

## Faktaark – Udvalgte øvrige tiltag

### *Analyse af forsøgsordning med dobbeltrailere*

Doppeltrailere vil efter Vejdirektoratets og Færdselsstyrelsens vurdering potentielt kunne medvirke til en effektivisering af godstransporten og dermed reducere CO<sub>2</sub>-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 trafiksikkerhed 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 dobbeltrailer-vogntog. Aftalepartierne er enige om at afsætte 1 mio. kr. i 2021 til analysen.

### *Analyse af optimering og tilpasning af national vægt- og dimensionsreguleringsbestemmelserne*

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.

### *Udviklingsforsøg med roadpricing (Kilometerbaseret vejafgift)*

Aftalepartierne er enige om, at roadpricing vil være en bedre måde at beskatte 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.

### *Delebiler og samkørsel*

Aftalepartierne er enige om, at der afsættes 3 mio. kr. i 2021 til at iværksætte oplysnings- og adfærdskampagner 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 danskeres 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.

#### *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.

#### *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.



### *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.