

Aftale mellem regeringen, Radikale Venstre,
Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om:

Grøn omstilling af vejtransporten
(4. december 2020)

Aftale om grøn omstilling af vejtransporten

Hovedelementer i grøn omstilling af vejtransporten

Regeringen (Socialdemokratiet), Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten har indgået *Aftale grøn omstilling af vejtransporten*. Aftalepartierne er enige om at gennemføre ændringer på følgende områder:

Grøn omstilling af vejtransporten

- Ambition om 1 mio. grønne biler i 2030
- Arbejde for et stop for salg af nye fossile biler senest i 2030
- Omlægning af registreringsafgiften for person- og varebiler
- Lav elafgift til opladning af biler
- CO₂-fortrængingskrav for VE-brændstoffer
- Kilometerbaserede afgifter for lastbiler
- Øvrige initiativer
- Forhøjelse og omlægning af løbende bilafgifter
- Håndtering af udestående indeksering af registreringsafgiften
- Finansieringsbidrag fra aftale om omlægning af bilafgifterne fra 2017
- Finansiering mv.
- Administrative omkostninger

Grøn omstilling af vejtransporten

Aftalepartierne er enige om en klimaafnåte for vejtransport, som sikrer drivhusgasreduktioner, ro om bilafgifterne og en langsigtet regulering af grønne brændstoffer til de fossile biler.

Der er et stort behov for en grøn omlægning af bilafgifterne, som understøtter en grøn omstilling af biler og skaber et forenklet fremtidssikret afgiftssystem og langsigtede, stabile rammevilkår, samtidig med at hensynet til progression i afgiften fastholdes. Derudover ønsker aftalepartierne at sikre CO₂-reduktioner fra fossile biler i perioden frem mod en udfasning af fossile biler ved en langsigtet regulering af VE-brændstof, som understøtter anvendelsen af bæredygtige brændstoffer.

Aftalen skønnes samlet at medføre en CO₂-reduktion på 1,0 mio. ton i 2025 og 2,1 mio. ton i 2030. Aftalen skønnes at medføre 775.000 grønne biler i 2030.

De enkelte elementer i aftalen har karakter af en stemmeafnåte. Aftalepartierne forpligter sig til at stemme for de lovforslag og bevillingsmæssige hjemler, der udmønter aftalens indhold.

Ambition om 1 mio. grønne biler i 2030

Aftalepartierne er enige om at sigte efter 1 million nul- og lavemissionsbiler i 2030, der vil levere et markant bidrag til den grønne omstilling. Partierne noterer sig, at nærværende aftale tilvejebringer finansiering og gennemfører konkrete tiltag, der skønnes at medføre 775.000 nul- og lavemissionsbiler i 2030. Der er stor usikkerhed om den teknologiske udvikling og udbredelsen af grønne biler. Den teknologiske udvikling på området går hurtigt. Partierne vil derfor løbende overvåge udviklingen i antallet af grønne biler og konsekvenserne for de offentlige finanser. Partierne gør status i 2025 og drøfter initiativer, der kan indfri ambitionen om 1 million grønne biler samt konkrete tiltag, der kan tilvejebringe den nødvendige finansiering.

Arbejde for et stop for salg af nye fossile biler senest i 2030

Aftalepartierne er enige om, at et stop for salg af nye diesel- og benzinbiler senest fra 2030 vil være et vigtigt skridt på vejen mod en grøn transportsektor. Et decideret forbud mod indregistrering og salg af nye diesel- og benzinbiler i Danmark vil dog ikke være lovligt i henhold til gældende EU-ret.

Aftalepartierne er derfor enige om på EU-niveau at arbejde for en plan for udfasning af nye benzin- og dieselbiler med en dato for stop for salg af biler med forbrændingsmotorer på det europæiske marked og muligheder for, at ambitiøse lande kan gå forrest og indføre et forbud, samt ambitiøse CO₂-krav for biler og varevogne i EU og fremme af den nødvendige infrastruktur og alternative brændstoffer.

Omlægning af registreringsafgiften for person- og varebiler

Aftalepartierne er enige om, at en omlægning af bilafgifterne skal understøtte en øget udbredelse af grønne biler, samtidig med at en grøn omstilling af bilparken går hånd i hånd med de behov, danskerne har for transport i alle dele af Danmark. Det gælder også i forhold til erhvervslivets samlede transportbehov. Aftalepartierne er på den baggrund enige om en omlægning af registreringsafgiften, så den baseres på bilens værdi og CO₂-udledning. Omlægningen af bilafgifterne skønnes at reducere CO₂-udledningen med 0,2 mio. ton i 2025 og 0,5 mio. ton i 2030.

Aftalepartierne er enige om, at den nuværende indfasning af registreringsafgiften sættes ned for nulemissionsbiler, så den udgør 40 pct. i 2021-2025. Indfasningsprocenten øges herefter med 8 pct.-point om året til 80 pct. i 2030. Beregningsteknisk er det lagt til grund, at indfasningsprocenten øges med 4 pct.-point om året frem til 2035, hvor den udgør 100 pct. Der tages endelig stilling til indfasningsprofilen efter 2030 i forbindelse med det aftalte pit-stop i 2025. Biler m.v., der udleder under 50 g CO₂ pr. km (typisk pluginhybridbiler), indfases med 45 pct. i 2021. Indfasningsprocenten øges med 5 pct.-point om året til 65 pct. i 2025. Herefter øges indfasningsprocenten med 3 pct.-point om året til 80 pct. i 2030 og beregningsteknisk med 4 pct.-point om året til 100 pct. i 2035.

Partierne er enige om, at de eksisterende fradrag og tillæg for brændstofeffektivitet og sikkerhedsudstyr afskaffes, da det bidrager til en forenkling af afgiftssystemet. Partierne er derudover enige om at indføre et bundfradrag og endnu et skalaknæk i afgiften for fortsat at have en progression i afgiftssystemet.

Aftalepartierne er desuden enige om, at afgifterne for varebiler, motorcykler, autocampere, veteranbiler mv. konsekvensrettes, da bilafgifterne for disse typer køretøjer i høj grad følger afgiftssystemet for personbiler.

Elementerne, som indgår i omlægning af registreringsafgiften, er uddybende beskrevet i bilag 1.

Aftalepartierne er enige om, at ændringer i registreringsafgiften har virkning for biler, der indregistreres fra fremsættelse af lovforslaget den 18. december 2020. Indtil de nødvendige regelændringer er vedtaget og trådt i kraft, vil biler m.v. i en overgangsperiode blive afgiftsberigtiget efter de gældende regler. Efter lovens ikrafttrædelse vil der ske eventuel tilbagebetaling til og efteropkrævning fra den, der har pligt til at afregne afgiften. Det forventes, at ændringerne i registreringsafgiften kan systemunderstøttes og dermed træde i kraft den 1. juni 2021.

De samlede ændringer i registreringsafgiften skønnes at indebære et finansieringsbehov på ca. 500 mio. kr. i 2021, ca. 600 mio. kr. i 2022, ca. 800 mio. kr. i 2023, ca. 1.000 mio. kr. i 2024, ca. 1.100 mio. kr. i 2025, ca. 1.000 mio. kr. i 2026, ca. 900 mio. kr. i 2027, ca. 800 mio. kr. i 2028, ca. 700 mio. kr. i 2029 og ca. 500 mio. kr. i 2030.

Lav elafgift til opladning af biler

Aftalepartierne er desuden enige om at forlænge særordningen med lav elafgift på el til opladning af nul- og lavemissionsbiler til og med 2030. Aftalepartierne noterer sig, at kommissionen for grøn omstilling af personbiler i sin 2. delrapport ventes at komme med anbefalinger vedrørende afgiften på el til opladning. Aftalepartierne vil i forlængelse af offentliggørelse af kommissionens 2. delrapport drøfte kommissionens anbefalinger.

En forlængelse af særordningen skønnes at indebære et finansieringsbehov på ca. 100 mio. kr. i 2022, ca. 200 mio. kr. i 2023, ca. 200 mio. kr. i 2024, ca. 300 mio. kr. i 2025, ca. 400 mio. kr. i 2026, ca. 500 mio. kr. i 2027, ca. 700 mio. kr. i 2028, ca. 800 mio. kr. i 2029 og ca. 900 mio. kr. i 2030.

CO₂-fortrængningskrav for VE-brændstoffer

Aftalepartierne er enige om, at det er afgørende at opnå CO₂-reduktioner fra vejtransporten. Dermed er det også nødvendigt at reducere udledningen fra de fossile køretøjer, der kører på vejene i dag og frem mod en fuld omstilling af bilparken. Med aftalen indføres derfor et CO₂-fortrængningskrav, der er en langsigtet, teknologineutral regulering, der fremmer anvendelsen af brændstoffer med en høj fortrængning af CO₂. Det inkluderer bl.a. mere avancerede biobrændstoffer og nye brændstoffer som fx Power-to-X.

Aftalepartierne er derfor enige om at erstatte det nuværende iblandingskrav med et nationalt CO₂-fortrængningskrav, der omfatter udledningerne fra de fossile brændstoffer benzin, diesel og gas. CO₂-fortrængningskravet indføres fra 3,4 pct. i 2022-24 stigende til i udgangspunktet 5,2 pct. i 2025, 6 pct. i 2028 og 7 pct. i 2030 og frem. CO₂-fortrængningskravet skønnes at medføre en CO₂-reduktion på 0,7 mio. ton i 2025 og 1,4 mio. ton i 2030.

Aftalepartierne er enige om, at med det nationale CO₂-fortrængningskrav udvides basen af omfattede brændstoffer, så de omfattede brændstoffer i det nationale CO₂-fortrængningskrav stemmer overens med EU-kravet fra Brændstofkvalitetsdirektivet (FQD). Udvidelsen vil medføre, at brændstoffer til ikke-vejgående køretøjer, som fx landbrugs- og entreprenørmaskiner mv., omfattes af det nationale CO₂-fortrængningskrav. Partierne noterer sig, at der vil blive lovgivet om niveauet for CO₂-fortrængningskravet frem til 2030.

CO₂-fortrængningskravet skønnes at indebære et finansieringsbidrag på ca. 50 mio. kr. årligt i 2022-2024. Der afsættes 350 mio. kr. årligt i 2025-2027, 700 mio. kr. årligt i 2028 og 2029 samt 1.000 mio. kr. fra 2030 til forhøjelser af fortrængningskravet.

Aftalepartierne er derudover enige om, at det er afgørende, at der løbende sker en udfasning af første generations biobrændstoffer med høje globale udledninger, og at nye og mere avancerede teknologier skal tages i brug i takt med, at de bliver tilgængelige og konkurrencedygtige. Aftalepartierne er derfor enige om, at nationale ILUC-værdier eller lignende, der tager højde for globale effekter ved produktionen af biobrændstoffer, skal indgå i den nationale regulering af biobrændstoffer hurtigst muligt og ikke senere end fra tidspunktet, hvor fortrængningskravet hæves i 2025 under hensyntagen til EU-regulering og inden for de skitserede økonomiske rammer og skønnede CO₂-effekter i denne aftale.

Aftalepartierne er endvidere enige om at styrke bæredygtigheden af de anvendte biobrændstoffer i Danmark. Derfor udelukkes bl.a. biobrændstoffer baseret på palme- og sojaolie fra at kunne indgå i målopfyldelsen af det nationale CO₂-fortrængningskrav fra 2022, eftersom palme- og sojaolie har de ubetingede højeste ILUC-værdier. Endvidere begrænses anvendelsen af biobrændstoffer baseret på animalsk fedt og brugt madolie i overensstemmelse med begrænsningen i VE II-direktivet.

Aftalepartierne vil løbende træde sammen for at drøfte udviklingen af markedet for bæredygtige brændstoffer og vil i 2023 drøfte den konkrete udmøntning af de afsatte midler til CO₂-fortrængningskravet fra 2025 og frem samt eventuelle skærper af fortrængningskravet og specifikke krav til Power-to-X og andre avancerede VE-brændstoffer. Partierne noterer sig, at fortrængningskravet i 2022-2024 er fastsat ud fra, at der frem til 2025 ikke forventes at ske en stigning i mængden af anvendte første generations biobrændstoffer.

Aftalepartierne er enige om en række understøttende initiativer om skærpelse af bæredygtighed, jf. bilag 2.

Kilometerbaserede afgifter for lastbiler

Afgifter på lastbiltrafik er i dag fastsat betydeligt under de samfundsøkonomiske omkostninger, som opstår gennem lastbilernes slid på vejinfrastrukturen, ulykker, støj, luftforurening, bidrag til trængsel og udledning af CO₂.

Aftalepartierne er enige om, at Danmark fra 2025 træder ud af samarbejdet om eurovignetten med henblik på at indføre en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler over 12 tons. Den konkrete afgiftsmodel aftales senere pba. et oplæg fra regeringen.

I det videre arbejde med vejafgiften for lastbiler belyses forskellige modeller, hvor der vil være fokus på CO₂-differentiering for at understøtte den grønne omstilling. Partierne noterer sig, at dette fordrer en ændret EU-regulering, der aktuelt forhandles om. Ved mulighed for CO₂-differentiering skønnes afgiften at kunne reducere CO₂-udledningen med 0,1 mio. ton i 2025 og 0,2 mio. ton i 2030. Ud over de grønne hensyn skal de mulige modeller bl.a. overvejes ift. konsekvenser for erhvervet, sammenhængskraften på tværs af landet samt sammenhængen til varebiler. Dertil vil det blive undersøgt, om køretøjer med en tilladt totalvægt mellem 3,5 og 12 tons også bør omfattes af afgiften samt konsekvenserne heraf. Aftalepartierne vil senest i 2025 tage stilling hertil.

Aftalepartierne er enige om, at vejafgiften for lastbiler skal indebære et finansieringsbidrag på 500 mio. kr. årligt i 2025-2027 og 1.000 mio. kr. årligt fra 2028 og frem. Finansieringsbidraget er opgjort efter mindreprovenuet fra afskaffelsen af den periodebaserede vejafgift, adfærdseffekter og administrative omkostninger.

Øvrige initiativer

Analyse af forsøgsordning med dobbeltrailere

Doppeltrailere vil efter Vejdirektoratets og Færdselsstyrelsens vurdering potentielt kunne medvirke til en effektivisering af godstransporten og dermed reducere CO₂-udledningen. Der iværksættes en analyse af dobbeltrailernes kørekurver, arealbehov, testkørsler mv., så det kan fastlægges, hvilke ombygninger der vil skulle gennemføres for at kunne opretholde den fornødne trafikikkerhed på et givent vejnet. Med udgangspunkt i analysen vil det være muligt bl.a. at udarbejde et udkast til et vejnet mv., der vil kunne benyttes af dobbeltrailervogntog. Aftalepartierne er enige om at afsætte 1 mio. kr. i 2021 til analysen.

Analyse af optimering og tilpasning af national vægt- og dimensionsregulering

Erfaringerne med den løbende tilpasning af vægt- og dimensionsregulering, herunder øgede totalvægte for almindelige vogntog og forsøg med modulvogntog, er positive, hvad angår effektivisering af godstransporten. Partierne er enige om at afsætte 1 mio. kr. til en analyse af yderligere optimering af vægt- og dimensionsreguleringen i Danmark, der kortlægger reduktionspotentialet samt de økonomiske konsekvenser for samfundet og transporterhvervet, herunder som følge af vejslid.

Midlertidig forhøjelse af skrotningspræmie for gamle dieslbiler

Aftalepartierne er enige om midlertidigt at hæve skrotningspræmien for ældre dieslbiler. Der afsættes en pulje til at øge skrotningspræmien i 2021, så ejere af dieslbiler fra før 2006 vil kunne få en skrotningspræmie på 5.000 kr. ved skrotning af bilen.

Der afsættes 100 mio. kr. til initiativet i 2021. Dertil afsættes 5 mio. kr. i 2021, 10 mio. kr. i 2022 og 5 mio. kr. i 2023 til finansiering af afledte konsekvenser af initiativet.

Justeringer af beskatningen af fri bil

I dag udgør beskatningsgrundlaget, når en arbejdsgiver stiller fri bil til rådighed for en medarbejder, 25 pct. af bilens værdi op til 300.000 kr. og 20 pct. af den del af bilens værdi, der overstiger 300.000 kr. Dertil kommer et miljøtillæg på 150 pct. af den årlige ejerafgift/vægtafgift.

Aftalepartierne er enige om, at miljøtillægget skal vægtes højere i beskatningsgrundlaget, og at anskaffelsesprisen skal vægtes mindre. Miljøtillægget forhøjes derfor til 250 pct. i 2021, til 350 pct. i 2022, 450 pct. i 2023, 600 pct. i 2024 og 700 pct. fra og med 2025. Satsen på 25 pct. reduceres med et ½ pct.-point årligt fra 2021 og satsen på 20 pct. forhøjes med et ½ pct.-point årligt fra 2021, så der fra og med 2025 anvendes én sats på 22,5.

Formålet med justeringen er at tilpasse beskatningen, så den tager højde for nye teknologier som fx elbiler og plug-in biler med relativt høje anskaffelsespriser i forhold til de løbende omkostninger til bl.a. brændstof.

Efter gældende regler skal værdien af en ladestander (inkl. udgifterne til installationen heraf), der er stillet til rådighed for arbejdstageren sammen med en fri bil, tillægges beregningsgrundlaget for fri bil. Hvis arbejdsgiveren forærer ladestander og installationer til medarbejderen, når denne ikke længere får fri elbil stillet til rådighed, skal medarbejderen beskattes af markedsværdien heraf.

Aftalepartierne er endvidere enige om at skattefritage værdien af arbejdsgiverbetalt ladestander opsat på bopælen i forbindelse med fri bil. Der sker ikke beskatning af den ansatte, hvis ladestanderen overgår til privat brug, og den ansatte forinden har været beskattet af fri elbil eller pluginhybridbil i en sammenhængende periode på mindst 6 måneder. Skattefritagelsen i relation til ladestander vil indebære en årlig skattelempelse for de omfattede medarbejdere på ca. 1.000-1.500 kr.

Ændringerne skønnes samlet set at være omtrent provenuneutrale efter tilbageløb og adfærd.

Aftalepartierne vil i 2025 drøfte de langsigtede konsekvenser af ændringerne af beskatning af fri bil og ladestander. Ændringerne af beskatningen af fri bil og ladestander tillægges virkning fra og med 1. juli 2021 for alle medarbejdere, der beskattes af fri bil.

Udviklingsforsøg med roadpricing (Kilometerbaseret vejafgift) for personbiler

Aftalepartierne er enige om, at roadpricing vil være en bedre måde at beskutte trængsel og de skades- og sundhedsomkostninger forbundet med kørsel.

Aftalepartierne er derfor enige om at afsætte 20 mio. kr. i 2022 til et offentligt-privat udviklingssamarbejde, der kan afsøge de teknologiske og administrative udfordringer, der er forbundet med roadpricing for personbiler.

Delebiler og samkørsel

Aftalepartierne er enige om, at der afsættes 3 mio. kr. i 2021 til at iværksætte oplysnings- og adfærdskampanjer om begrænsning af transportspild, herunder muligheder og gevinster for borgere og virksomheder, om klima- og trængselsmæssige effekter for samfundet. Der skal bl.a. være fokus på samkørsel og delebiler.

Aftalepartierne er endvidere enige om at igangsætte et analysearbejde, der skal belyse konkrete tiltag, der kan gøre samkørsel mere attraktivt. Analysearbejdet færdiggøres i 2021.

Fremme af infrastruktur til cyklisme

Cykling kombinerer mobilitet med motion og bidrager til at forbedre danskernes folkesundhed, samtidig med at det er en meget miljø- og klimavenlig transportform. Danmark er blandt verdens bedste cykelnationer. Det kræver fokus på cyklisme og investeringer i cykelinfrastruktur, hvis flere skal vælge cyklen.

Aftalepartierne er derfor enige om at afsætte 10 mio. kr. i 2024 til offentlig tilgængelig opladning af elcykler.

Øget deleøkonomisk bundfradrag for grønne biler

Med virkning fra indkomståret 2018 er der indført et deleøkonomisk bundfradrag på 10.700 kr. (2021-niveau) for privates lejlighedsvis indkomst fra udlejning af personbiler til lille kørekort, lystbåde og campingvogne mv. Endvidere kan der i den del af lejeindtægten, der overstiger 10.700 kr. (2021-niveau), fradrages 40 pct. Det betyder, at alene 60 pct. af den bruttolejeindtægt, der overstiger bundfradraget, skal beskattes. Bundfradraget er fælles for de omfattede aktiver. Fra og med indkomståret 2021 er bundfradraget betinget af, at en eller flere virksomheder formidler udlejningen og indberetter indkomstårets fulde udlejningsindtægter fra alle de omfattede aktiver.

Aftalepartierne ønsker at gøre det mere attraktivt at dele grønne biler og gøre bedre brug af de nuværende grønne biler.

Aftalepartierne er derfor enige om at fremme en grøn bilpark ved at hæve det deleøkonomiske bundfradrag for privat udlejning af el- og pluginhybridbiler nul- og lavemissionsbiler fra 10.700 kr. (2021-niveau) til 20.000 kr. om året fra og med indkomståret 2021.

Det skønnes med stor usikkerhed, at en forhøjelse af bundfradraget for privat udlejning af grønne biler til 20.000 kr. vil medføre et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 1 mio. kr. i 2021-2025, hvorefter mindreprovenuet skønnes at stige til ca. 5 mio. kr. i 2030.

Pulje til grøn transport

Aftalepartierne er enige om at styrke omstillingen til grøn transport ved at afsætte en pulje, der skal understøtte initiativer, der kan bidrage til den grønne omstilling af transportsektoren, fx grønne færges, udbredelse af ladeinfrastruktur, omstilling af den tunge transport mv.

Den endelige udmøntning af puljen aftales mellem aftalepartierne primo 2021.

Der afsættes i alt 150 mio. kr. i 2021, 50 mio. kr. i 2022 og 10 mio. kr. årligt i 2023-2025. De afsatte midler er inklusiv afledt afgiftstab.

Cykelpulje til stat og kommuner

Aftalepartierne er enige om at prioritere cyklisme med henblik på at understøtte og videreudvikle grøn mobilitet.

Der afsættes 30 mio. kr. i 2021 og 170 mio. kr. årligt i 2022-2023 til anlæg af cykelstier langs statsvejene. Det skal understøtte, at borgerne får adgang til et mere sammenhængende cykelstinet og derved bedre muligheder for at vælge cyklen frem for andre transportformer.

Der afsættes endvidere 150 mio. kr. i 2021 til en pulje målrettet kommunale cykelprojekter. Der forudsættes kommunal medfinansiering på 50 pct. af anlægsudgiften. Det kommunale bidrag vil skulle prioriteres inden for kommunernes anlægsramme.

Der afsættes i alt 180 mio. kr. i 2021 og 170 mio. kr. årligt i 2022-2023 til cyklisme.

Miljøzoner

Aftalepartierne bekræfter forståelsespapirets enighed om skærpede miljøzoner.

Forhøjelse og omlægning af løbende bilafgifter

Aftalepartierne er enige om at øge udligningsafgiften for dieslbiler fra 2021 med 300 kr. i gennemsnit svarende til den forventede prisudvikling i perioden 2021-30, hvilket indebærer en stigning på ca. 21 pct. Derudover øges ejerafgiften med 3 pct. i 2022, 6,5 pct. i 2023, 6,5 pct. i 2024, 6,5 pct. i 2025 og 10 pct. i 2026.

Aftalepartierne er enige om, at ændringer i størrelsen på de løbende afgifter har virkning for alle afgiftspligtige køretøjer m.v. fra og med første afgiftsperiode for det enkelte køretøj 7 dage efter lovens vedtagelse.

Aftalepartierne er derudover enige om, at ejer- og udligningsafgiften omlægges for nye biler fra en afgift, der er differentieret efter, hvor langt bilerne kører på hhv. en liter benzin og diesel, til en afgift, der er differentieret efter, hvor mange gram CO₂ de udleder pr. km. Omlægningen får virkning for køretøjer, der indregistreres den 1. juli 2021 eller senere.

De samlede ændringer i ejer- og udligningsafgiften skønnes at indebære et finansieringsbidrag på ca. 500 mio. i 2021, ca. 600 mio. kr. i 2022, ca. 900 mio. kr. i 2023, ca. 1.100 mio. kr. i 2024, ca. 1.400 mio. i 2025, ca. 1.700 mio. kr. i 2026, ca. 1.600 mio. kr. i 2027, ca. 1.500 mio. kr. i 2028, ca. 1.500 mio. kr. i 2029 og ca. 1.400 mio. i 2030.

Håndtering af udestående indeksering af registreringsafgiften

Aftalepartierne noterer sig, at med denne aftale håndteres den udestående indeksering af registreringsafgiften, *jf. Aftale om håndtering af indeksering af registreringsafgiften*.

Håndtering af udestående indeksering af registreringsafgiften skønnes at medføre et finansieringsbehov på ca. 300 mio. kr. i 2021, ca. 400 mio. kr. i 2022, ca. 500 mio. kr. årligt i 2023-2024, ca. 600 mio. kr. årligt i 2025-2027, ca. 500 mio. kr. årligt i 2028-2029 og ca. 400 mio. kr. i 2030.

Finansieringsbidrag fra aftale om omlægning af bilafgifterne fra 2017

Med aftale om *Omlægning af bilafgifterne af 21. september 2017* fremgår, at *"I takt med at forhøjelserne af ejerafgiften får virkning på en større og større andel af bilparken, vil ekstra provenuet blive tilbageført til bilisterne via afgiftslempelser efter 2025."*

Aftalepartierne er enige om at anvende provenuet til at finansiere indeværende aftale. Finansieringsbidrag udgør ca. 100 mio. kr. årligt i 2026-2027, ca. 200 mio. kr. årligt i 2028-2029 og ca. 300 mio. kr. i 2030.

Finansiering mv.

Reserve til COVID-19 og stimulus og midler fra EU's genopretningsfacilitet

Som led i *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten* er regeringen og Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten enige om at udmønte dele af reserven til håndtering af udfordringer i lyset af COVID-19 mv. Der udmøntes ligeledes dele af den midlertidige ramme til COVID-19-udgifter og yderligere stimulus-initiativer, som regeringen har afsat i den opdaterede 2025-ramme *DK2025 – en grøn, retfærdig og ansvarlig genopretning af dansk økonomi*, august 2020. Hertil kommer et forventet dansk hjemtag af midler fra EU's genopretningsfacilitet.

Administrative omkostninger

Omlægning af registreringsafgiften og de løbende bilafgifter vurderes at være forbundet med administrative omkostninger for Skatteforvaltningen på 0,4 mio. kr. i 2020, 28,6 mio. kr. i 2021, 3,6 mio. kr. i 2022, 3,2 mio. kr. i 2023, 3,3 mio. kr. i 2024, 3,6 mio. kr. i 2025 og i alt 3,3 mio. kr. i 2026-2029. I 2030 og frem medfører aftalen administrative omkostninger på 0,1 mio. kr. årligt.

De understøttende initiativer om skærpelse af bæredygtighed af CO₂-fortrængningskravet vurderes at være forbundet med administrative omkostninger for Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet på 6,4 mio. kr. i 2021, 3,6 mio. kr. årligt i 2022 og 2023 samt 1,9 mio. kr. i 2024.

De administrative omkostninger finansieres i tilknytning til aftalen.

Provenumæssige konsekvenser										
Mia. kr. 2021-niveau	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Initiativer	-1,2	-1,4	-1,6	-1,7	-2,4	-2,3	-2,3	-2,6	-2,6	-2,9
Omlægning af registreringsafgift samt lav elafgift til og med 2030 ¹⁾	-0,5	-0,8	-1,0	-1,2	-1,4	-1,4	-1,4	-1,4	-1,5	-1,4
CO ₂ -fortrængningskrav for VE-brændstoffer ²⁾	-	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3	-0,3	-0,7	-0,7	-1,0
Håndtering af udestående indeksering af registreringsafgiften	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,6	-0,6	-0,6	-0,5	-0,5	-0,4
Øvrige initiativer										
- Analyser af dobbeltrailere og optimering af vægt- og af dimensionsregulering	-0,002									
- Pulje til skrotningsordning for dieselbiler	-0,11	-0,01	-0,01							
- Justering af beskatning af fri bil	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,01	0,00	0,00	-0,01	-0,02
- Udviklingsforsøg med roadpricing		-0,02								
- Delebiler og samkørsel	-0,003									
- Fremme af infrastruktur til cyklisme				-0,01						
- Øget deleøkonomisk fradrag for grønne biler	-0,001	-0,001	-0,001	-0,001	-0,001	-0,002	-0,002	-0,003	-0,004	-0,005
- Pulje til grøn transport	-0,15	-0,05	-0,01	-0,01	-0,01					
- Cykelpuljer til stat og kommuner	-0,18	-0,17	-0,17							
Finansiering	0,5	0,6	0,9	1,1	1,9	2,3	2,3	2,7	2,7	2,7
Kilometerbaseret vejafgift for lastbiler	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,5	0,5	1,0	1,0	1,0
Forhøjelse af udligningsafgiften	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
Fra aftale om Omlægning af bilafgifterne fra 2017	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3
Forhøjelse af ejerafgiften	0,0	0,1	0,4	0,7	1,0	1,4	1,3	1,2	1,2	1,1
I alt inkl. finansieringsbehov	-0,8	-0,8	-0,7	-0,6	-0,5	0,0	0,0	0,1	0,1	-0,2
Heraf administrative omkostninger til SKM	-0,03	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0
Heraf administrative omkostninger til KEFM	-0,01	-0,0	-0,0	-0,0	-	-	-	-	-	-

Anm. Der kan være afvigelser mellem summer og totaler, som skyldes afrundinger. De provenumæssige konsekvenser vil blive yderligere konsolideret i forbindelse med fremsættelse af et lovforslag. 1) I provenuet indgår ændring i registrerings- og ejerafgift for nyregistreringer samt mindreprovenuet ved en lav elafgift til opladning til og med 2030. 2) CO₂-fortrængningskravet indføres fra 3,4 pct. i 2022-24 stigende til i udgangspunktet 5,2 pct. i 2025, 6 pct. i 2028 og 7 pct. i 2030 og frem.

Kilde: Egne beregninger.

Bilag 1. Model for omlægning af bilafgifterne

Værdiafgift

Registreringsafgiften er værdibaseret og udgør for personbiler 85 pct. af bilens afgiftspligtige værdi op til 202.200 kr. (2021-niveau) og 150 pct. af værdien derover.

Aftalepartierne er enige om, at der i registreringsafgiften indføres et ekstra skalatrin, så den lave sats fremover udgør 25 pct. af værdien op til 65.000 kr. (2021-niveau), den mellemste sats udgør 85 pct. af værdien op til 202.200 kr. (2021-niveau) og den højeste sats udgør 150 pct. derudover. Skalaknæk reguleres efter personskattelovens § 20.

For at skabe langsigtede stabile rammevilkår er aftalepartierne enige om, at registreringsafgiften for nul- og lavemissionsbiler indføres gradvist over flere år og med mindre skridt end den nuværende indfasning. Elbiler udleder ikke CO₂ ved kørsel, mens lavemissionsbiler er defineret som biler, der udleder under 50 g CO₂ pr. km.

Aftalepartierne er enige om, at den nuværende indfasning af registreringsafgiften sættes ned for nulmissionsbiler i 2021 så den udgør 40 pct. frem til 2025, hvorefter den øges gradvist med 8 pct.-point om året til 80 pct. i 2030, hvorefter den øges gradvist med 4 pct.-point om året til 100 pct. i 2035.

Biler m.v., der udleder under 50 g CO₂ pr.km (typisk pluginhybridbiler), indføres hurtigere i de almindelige afgifter end nulmissionsbiler. Det skyldes målet om at opnå CO₂-reduktioner gennem afgiftsomlægningen, idet det giver større CO₂-reduktioner at fremme nulmissionsbiler frem for lavemissionsbiler.

For biler m.v., der udleder under 50 g CO₂, udgør indfasningsprocenten 45 pct. i 2021. Indfasningsprocenten øges med 5 pct. point om året til 2025, så den udgør 65 pct. i 2025. Efter 2025 øges indfasningen med 3 pct. point om året, så indfasningen udgør 80 pct. i 2030. Efter 2030 øges indfasningsprocenten gradvist med 4 pct.-point årligt, så den udgør 100 pct. i 2035.

Med *Aftale om justering af aftalen om de fremtidige afgiftsvilkår for elbiler og brændselscellebiler* fra foråret 2017 blev det aftalt at indføre et nyt midlertidigt fradrag i grundlaget for registreringsafgiften på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, dog højst 45 kWh. Formålet herved er som for et bundfradrag i afgiften at fremme særligt mindre elbiler.

Aftalepartierne er enige om, at fradraget videreføres, men med en gradvis aftrapning frem mod 2025 i takt med, at priserne på elbilernes batterier forventes af falde, og elbilerne forventes at blive mere konkurrencedygtige. I 2025 vil fradraget således være afskaffet, hvilket yderligere bidrager til en forenkling af afgiftssystemet.

Der gives et fradrag i den afgiftspligtige værdi ved bilens anmeldelse til registrering i 2021-2024. Fradraget udgør i 2020 og 2021 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet, der anvendes til fremdrift, dog højst 45 kWh. Fradraget nedsættes til 1.300 kr. pr. kWh i 2022, 900 kr. pr. kWh i 2023 og 500 kr. pr. kWh i 2024.

Aftalepartierne er enige om, at ændringer i registreringsafgiften har virkning for biler, der indregistreres fra fremsættelse af lovforslaget den 18. december 2020. Indtil de nødvendige regelændringer er vedtaget og trådt i kraft, vil biler m.v. i en overgangsperiode blive afgiftsberigtiget efter de gældende regler. Efter lovens ikrafttrædelse vil der ske eventuel tilbagebetaling til og efteropkrævning fra den, der har pligt til at afregne afgiften. Det forventes, at ændringerne i registreringsafgiften kan systemunderstøttes og dermed træde i kraft den 1. juni 2021.

Der vil blive udarbejdet overgangsordninger, så fx de nye regler vedrørende registreringsafgift ikke får virkning for køretøjer, for hvilke der er underskrevet en bindende købsaftale mellem en forhandler og en slutbruger senest dagen inden fremsættelse af lovforslaget den 18. december 2020.

Omlægning fra brændstofeffektivitet til CO₂-tillæg

I dag opnås et fradrag i registreringsafgiften for biler med lavt brændstofforbrug, mens afgiften forhøjes for biler med højt brændstofforbrug. Ordningen har til formål at forbedre energieffektiviteten for nye biler.

Registreringsafgiften nedsættes i dag med 4.000 kr. for hver km/l, bilen tilbagelægger ud over 20 km/l for benzinbiler og 22 km/l for dieslbiler, mens afgiften forhøjes med 6.000 kr. for hver km/l, bilen tilbagelægger mindre end 20 km/l for benzinbiler og 22 km/l for dieslbiler.

Aftalepartierne er enige om, at det nuværende tillæg/fradrag i registreringsafgiften for brændstofeffektivitet afskaffes og i stedet erstattes med et tillæg baseret på det enkelte køretøjs CO₂-udledning for i højere grad at målrette beskatningen mod CO₂-udledning.

Aftalepartierne er enige om en fremtidssikret og teknologineutral model for CO₂-tillægget, hvor der er plads og muligheder for nyudvikling af bilers teknologi. Det er således ikke typen af brændsel fx brændselscelle, el eller biogas, der er afgørende for afgangens størrelse, men bilens CO₂-udledning.

CO₂-tillægget udgør 250 kr. pr. g op til 125 g CO₂ pr. km. Mellem 125 og 160 g CO₂ pr. km udgør tillægget 500 kr. pr. g og over 160 g CO₂ pr. km udgør tillægget 950 kr. pr. gram CO₂. Satserne i CO₂-tillægget reguleres efter personskattelovens § 20, mens grænserne for CO₂-tillægget reguleres med den forventede udvikling i den gennemsnitlige CO₂-udledning for konventionelle biler.

Tabel 1

Model for omlægning for personbiler

REGISTRERINGSAFGIFT	Gældende regler (2020)	Model (2021)	Model (2025)	Model (2030)
Værdielement (pct.)				
Lav sats	85	25	25	25
Mellem sats	-	85	85	85
Høj sats	150	150	150	150
Lavt skalaknæk (kr. 2021-niveau)	-	65.000	65.000	65.000
Højt skalaknæk (kr. 2021-niveau)	202.200	202.200	202.200	202.200
Sikkerhedsfradrag (kr.)				
Fradrag for 5 stjerner i Euro NCAP	8.000	0	0	0
Fradrag pr. selealarm, maks. 3 stk.	1.000	0	0	0
Fradrag/tillæg for airbags	Variierer	Fjernes	Fjernes	Fjernes
Fradrag/tillæg for energieffektivitet				
Km-grænse for god brændstoføkonomi, benzin/diesel (km/l)	20/22	Fjernes	Fjernes	Fjernes
Tillæg for dårlig brændstoføkonomi (kr.)	6.000	0	0	0
Fradrag for god brændstoføkonomi (kr.)	4.000	0	0	0
Batterifradrag for el- og plug-in hybridbiler (kr.)				
(Kr. pr. kWh op til max 45 kWh)	1.700	1.700	0	0
CO₂-tillæg til konventionelle og plug-in-hybridbiler (kr. pr. gram) (2021-niveau)¹⁾				
Op til 125 g CO ₂ pr. km	-	250	250	250
Mellem 125 og 160 g CO ₂ pr. km	-	500	500	500
Over 160 g CO ₂ pr. km	-	950	950	950
Indfasning i endelig afgift (pct.)				
Nulemissionsbiler (typisk elbiler)	0,20	0,40	0,40	0,80
Lavemissionsbiler (typisk pluginhybridbiler)	0,20	0,45	0,65	0,80
Mindsteafgift (kr.)				
	20.000	0	0	0
Bundfradrag (kr.)				
Alle biler (2021-niveau) ¹⁾	-	21.700	21.700	21.700
Yderligere for nulemissionsbiler	40.000	170.000	160.000	137.000
Yderligere for lavemissionsbiler	40.000	50.000	45.000	35.000

Anm.:1) Skalaknækket, bundfradraget til alle biler samt satserne i CO₂-tillægget reguleres efter personskattelovens § 20. Her er forudsat en årlig stigning på 2 pct. Desuden reguleres grænserne for CO₂-tillægget med den forventede udvikling i den gennemsnitlige CO₂-udledning for konventionelle biler.

Sanering af eksisterende sikkerhedsfradrag og ophævelse af mindsteafgift

Der gives i dag et fradrag i den afgiftspligtige værdi på 8.000 kr. for de biler, som har fået mindst 5 stjerner for vurdering af bilers sikkerhed på basis af Euro NCAP. Desuden gives der et fradrag på 1.000 kr. pr. selealarm op til tre alarmer. Der gives i dag fradrag for airbags på 1.280 kr. pr. airbag for den 3. til 6. airbag og tillæg til biler, der ikke har eller kun har én airbag.

Aftalepartierne er enige om, at de eksisterende fradrag og tillæg for sikkerhedsudstyr afskaffes, da det bidrager til en forenkling af afgiftssystemet.

Der gælder en generel mindsteafgift for personbiler, hvorefter registreringsafgiften efter fradrag for energieffektivitet, airbags og fem stjerner ved Euro NCAP ikke kan udgøre mindre end 20.000 kr. Aftalepartierne er enige om at ophæve mindsteafgiften.

Nyt bundfradrag

Da de nuværende fradrag for brændstoffektivitet indebærer store fradrag for de mest energieffektive biler – for elbiler op mod 200.000 kr. – vil omlægningen til et CO₂-tillæg isoleret set indebære store afgiftsforhøjelser for særligt mindre (el)biler.

Aftalepartierne er derfor enige om, at der indføres et bundfradrag i registreringsafgiften, der differentieres for nulemissionsbiler (typisk elbiler), lavemissionsbiler (typisk pluginhybridbiler) og konventionelle biler. Alle biler vil opnå et bundfradrag på 21.700 kr. (2021-niveau). I tillæg hertil vil nulemissionsbiler opnå et yderligere fradrag på 170.000 kr. i 2021. Bundfradraget vil blive aftrappet med 2.500 kr. om året i 2022-2025, så bundfradraget vil udgøre 160.000 kr. i 2025. Herefter aftrappes bundfradraget med 4.600 kr. om året, så det udgør 137.000 kr. i 2030. Efter 2030 fastholdes bundfradraget til nulemissionsbiler nominelt på 137.000 kr.

Lavemissionsbiler (der udleder højst 50 g CO₂ pr. km) vil opnå et yderligere fradrag på 50.000 kr. i 2021. Bundfradraget vil blive aftrappet med 1.250 kr. om året i 2022-2025, så bundfradraget vil udgøre 45.000 kr. i 2025. Herefter aftrappes bundfradraget med 2.000 kr. om året, så det udgør 35.000 kr. i 2030. Efter 2030 fastholdes bundfradraget til lavemissionsbiler på 35.000 kr.

Registreringsafgift for varebiler

Varebilerne får i dag flere af de samme fradrag og tillæg i registreringsafgiften for sikkerhedsudstyr som personbilerne, dvs. airbags og selealarmer, ligesom de mindre varebiler får fradrag og tillæg for brændstoføkonomi efter de samme regler som personbiler. Sanering af eksisterende sikkerhedsfradrag i registreringsafgiften samt afskaffelse af fradrag/tillæg for brændstoføkonomi i registreringsafgiften og indførelse af et CO₂-tillæg medfører umiddelbart en forhøjelse af registreringsafgiften for varebiler.

Tabel 2

Model for omlægning for varebiler

	Gældende regler (2021)	Model (2021)	Model (2025)	Model (2030)
Mindre/Store varebiler				
Værdiafgiftssats (pct.)	50/30	50	50	50
Skalaknæk for betaling af afgift (kr. 2021-niveau)	63.400/38.200	75.000	75.000	75.000
Batterifradrag (kr. pr. kWh op til max 45 kWh)	1.700	1.700	0	0
Maks. afgift (kun køretøjer over 3 tons)	56.800	47.000	47.000	47.000
Fradrag i afgiftspligtig værdi				
Fradrag/tillæg for airbags	Varierer	Fjernes	Fjernes	Fjernes
Fradrag i afgift				
Fradrag/tillæg for brændstoføkonomi mindre/store	Ja/Nej	0	0	0
Fradrag pr. selealarm, maks. 3 stk.	1.000	0	0	0
CO₂-tillæg (kr. pr. g CO₂/km, 2021-niveau)				
		250	250	250
Indfasning i endelig afgift (pct.)				
Nulemissionsbiler (typisk elbiler)	0,20	0,40	0,40	0,80
Lavemissionsbiler (typisk pluginhybridbiler)	0,20	0,45	0,65	0,80
Bundfradrag (kr.)				
Alle varebiler (2021-niveau) ¹⁾		30.000	30.000	30.000
Yderligere for nulemissionsbiler	40.000	80.000	75.000	65.000
Yderligere for lavemissionsbiler	40.000	50.000	45.000	35.000

Anm.: 1) Skalaknækket, bundfradraget til alle biler samt satserne i CO₂-tillægget reguleres efter personskattelovens § 20. Her er forudsat en årlig stigning på 2 pct.

Registreringsafgift for motorcykler

For motorcykler udgør afgiften 0 pct. af motorcyklens afgiftspligtige værdi under 10.500 kr. (2021-niveau), 85 pct. af motorcyklens afgiftspligtige værdi mellem 10.500-63.800 kr. (2021-niveau), og 150 pct. af værdien derover. Der gives et fradrag for ABS-bremser på 4.165 kr. i den afgiftspligtige værdi, men derudover gives der ikke fradrag eller tillæg.

Aftalepartierne er enige om, at det nuværende bundfradrag på 10.500 kr. (2021-niveau) og fradraget for ABS-bremser afskaffes. Samtidig indføres et nyt skalaknæk på 20.000 kr. og en ny sats på 25 pct., samtidig med at det høje skalaknæk på 63.800 kr. (2021-niveau) forhøjes til 68.000 kr. (2021-niveau). Dermed vil der skulle betales 25 pct. af de første 20.000 kr. og 85 pct. af de 68.000-20.000 og 150 pct. af resten. Afgiften for nulemissionsmotorcykler indfases med samme indfasningstakt som nulemissionsbiler, mens bundfradragene for nulemissionsmotorcykler tilpasses så de svarer til ca. 2/3 af bundfradragene for nulemissionsbiler. Plug-in hybridmotorcykler beskattes som en konventionel motorcykel svarende til gældende regler.

Tabel 3**Model for omlægning for motorcykler**

	Gældende regler (2020)	Model (2021)	Model (2025)	Model (2030)
Værdielement				
Fradrag for ABS-bremser (kr.)	4.165	0	0	0
Lav værdiafgiftssats (pct.)	0	25	25	25
Mellem værdiafgiftssats (pct.)	85	85	85	85
Høj værdiafgiftssats (pct.)	150	150	150	150
Lavt skalaknæk (kr. 2021-niveau)	10.500	20.000	20.000	20.000
Højt skalaknæk (kr. 2021-niveau)	63.800	68.000	68.000	68.000
Indfasning i endelig afgift				
Eldrevne motorcykler	0,20	0,40	0,40	0,80
Bundfradrag				
Eldrevne motorcykler	40.000	106.500	101.500	91.500

Registreringsafgift for autocampere

Aftalepartierne er enige om, at der for autocampere skal findes løsninger, hvor køretøjerne så vidt muligt overgår til nye regler, dog således at afgiftsændringerne bliver omtrent uændret.

Aftalepartierne er enige om, at autocampere bliver fuldt omfattet af de nye regler for personbiler, og at reglen om, at beboelsesdelen er uden registreringsafgift, bevares. Desuden bevares reglen om, at afgiften ikke kan komme under 45 pct. af den del af campingbilens samlede værdi inkl. beboelsesdelen, der overstiger 12.100 kr.

Desuden foreslås det, at autocampere fortsat har særregler, således at der i registreringsafgiften kun beregnes CO₂-tillæg efter laveste trin for CO₂-tillæg for personbiler, mens der ikke gives bundfradrag i registreringsafgiften. Derved vil registreringsafgiften i gennemsnit være omtrent uændret for autocampere.

Registreringsafgift for veteranbiler

Der gælder i dag særligt gunstige afgiftsregler for veterankøretøjer både ift. registreringsafgift og de løbende afgifter (vægtafgift mv.). For at et køretøj kan omfattes af disse lempelige regler, skal køretøjet være mindst 35 år gammelt og fremtræde som ved første registrering – dvs. originalt (også kaldet originalitetskravet).

Aftalepartierne er enige om at afskaffe originalitetskravet. Afskaffelse af originalitetskravet vil medføre, at også køretøjer ældre end 35 år, der er ombygget eller sat i stand med fx nyere uoriginale dele, vil skulle beskattes efter de lempelige afgiftsregler for veterankøretøjer. En afskaffelse af originalitetskravet vil forenkle reglerne betydeligt for borgerne og give flere mulighed for at reparere deres ældre biler uden at komme i konflikt med afgiftsreglerne. Desuden foreslås det, at veteranbilerne friholdes for CO₂-tillæg og bundfradrag mv., hvormed de alene skal betale registreringsafgift. Dette kan delvist finansieres ved en omlægning, hvor det lempelige loft for registreringsafgiften for veterankøretøjer hæves fra 40 pct. til 75 pct. Forslaget skønnes at indebære et mindreprovenu på ca. 5 mio. kr. årligt, og vil ikke indebære afgiftsforhøjelser for veteranbilerne i gennemsnit.

Bilag 2. Regulering af VE-brændstoffer

Aftalepartierne noterer sig, at markedet for VE-brændstoffer i dag er begrænset, og biobrændstoffer er på den korte bane det mulige alternativ til fossile brændstoffer. Aftalepartierne noterer sig samtidig, at der i Danmark i dag stort set alene anvendes dansk eller europæisk producerede biobrændstoffer.

Fremme af brændstoffer baseret på vedvarende energi skal løftes på europæisk plan. Derfor vil Danmark arbejde for skærpede bæredygtighedskrav, herunder mulighed for bl.a. nationale krav udover VE II-direktivet og inddragelse af ILUC i EU-reguleringen. Herudover arbejdes der på EU-plan for, at der indgås aftale mellem køretøjsproducenterne om anvendelse af højere tekniske standarder for iblanding af VE-brændstoffer. Endelig arbejdes der aktivt for udviklingen af bæredygtige brændsler, herunder bl.a. Power-to-X-teknologier, i udmøntningen af Kommissionens brintstrategi.

Hertil vil regeringen i 2023 præsentere en strategi for videreudvikling af markedet for bæredygtige VE-brændstoffer i Danmark, der skal understøtte bæredygtigheden af VE-brændstoffer og bidrage til overgangsløsningen frem mod udfasningen af fossile biler. Som led i strategien igangsættes et omfattende analysearbejde, der skal fastlægge nationale ILUC-værdier eller lignende, der skal indgå i den nationale regulering af biobrændstoffer hurtigst muligt og senest fra 2025 under hensyntagen til EU-regulering og inden for de skitserede rammer i denne aftale. Analysen skal bl.a. afdække den nødvendige præcision på tværs af råvarer, produktionsformer, internationale afledte effekter ved anvendelse af de konkrete biobrændstoffer mv. De nationale ILUC-værdier vil skulle notificeres til Europa-Kommissionen.

Udviklingen i anvendelsen af brændstoffer monitoreres og afrapporteres årligt fra 2021 i forbindelse med branchens indrapportering til Energistyrelsen. Aftalepartierne indkaldes årligt frem mod 2025 for at drøfte behovet for supplerende eller kompenserende tiltag, hvis anvendelsen af første generations biobrændstoffer imod forventningen stiger.

Anvendelsen af biobrændstoffer i Danmark vil indgå i den kommende globale afrapportering i klimastatus- og fremskrivning, der kigger på de internationale effekter af den danske klimainsats. Som opfølgning på klimafremskrivningen kan der ses på mulighederne for at reducere Danmarks globale CO₂-aftryk.

Der indledes dialog med branchen om fra 2022 at indgå en frivillig brancheaftale, der kan tilskynde leverandørerne til at udbyde bæredygtige produkter og derigennem understøtte vedvarende CO₂-reduktioner for disse brændstoffer. Derudover undersøges mulighederne for at udarbejde og implementere en forbrugerrettet mærkningsordning for brændstoffer til vejtransporten fra 2022, der fx giver forbrugeren mulighed for at vælge de mest bæredygtige produkter.

Aftalepartierne er enige om, at de med aftalen implementerer VE II-direktivets artikler om transport, herunder at relevante fremtidige brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse, der kan fortrænge CO₂ fra transportsektoren, kan indgå i opfyldelsen af VE-kravet i 2030. Det gælder brændstoffer baseret på brint, som er produceret på vedvarende energikilder (Power-to-X), brændstoffer på genanvendt kulstofbrændsel (fx plastik) samt andre VE-brændstoffer. Derudover erstattes de eksisterende bæredygtighedskriterier fra VE I-direktivet med VE II-direktivets bæredygtighedskriterier og VE II-direktivets kriterier for reduktion af drivhusgasudledninger.