

# VEJEN TIL EN GRØN BILBESKATNING



DANSK ELBIL  
ALLIANCES  
MODEL TIL EN  
**GRØN BIL-  
BESKATNING**

# DANMARK HAR BRUG FOR EN GRØN BILBESKAT- NINGSMODEL

Transportsektoren har behov for en grøn omstilling, hvis Danmarks målsætning om 40 pct. CO<sub>2</sub>-reduktion i 2020 i forhold til 1990 skal indfries, og vi skal blive olien kvit. Den nuværende vej er ikke holdbar. En central forudsætning for den grønne omstilling er en omlægning af den eksisterende registreringsafgift på biler.

Regeringen ønsker, at det skal være billigere at købe en energirigtig bil. Ifølge regeringsgrundlaget skal der således ske en grøn og provenuneutral omlægning af bilbeskatningen.

Af regeringsgrundlaget fremgår det, at regeringen har "som målsætning at gøre Danmark uafhængig af fossile brændstoffer." Endvidere at det "er nødvendigt at nedbringe forureningen fra transportsektoren." "Et centralt virkemiddel består i at sikre, at der købes biler, der forurener mindre. Der er i særlig grad brug for at begrænse forureningen i byerne, hvor sundhedsskaderne fra forurening er størst." "Regeringen vil derfor:

- Fremsætte forslag til en provenuneutral reform af afgifterne på personbiler, der understøtter ovennævnte. Fritagelsen af elbiler for registreringsafgift forlænges til 2015.
- Fremlægge en strategi for fremme af energieffektive køretøjer som hybrid plug-in, el-biler mm. som omfatter infrastruktur mm."

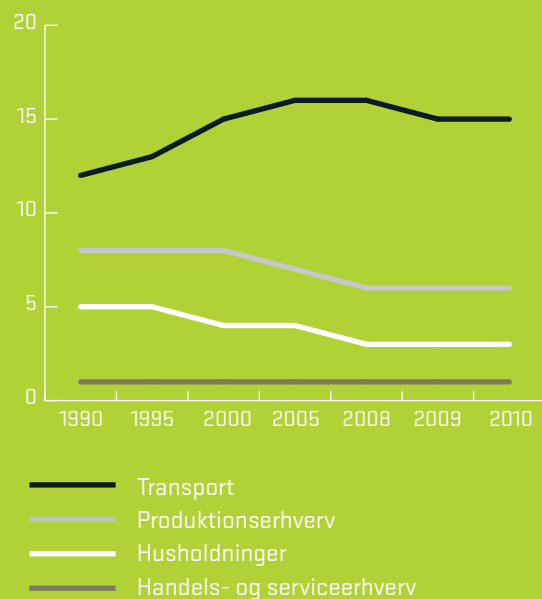
## CO<sub>2</sub>-kurven er ikke knækket for transport

CO<sub>2</sub>-udledninger fra transportsektoren går den forkerte vej. CO<sub>2</sub>-udledningen er steget med 22 pct. i perioden 1990-2010, og ligger i dag på 15,2 mio. ton. Heraf udgør vejtransporten 11,7 mio. ton.<sup>1</sup>

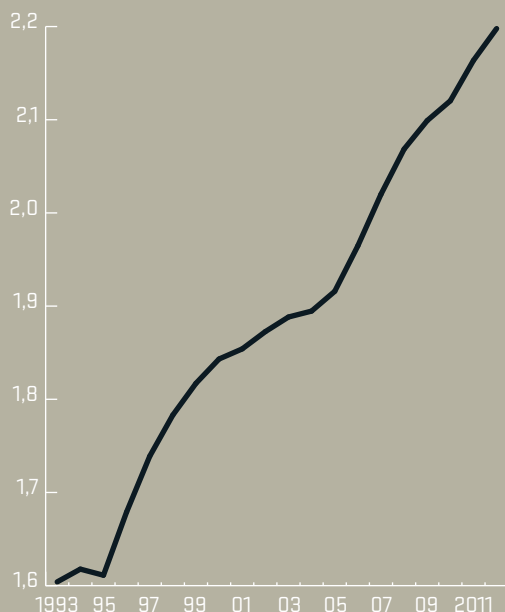
Denne udvikling ser ikke ud til at vende, selv om den økonomiske afmatning har givet en midlertidig nedgang. Ifølge Danmarks Statistik køber vi stadig flere biler. I 1993 var der 1,6 mio. personbiler i Danmark. I 2012 er der 2,2 mio.<sup>2</sup> Det svarer til en vækst i bilparken på 27 pct. på under 20 år.

Analysen **CO<sub>2</sub>-reduktioner på vej i transporten** fra Dansk Energi viser, at vejtransportens CO<sub>2</sub> udledning kan reduceres med op mod 1,5 mio. tons CO<sub>2</sub> i 2020 ved dels en effektivisering af den eksisterende bilpark samt ved udskiftning til nye køretøjsteknologier, som elbiler mv. Det er godt 1/3 af den samlede reduktion i CO<sub>2</sub>-emissionerne, som mangler for, at regeringen når sit mål om en 40 pct. reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen.

## CO<sub>2</sub>-UDLEDNINGER FRA TRANSPORTSEKTOREN - MIO. TON CO<sub>2</sub>



## ANTAL PERSONBILER I DANMARK - MIO.



### Er de små biler blevet for billige?

Med omlægningen af bilbeskatningen i 2007 blev de små biler markant billigere. Det betyder, at salget af de små biler er skudt i vejret og udgør i dag knap 70 pct. af salget af nye biler. Det rejser spørgsmålet, om de små biler er blevet for billige? Noget kunne tyde på, at prisen på de små biler i dag er så lav, at den ikke afspejler de samfundsmæssige omkostninger ved udledning og sikkerhed.

Den nuværende registreringsafgift har en meget begrænset sammenhæng med bilens udledninger af CO<sub>2</sub>. Biler med samme bruttopris kan have vidt forskellige CO<sub>2</sub>-udledninger.

Norge fremhæves ofte for at have indført en bilbeskatning, som er baseret på grønne, objektive kriterier. Det afspejler sig bl.a. i priserne på de små biler, som i Norge er væsentligt dyrere end i Danmark, jf. nedenstående tabel. Biler i samme størrelse kan have vidt forskellige CO<sub>2</sub>-udledninger. I priseksemplet - i størrelserne mellem og stor - er bilerne med de laveste CO<sub>2</sub>-udledninger billigst i Norge, mens bilerne med de højeste CO<sub>2</sub>-udledninger er billigst i Danmark.

BIL	STØRRELSE	G. CO <sub>2</sub> /KM	PRIS I DANMARK	PRIS I NORGE
Toyota Aygo T1	Lille	99	79.990	134.790
Hyundai i10 1,25 Comfort	Lille	108	104.995	142.815
Peugeot 308 1,6 VTi	Mellem	147	212.990	275.000
Audi A3 2,0 TDI	Mellem	106	328.140	306.700
Skoda Suberb 1,6 TDI	Stor	114	354.000	296.930
Mazda 6 1,8 Advance	Stor	154	309.495	317.399

### DANSK ELBIL ALLIANCES MODEL FOR GRØN OMLÆGNING AF BILBESKATNINGEN

Dansk Elbil Alliance har udviklet en provenu- og teknologineutral beskatningsmodel, der gør valget af grønne biler mere attraktivt samt administrationen af afgiftssystemet

mere enkelt. Modellen beskatter det, vi vil have mindre af (CO<sub>2</sub>, støj, partikelforurening og slid på infrastruktur) og belønner det, vi vil have mere af i form af ny, grøn teknologi og sikkerhed i bilerne. Modellen er baseret på følgende elementer:

ELEMENT	HVORFOR?	EFFEKT
Registreringsafgiftens niveau oprettholdes og baseres på bilernes CO <sub>2</sub> -udledning og sikkerhed.	Økonomisk teori tilsiger, at forbrugerne lægger relativt større vægt på købspris end på løbende udgifter. <sup>3</sup> Registreringsafgiften er derfor effektiv til at påvirke forbrugernes bilvalg.	Grønne biler bliver billigere, og vi tager hensyn til brugtvoismarkedet. Vi undgår øget trængsel som følge af et forventet øget bilsalg ved bilbeskatning baseret på løbende afgifter.
Den årlige grønne ejeravgift afspejler bilernes gennemsnitlige omkostninger for samfundet grundet støj, partikelforurening og slid på infrastruktur.	Bilbeskatningen bør afspejle samtlige af bilens miljøegenskaber så som støj, partikelforurening og slid på infrastruktur.	Bilbeskatningen medfører betaling for andre, skadelige effekter, som samfundet betaler i dag, og giver dermed øget tilskyndelse til valg af grønne biler.
Bilbeskatningen baseres på det nye Digitale Motorregister og dermed et objektive grundlag.	Det Digitale Motorregister gør det let at hente objektive og sammenlignelige oplysninger om bilen - bl.a. CO <sub>2</sub> -udledning.	Bilbeskatning baseret på Det Digitale Motorregister gør det administrativt enkelt at opkræve afgifter på et objektive og sammenligneligt grundlag.
Statens årlige provenu fra bilbeskatningen bevares.	Bilbeskatningen er en væsentlig indtægtskilde for staten.	Staten opretholder provenu.

- Dansk Elbil Alliances model er **realistisk**. Den opretholder statens provenu, men baserer i højere grad indtægterne på bilens udledning i stedet for bilens pris.
- Den er **fair**. Den skaber sammenhæng mellem beskatning og bilens belastning på miljøet.
- Den er **let justerbar**. Modellen gør det let at skrue på de forskellige satser som fx CO<sub>2</sub>-prisen i takt med, at statens provenu alt andet lige falder i takt med, at der bliver solgt flere grønne biler.

At modellen ikke ændrer fundamentalt ved sammensætningen af bilbeskatningen har endvidere den fordel, at det nedsætter behovet for overgangsordninger, og at konsekvenserne for brugtvolesmarkedet samlet set bliver begrænsede.

## DANSK ELBIL ALLIANCES KONKRETE MODEL FOR EN GRØN BILBESKATNING

Dansk Elbil Alliances forslag til en grøn og provenuneutral bil-

beskatning opretholder registrerings- og ejeravgiftens indtægter til staten og består af følgende elementer: Registreringsafgift, miljø- og sikkerhedspræmier og en årlig grøn ejeravgift.

Elementer i ny bilbeskatning		
AFGIFT/PRÆMIE	ELEMENT	FORKLARING
<b>Registreringsafgift</b>	CO <sub>2</sub>	1.000 kr. pr. g CO <sub>2</sub> /km. som oplyst i CoC-dokumentet.*
	Værdi	Værdi inkl. moms på 100.000-200.000 kr. beskattes med 150 %. Værdi inkl. moms over 200.000 kr. beskattes med 180 %.**
	Bundfradrag	-50.000 kr.
<b>Miljø- og sikkerhedspræmier</b>	Grøn præmie	Reduktion i værdiafgift efter bilens CO <sub>2</sub> -udledning:*** Reduktionen gøres lineært afhængig af bilens CO <sub>2</sub> -udledning, eks: 100 g CO <sub>2</sub> /km => 0 % reduktion. 50 g CO <sub>2</sub> /km => 50 % reduktion. 0 g CO <sub>2</sub> /km => 100 % reduktion.
	Sikkerhed	Fradrag på 5.000 kr. i den samlede afgift for biler med 5 NCAP stjerner.
<b>Årlig grøn ejeravgift</b>	Eksterne omkostninger	Løbende beskatning af eksterne omkostninger baseret på et gennemsnitligt forbrug: Infrastruktur, støj, emission af gasser (undtagen CO <sub>2</sub> ).****

Registreringsafgiften opretholdes, men i en opdateret udgave, hvor den primært baserer sig på udledningen af CO<sub>2</sub>. Der er et mindre element af værdibeskatning, som dog først indføres fra værdien over 100.000 kr., hvormed meget sikkerhedsudstyr og grøn teknologi ikke brandbeskattes. Endelig indeholder registreringsafgiften et bundfradrag, som bidrager til, at særligt de små biler ikke oplever for store prisstigninger.

Modellen indeholder **miljø- og sikkerhedspræmier**. Køber forbrugeren en bil, der udleder 50 g CO<sub>2</sub>/km, medfører det en reduktion i værdiafgiften på 50 pct. For at tilskynde danskerne til at købe sikre biler, gives et fradrag til modeller med det højeste sikkerhedsniveau.

Endelig indeholder modellen en **årlig grøn ejeravgift**, som er baseret på eksterne omkostninger ved slid på infrastruktur samt udledninger af støj, partikler og en række gasser.

\* Svarende til en skyggepris på 4.000 kr./ton, som er den samlede beregnede effekt fra den nuværende registrerings- og ejeravgift.

\*\* Det må sikres, at beregningsgrundlaget for bilens værdi afspejler sædvanlig handelspris.

\*\*\* Der gives kun reduktion i værdiafgift op til 350.000 kr. Eks: En bil der udleder 92 g/CO<sub>2</sub> får en reduktion i værdiafgiften på 8 pct.

\*\*\*\* Til brug for modellen er det forventede trafikarbejde jævnt fordelt med 15.000 km/år i bilens forventede levetid på 17 år.



## DANSK ELBIL ALLIANCES MODEL I PRAKSIS

Skattemodellen opretholder statens indtægter fra biler, men skruer op for den grønne beskatning, og gearer ned for værdibeskatningen, og understøtter dermed valget af mere miljørigtige biler. Den nu lavere værdibeskatning bevares, for at sikre

provenuet, og bidrager til, at dyre biler ikke bliver 'for billige' og bundfradraget sikrer, at billige biler ikke bliver 'for dyre'.

Nedenstående tabel viser, hvordan modellen tilpasser priserne på en række bilmodeller.

	Peugeot 107 Benzin	WV Golf Benzin	Ford Mondeo Diesel	Toyota Prius Hybrid	Opel Ampera Plug-in hybrid	Citroen C-Zero EI
<b>CO<sub>2</sub>, g/km.</b>	103	144	149	92	27	0
<b>Pris, ekskl. moms</b>	56.725	106.969	160.213	147.113	279.072	172.792
<b>Pris, inkl. moms</b>	70.907	133.712	200.266	183.891	348.840	215.990
<b>Registreringsafgift</b>	53.000	144.568	249.480	167.837	394.913	128.782
<b>CO<sub>2</sub>-afgift</b>	103.000	144.000	149.000	92.000	27.000	0
<b>Værdiafgift</b>	0	50.568	150.480	125.837	417.913	178.782
<b>Bundfradrag</b>	-50.000	-50.000	-50.000	-50.000	-50.000	-50.000
<b>Miljø/ Sikkerhedspræmie</b>	0	-5.000	-5.000	-11.067	-273.576	-128.782
<b>Grøn præmie</b>	0	0	0	-6.067	-268.576	-128.782
<b>Sikkerhedspræmie</b>	0	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	0
<b>Pris, inkl. Afgift</b>	123.907	273.279	444.746	340.661	470.177	215.990
<b>Pris i dag</b>	109.670	280.677	471.530	393.179	623.037	215.990



## FÅ MERE AT VIDE //

Dansk Elbil Alliance  
Branchechef Lærke Flader

Rosenørns Alle 9  
1970 Frederiksberg C  
Tlf. 35 300 400  
[www.danskelbilalliance.dk](http://www.danskelbilalliance.dk)

### Den eksisterende bilbeskatning er primært en fiskal skat

I Danmark har der været afgift på at anskaffe en bil siden 1924. I første omgang for at få midler til udbygning af infrastrukturen. I 1957 ophævede man valutarestriktionerne og det prisfald, som der ellers ville være kommet på biler, blev erstattet af en kraftig forhøjelse af afgiften på anskaffelse. Sidst i 1970'erne gennemførte man kraftige forhøjelser af registreringsafgiften af hensyn til statskassen. Siden 1988 har vi haft fradrag i registreringsafgiften som præmie for at opfylde særlige miljønormer. I dag består bilbeskatningen af følgende elementer:

- Benzin- og dieslbiler har registreringsafgifter med 105 pct. for de første 79.000 kr. af grundprisen inkl. moms. For biler, der er dyrere end 79.000 kr., stiger registreringsafgiften til 180 pct.
- Præmie for benzinbiler med 4.000 kr. for hver km den kører længere på literen end 16. km pr. liter. Omvendt koster det 1.000 kr. for hver km pr. liter, som benzinbiler kører mindre end 16 km/l.
- Den årlige grønne ejeravgift bestemmes ud fra bilens brændstofforbrug samt om det er en benzin- eller dieslbil. Eksempelvis betaler en benzinbil, der kører 10 km/l 2.880 kr. i halvårlig ejeravgift, mens en bil, der kører 20 km/l betaler 280 kr.

Staten har betydelige indtægter fra bilbeskatningen. Over de seneste ti år, har statens indtægter fra registreringsafgiften været mellem 12-24 mia. kr. og både benzinafgiften og den grønne ejeravgift giver mellem 8-10 mia. kr. Hertil kommer indtægter fra afgift på olieprodukter. Samlet har statens afgiftsprovener fra bilbeskatningen i perioden svinget fra 39 til 51 mia. kr.

### Alternative modeller

Bilbeskatningen kan skrues sammen på forskellig vis. Beskatningen kan i varierende grad baseres på **ejerskab** eller **brug af bilen**, og forbrugernes betaling af afgifter kan primært finde sted i forbindelse med købet af bilen eller som årlige afgifter.

I Dansk Elbil Alliances model til beskatning af biler indgår miljøgenerne nævnt i regeringsgrundlaget. Selvom sådanne gener principielt kan håndteres bedre ved beskatning tættere på forureningskilden fremfor ejerskabet af bilen (højere afgifter på benzin og diesel eller en differentieret roadpricing), er der pragmatiske årsager til alligevel at inddrage dem i en grøn omlægning af registreringsafgiften:

- Fastholdelse af registreringsafgiften har den fordel, at staten kan opretholde det betydelige årlige provener fra registreringsafgiften, som de seneste år har været på ca. 15 mia. kr.
- Indførelse af roadpricing ligger ikke lige for, og effekten af øgede afgifter på brændstof vil medføre problemer med voksende grænsehandel.
- Lavere købspris på bilen ved at fjerne registreringsafgiften vil alt andet lige medføre flere biler på vejene, hvilket er i modstrid med regeringens ambitioner om at reducere trængslen.

### Også andre faktorer spiller ind for udbredelsen af grønne biler

Ændret bilbeskatning er én vej til en grønnere bilpark. I det følgende præsenteres yderligere tre tiltag til fremme af grønne biler:

- **Beskatning af firmabiler:** Mange nye biler købes som firmabiler, og ender på det normale marked. Det øger betydningen af en grøn profil. Medarbejderen beskattes med 25 pct. af bilens værdi samt et miljøtillæg svarende til den årlige ejeravgift. Arbejdsgiveren har mulighed for at afholde udgifterne til brændstof, hvormed medarbejderen ikke har økonomisk tilskyndelse til at bekymre sig om brændstofforbruget. Det er et problem, at medarbejderen ikke afholder de reelle udgifter ved firmabilen, og der er behov for at skærpe tilskyndelsen til at vælge en grøn bil i firmabilbeskatningen.
- **Kørselsfradrag og kørselsgodtgørelse** skal fremme brugen af grønne biler. I Norge er der højere kørselsgodtgørelse for brug af elbiler i den offentlige sektor. På samme vis bør de danske kørselsfradrag og -godtgørelser differentieres.
- **Elafgift og skat på drivmidler:** Med den nuværende lovgivning beskattes el til transport pr. energienhed markant hårdere end olie. Ens beskatning vil øge incitamentet til at vælge grønne biler.

1 – Energistyrelsen, Energistatistik 2010, CO<sub>2</sub>-emissioner fra energiforbrug, faktiske

2 – Danmarks Statistik, Statistikbanken, BIL8: Bestand af køretøjer pr 1. januar.

3 – EU-Kommissionen (2009), Designing policy to influence consumers: Consumer behaviour relating to the purchasing of environmentally preferable goods