

Dan Belusa

DAN BELUSA Research, Kommunikation, Analyse

Debat: Km/l. Uberettigede rabatter svækker klima

ANALYSE: Staten går hvert år glip af op mod 9 milliarder kr., fordi afgifterne svarer til bilers gennemsnitlige brændstofforbrug i 2007.

Af DAN BELUSA, bragt i Politiken 6. juni 2014

Transportsektoren står for omkring en fjerdedel af Danmarks CO₂-udslip. Den andel vokser. Ifølge klimaplanens fremskrivninger vil transportsektoren i 2035 være årsag til næsten halvdelen af Danmarks samlede CO₂-udslip. Mens alle andre sektorer formår at reducere CO₂, er transportsektoren stadig bundet op på olie. EU har besluttet, at mindst 10 procent af transportsektorens energiforbrug i 2020 skal være fra vedvarende energi. EU-landene afgør selv, hvordan kravet opfyldes. Som første skridt har Danmark allerede indført tvungen iblanding af 5,75 procent biobrændstoffer. Det koster årligt samfundet en halv milliard kroner, uden at biobrændstofferne reelt løser CO₂-problemet. Det mest anvendte biobrændstof i Danmark, rapsdiesel, har et CO₂-udslip der er 25 procent højere end almindelig diesel. Alligevel vil Danmark ifølge energiaftalen fordoble den tvungne iblanding af biobrændstoffer til 10 procent, medmindre der findes en alternativ måde at opfylde EU-kravet.

ALTERNATIVET EKSISTERER allerede. Elbiler på vindstrøm. Vindstrømmen har vi allerede. I 2020 vil 70 procent af vores strøm være fra vedvarende energi. For at nå EU-kravet vil det kræve ca. 200.000 elbiler i 2020 (ca. 9 procent af bilparken). De 200.000 elbiler vil spare det danske samfund knap 1 milliard kroner om året i brændstofomkostninger. Elbiler vil umiddelbart mere end halvere CO₂-udslippet i forhold til tilsvarende benzinbiler. CO₂-fordelen vil stige i takt med udbygningen af vindstrøm. En gennemsnitlig benzinbil købt i 2014 vil, når den ophugges i 2030, samlet have udledt 42 tons CO₂. Til sammenligning vil en elbil købt i 2014 over samme periode have udledt 8 tons CO₂. Elbiløsningen har dog en alvorlig udfordring. Hvis der skal være 200.000 elbiler i 2020 skal ca. 1/6 af de nye biler, der købes i de næste 7 år, være elbiler. Det kræver, at en stor andel af de nybilskunder, der kan opfylde deres kørselsbehov med en elbil, rent faktisk vælger en elbil. Det sker desværre ikke i dag. Elbilerne står klar hos bilforhandlerne. De vinder sribet af priser hos bilanmeldere. Vindmøllestrømmen og infrastrukturen er på plads. Men selv om interessen er stor, ender stort set alle nybilskunder med at købe en gammeldags benzinbil frem for en tilsvarende elbil. Det har en helt åbenlys årsag: Både registreringsafgiften

og ejerafgiften udregnes i dag efter en stærkt forældet værdi for god brændstofsøkonomi. På grund af denne fejl tildeles benzinbiler i dag enorme uberettigede rabatter, der betyder, at næsten alle nybilskunder stadig vælger benzinbiler. Problemet stammer fra dengang, VK-regeringen i 2007 ganske fornuftigt omlagde registreringsafgiften og ejerafgiften fra kun at være baseret på bilens værdi og vægt til at variere efter bilens brændstofeffektivitet. I 2007 havde nye biler en gennemsnitlig brændstoføkonomi på 16 km/l. Med 2007-omlægningen af registreringsafgiften straffes biler, der kører kortere end dette gennemsnit, med 1.000 kr. per kilometer, mens biler, der lå over gennemsnittet, belønnes med 4.000 kr. for hver kilometer, de kører længere end 16km/l.


DEN GRØNNE ejerafgift er baseret på det samme princip. Biler, der kørte 16 km/l, kunne beholde den gamle vægtafgift på ca. 2.200 kr./år. Biler med ringere brændstoføkonomi skulle betale mere, mens biler, der kørte længere, gradvist fik nedsat ejerafgiften. De mest effektive biler slap med en årlig ejerafgift på blot 580 kr., hvis de kørte 20 km/l eller derover. Problemet er, at det skæringspunkt, der bruges til beregning af afgifterne, ikke har fulgt bilernes teknologiske udvikling. Afgifterne udregnes stadig efter 2007-gennemsnittet på 16 km/l, selv om gennemsnittet for nye biler i dag ligger over 21 km/l. Det forældede mål for energieffektivitet betyder, at staten i dag giver uberettiget effektivitetsrabat til stort set alle nye biler. En ny bil, der officielt kører 19 km/l, altså 2 km/l under gennemsnittet, modtager således en rabat på 12.000 kroner for at være særlig energieffektiv. Med over 170.000 nye personbiler per år og en gennemsnitlig effektivitet på over 21 km/l betyder det forældede skæringspunkt, at staten i 2013 alene via registreringsafgiften gav uberettigede rabatter til benzinbiler for knap 4 milliarder kroner. Provenutabet stiger år for år. Siden regeringen i regeringsgrundlaget i 2011 lovede en tiltrængt revision af bilafgifterne, er statskassens årlige tab på grund af det forældede skæringspunkt i registreringsafgiften næsten fordoblet.

I DEN GRØNNE ejerafgift resulterer den samme fejl med det stærkt forældede 16 km/l-gennemsnit i uberettigede rabatter i størrelsesordenen 3,6 milliarder per år. For staten er resultatet af det forældede skæringspunkt et stort og stigende tab, som i 2014 nok havner mellem 8 og 9 milliarder kroner. De enorme uberettigede rabatter til benzinbiler betyder altså, at næsten alle nybils-kunder stadig køber benzinbiler, uanset at de kunne have opfyldt deres kørselsbehov med elbil. Løsningen er heldigvis lige så åbenlys som fejlen. Skæringspunktet for brændstofeffektivitet i både registreringsafgiften og ejerafgiften skal ganske simpelt opdateres, så det følger den teknologiske udvikling.

analyse@pol.dk

Dan Belusa er miljøkonsulent, tidligere kampagnemedarbejder i Greenpeace, med speciale i GMO, landbrug og biobrændstof.

Lika { 0 }

 Tweet 0

Dette indlæg blev udgivet i Biobrændstof, Debat, elbil, transport og tagget Afgifter, Notat/høringssvar, Politiken, Trykt artikel den 6. juni 2014
[<http://dan.belusa.dk/2014/06/06/debat-kml-uberettigede-rabatter-svaekker-klima/>].