

Til  
Skatteudvalget  
Energipolitisk udvalg  
Trafikudvalget

Rosenørns Allé 9  
DK 1970 Frederiksberg C  
Tlf: 35 300 400  
Fax: 35 300 401  
e-mail: de@danskeenergi.dk  
www.danskeenergi.dk

Dok. ansvarlig: FCL  
Sekretær: ILA  
Sagsnr: 09/221  
Doknr: 4

25-08-2010

## Grøn omlægning af bilbeskatningen – svar på skatteministerens kritik af Dansk Energis bilbeskatningsmodel

Dansk Energi og Copenhagen Economics udarbejdede i foråret 2010 en analyse af konsekvenserne af bilbeskatningsudvalgets model for en omlægning af bilbeskatningen.

I et svar til Folketingets Trafikudvalg kritiserer skatteministeren Dansk Energis analyse for primært "at sikre elbiler en stor fordel frem for at sikre en hensigtsmæssig omlægning for den samlede bilpark."

Det er imidlertid ikke rigtigt. I forhold til den nuværende registreringsafgiftsfritagelse for elbiler, som skatteministeren for nyligt har forlænget til at gælde til og med 2015, vil vores model for en miljøvenlig registreringsafgift og en grøn kørselsafgift tilgodese alle energieffektive teknologier.

Samtidig kan det på baggrund af bilbeskatningsudvalgets kommissorium undre, at skatteministeren tilsyneladende mener, at der er en modstrid mellem at fremme elbiler og sikre en hensigtsmæssig omlægning af bilparken.

Der står således eksplicit i bilbeskatningsudvalget kommissorium at "øget udbredelse af elbiler og plug-in hybridbiler vil være afgørende for, at der kan opnås væsentlige reduktioner i transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning. Og elbiler og plug-in hybrid biler har også andre samfundsmæssige fordele i forhold til støj og lokal miljøforurening."

Formålet med vores analyse har været at identificere de afgørende forudsætninger for, at den af bilbeskatningsudvalget foreslåede afgiftsomlægning kan opfylde målsætningen om at skabe en *grønnere* biltrafik.

Ifølge kommissoriet for bilbeskatningsudvalget "vil regeringen skabe en *grønnere* biltrafik. Bilerne skal tilskyndes til at vælge miljø- og energirigtigt, både når de køber bil, og når de kører i den."



Bilbeskatningsudvalgets kommissorium angiver samtidig eksplicit vejen til en grøn omlægning, nemlig en halvering af registreringsafgiften kombineret med indførelse af en grøn kørselsafgift, som afspejler de samfundsøkonomiske omkostninger til trængsel, CO2 og miljø.

Det er en central konklusion i vores analyse, at bilbeskatningsudvalget model for en omlægning af bilbeskatningen *ikke* i sig selv er tilstrækkelig til at sikre den nødvendige grønne omlægning af bilparken. Godt nok vil kørselsafgifter begrænse transportarbejdet, men en lavere registreringsafgift vil dels øge antallet af biler, dels øge incitamentet til at anskaffe sig en større og mindre energieffektiv bil.

Vores analyse viser, at især to forudsætninger skal være opfyldt, hvis transportsektorens CO2-kurve for alvor skal knækkes. For det første skal bilparkens energieffektivitet øges markant. Dette er i øvrigt helt i tråd med statsministerens ”drøm” om at Danmark i 2020 skal være blandt verdens mest energieffektive lande. Denne målsætning kan ikke nås uden at inddrage energieffektive transportløsninger.

For det andet er det – som bilbeskatningsudvalget kommissorium selv nævner - helt afgørende at ”øge udbredelsen af elbiler og plug-inhybridbiler.”

Dansk Energis analyse identificerer tre forhold som – indenfor rammerne af bilbeskatningsudvalgets model for en afgiftsomlægning - er afgørende for, at sikre en grøn omlægning af bilbeskatningen:

1. Registreringsafgiften skal være mere flad end i dag. Registreringsafgiftens nuværende progressive element virker i praksis som en ekstra skat på nye miljøvenlige teknologier.
2. Registreringsafgiftens energieffektivitetselement skal styrkes, da en styrket energieffektivitet som nævnt er afgørende for at begrænse transportsektorens CO2-emission.
3. En eventuel kørselsafgift skal belønne CO2-venlige teknologier.

Vores analyse viser, at disse tre egenskaber i en fremtidig grøn bilbeskatning vil kunne bidrage til at begrænse transportsektorens CO2-emission, som i modsat fald vil fortsætte med at stige.

Skatteministeriet angriber i den forbindelse to af forudsætningerne i vores analyse. For det første at der skal anvendes en skyggepris på 1.800 kr. pr. tons. CO2 i kørselsafgiften. Skatteministeriet henviser til, at der er billigere reduktioner i andre sektorer, og fra lastbiler og andre tunge køretøjer.

Det er muligvis rigtigt, men Dansk Energi har som nævnt forholdt sig til præmisserne i bilbeskatningsudvalgets kommissorium. Her står eksplicit at ” den grønne kørselsafgift (skal) bidrage til at reducere transportsektorens CO2-udledning”, ligesom det som nævnt indledningsvist i kommissoriet eksplicit er fremhævet, at udbredelsen af elbiler er ”afgørende for at der kan opnås væsentlige reduktioner i transportsektorens CO2-udledning”. Med disse to præmisser må vi fastholde, at reduktionsomkostningerne er 1.800 kr. pr. tons CO2 for at overholde bilbeskatningsudvalgets præmisser, og således hele grundlaget for den model for omlægning af bilbeskatningen som bilbeskatningsudvalget arbejder ud fra.

Den anden forudsætning skatteministeriet angriber er "at der skulle være en selvstændig betalingsvillighed for brændstoføkonomiske biler, der skal lægges oven i den høje skyggepris på CO<sub>2</sub>." Men det er der. Regeringen har således en målsætning om, at Danmark i 2020 skal være blandt verdens tre mest energieffektive lande, og der er således en politisk meget ambitiøs energieffektivitetsmålsætning, som er løsrevet fra CO<sub>2</sub>-målene.

I relation til forbedring af energieffektiviteten argumenterer skatteministeriet for, at det er særligt dyrt "at forbedre energieffektiviteten for biltyper, der i forvejen har en meget god brændstoføkonomi (elbiler og plug-in-hybridbiler)".

Det er muligvis også rigtigt, men formålet med at belønne elbilerne for deres høje energieffektivitet er ikke at forbedre deres energieffektivitet, men at "tilskynde bilisterne til at vælge miljø- og energirigtigt, både når de køber bil og når de kører i den", jf. bilbeskatningsudvalgets kommissorium.

Endeligt kritiserer skatteministeriet Dansk Energis bilbeskatningsmodel for at give et merprovenu på 9 mia. kr. Skatteministeriet kritiserer i den forbindelse, at den manglende tilbageføring betyder en overvurdering af de miljømæssige fordele ved Dansk Energis bilbeskatningsmodel.

Vi har imidlertid fundet det væsentligt at vise, at en omlægning, hvor registreringsafgiften halveres og kombineres med en kørselsafgift, der afspejler bilernes samfundsøkonomiske omkostninger, vil give et markant merprovenu. Det er trods alt et bedre udgangspunkt for en afgiftsomlægning end det modsatte.

Vi er derudover ikke enige med skatteministeriet i, at tilbageføringen i sig selv er afgørende for miljøeffekten. Pointen i vores analyse er, at det afgørende vil være, at tilbageføringen sker på en måde, så eldrevne og energieffektive bilers *relative* konkurrenceevne ikke svækkes ift. vores model, så befolkningen får de rigtige incitamenter til at anskaffe sig miljøvenlige biler.

Dansk Energi synes, det er et godt og perspektivrigt kommissorium for bilbeskatningsudvalget, men vores analyse af bilbeskatningsudvalgets model for en afgiftsomlægning viser, at udfordringen måske er større end man umiddelbart tror.

COP15 mødets målsætning om at klodens temperatur maksimalt må stige med 2 grader medfører ifølge de økonomiske vismænd en dobbelt så ambitiøs reduktionsmålsætning som Kyoto-aftalen. Samtidig tager det lang tid at ændre bilparkens sammensætning.

Det er derfor ikke tilstrækkeligt kun at fokusere på CO<sub>2</sub>-målopfyldelsens frem til 2020, ligesom opfyldelse af Danmarks energipolitiske målsætninger i relation til forsyningssikkerhed, energieffektivitet og lokale forureningsproblemer ikke kan opfyldes uden en grøn omstilling af transportsektoren.

Det betyder ikke, at vores bilbeskatningsmodel løser alle afgiftsmæssige problemer i forhold til at understøtte visionen om, at Danmark på sigt skal være uafhængige af fossile brændsler. Vores analyse tager som nævnt udgangspunkt i bilbeskatningsudvalgets præmisser, og ser derfor alene på indretningen af registreringsafgiften og kørselsafgiften.

Der er også behov for en reform af de øvrige energiafgifter. Dansk Energi har i samarbejde med Copenhagen Economics i en anden analyse givet et bud på en grøn omlægning af energiafgifterne, som skal ses i sammenhæng med vores bilbeskatningsanalyse, herunder den afgiftsmæssige håndtering af biobrændsler i transportsektoren.

Med venlig hilsen  
Dansk Energi



Frans Clemmesen



Lærke Flader