri fra den 22. juni 2020 har vi et godt første afsæt at stå på. Men der er brug for flere tiltag, og at regeringen løbende følger op med nye tiltag i de forskellige sektorer.

Mulighederne er store og 70 pct. målet er stadig inden for rækkevidde. Men tiden er ikke på vores side. Den politiske sæson som er gået i gang, er derfor meget vigtig. Det er nu vejen til 2030 skal tegnes tydeligere op. Det er nu energisektoren og vores kunder skal guides, så vores energiforbrug og vores investeringer bidrager direkte til at nå det ambitiøse klimamål, som et markant flertal i Folketinget har besluttet.

Med dette udspil har Dansk Energi givet vores forslag hertil.

**Lars Aagaard, adm. direktør,
Dansk Energi**

Læs mere på
danskenergi.dk



DANSK ENERGI
VODROFFSVEJ 59
1900 FREDERIKSBERG

+45 35 300 400
WWW.DANSKENERGI.DK
DE@DANSKENERGI.DK

 [FACEBOOK.COM/DANSKENERGI](https://www.facebook.com/danskenergi)
 [LINKEDIN.COM/COMPANY/DANSK-ENERGI](https://www.linkedin.com/company/dansk-energi)
 [TWITTER.COM/DANSKENERGI](https://www.twitter.com/danskenergi)