



## Omlagt bilafgift kan stoppe eksplosion i antallet af biler

**En omlægning af bilafgifterne er et nødvendigt skridt på vejen, hvis CO<sub>2</sub>-udledninger skal nedbringes, mener Det Økologiske Råd, som har en klar anbefaling til de politiske partier i anledning af valgkampen.**

Transportområdet er kommet på dagsordenen i forbindelse med valgkampen, og det er stærkt tiltrængt, for transporten er den store akilleshæl i arbejdet med at få nedbragt de danske CO<sub>2</sub>-udledninger.

Det nye parti Alternativet har foreslået en billigere offentlig transport, og det giver en række fordele. Men det reducerer kun bilkørslen med ganske få procent, sådan som professor Per Houmann Jespersen fra RUC har gjort opmærksom på. Derfor er der brug for flere tiltag for at komme i mål, rettet mod privatbilismen.

*"Løsningen ligger ikke mindst i en mere tidssvarende beskatning af bilerne. Faldende afgifter har de senere år resulteret i øget bilsalg",* siger sekretariatschef Christian Ege Jørgensen fra Det Økologiske Råd.

Den nuværende bilbeskatning har ført til stigende bilsalg, især af mindre biler. Siden 2007 har man givet et fradrag i registreringsafgiften og den grønne ejerafgift, hvis bilen kører længere end 16 km pr. liter benzin eller 18 pr. liter diesel. Det var en god løsning i 2007, men siden har man fastholdt grænserne uændret. Det er en klar designfejl. For med EU's skærpede krav kører de mest energiokonomiske biler i dag meget længere på literen.

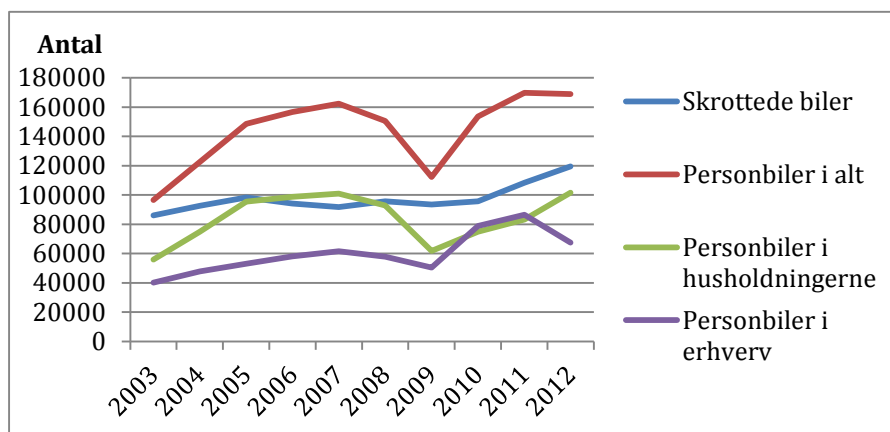
Samtidig lagde man en ekstra afgift på biler med dårlig brændstoføkonomi. Men denne var langt mindre end belønningen for god brændstoføkonomi. Afgiftssystemet giver ikke længere nogen tilskyndelse til at vælge en brændstofeffektiv bil, idet man i dag giver afgiftsrabat til over 90% af alle nye biler. Det, der oprindeligt var en god tanke er endt som en veritabel bilfest. Siden 2003 er bilparken vokset ca. 20 % til skade for klimaet. Samtidig er skatteprovenuet fra bilskatterne er faldet drastisk.

EU-kommissionen har for nyligt bemærket, at Danmark er et af de lande i Europa, der har den største udledning pr. person fra vejtransporten.

*"Vi foreslår, at loven revideres, så kun de mest energieffektive biler får nedslag i registreringsafgiften",* udtaler Christian Ege. "Det er vigtigt, at grænsen for nedslag i bilafgifterne følger med den teknologiske udvikling og hæves i takt med, at bilerne bliver mere energieffektive".

### **For mere information:**

Christian Ege, sekretariatsleder i Det Økologiske Råd, tlf. 3318 1933 eller mobil 2858 0698



Figur 1: Udvikling i nyregistrerede og skrottede personbiler i perioden 2003-2012. Kilde: Statistikbanken/BIL5 og miljøordning for biler. Note: Differencen mellem de skrottede biler og væksten i den samlede personbilsbestand kan skyldes brugtbilshandel og eksport af brugte biler.

## Uddybning af forslag til ændret registreringsafgift

I 2007 blev registreringsafgiften gjort delvis afhængig af bilens brændstofforbrug. Ideen var at tilskynde bilkøberne til at anskaffe sig de mest brændstofbesparende biler. Man definerede et knæpunkt på henholdsvis 16 km/l for benzin og 18 km/l for dieslbiler. Biler, der kører længere på literen præmieres med 4.000 kroners afgiftsreduktion for hver km, de kører længere på literen end nævnte knæpunkt.

De, der kører *kortere* "straffes" tilsvarende, men kun med 1.000 kr. pr. km. Allerede her lå en skævhed, som gav faldende provenu. Men siden da har den teknologiske udvikling, og krav fra EU til nye biler, medført, at den gennemsnitlige nye bil kører 3-4 km. længere på literen. Det har medført, at man i dag præmierer ca. 90 procent af de nye biler, som om de var særligt brændstofbesparende. Knæpunktet for afgiftsreduktion/forøgelse for biler gøres tidssvarende, dvs. ændres til 19 km/liter for benzinbiler og til 21 km/liter for dieslbiler (i dag er det hhv. 16 og 18 km/l).

Fremadrettet justeres knæpunktet med den teknologiske udvikling. I praksis kan Folketinget én gang om året vedtage nye knæpunkter. Samtidig hæves "straffen" til 4.000 kr. per km/l biler kører under knæpunktet (i dag er det 1.000 kr.). Ved disse to tiltag kan man fjerne det provenutab, som er opstået som følge af 2007-reformen. Hermed kan man i en årrække neutralisere det provenutab, som vil følge af fortsat afgiftsfritagelse for elbiler.