



9. juni 2015

Pressemeddelelse

El-biler kan bane vejen for CO₂-neutralt Danmark i 2050

Hvis Danmark skal være CO₂-neutralt i 2050, er der ingen vej uden om el-biler. El-biler kan allerede i 2035 gøre persontransporten CO₂-neutral i drift. Teknologien er klar, men politikerne tøver af finanspolitiske årsager. Det Økologiske Råd foreslår en løsning, men den kræver, at politikerne tænker langsigtet.

El-biler er nødvendige for miljø, klima, forsyningsikkerhed og udnyttelse af fortsat mere vindkraft. Alligevel tøver politikerne med at forlænge afgiftsfritagelsen af el-biler længere end udgangen af 2016. Årsagen er, at politikerne frygter, at afgiftsfritagelsen på sigt kan lave hul i skattekassen, når el-bilsalget øges.

"Politikerne er nødt til at tænke lidt mere langsigtet, og forlænge afgiftsfritagelsen for el-biler i mere end blot et år af gangen, hvis vi skal realisere målsætningen om at blive CO₂-neutrale i 2050", siger seniorrådgiver i Det Økologiske Råd, Kåre Press-Kristensen.

Det Økologiske Råd foreslår

At el-biler afgiftsfritages indtil det første år, hvor der indregistreres 20.000 el-biler. Dette ventes at kunne ske omkring 2022. Fritagelsen finansieres ved at gøre registreringsafgiften for benzin- og dieselmotorer tidssvarende. Det sker ved at neutralisere det fald i provent, som er indbygget i den nuværende afgift (se side 2). El-biler placeres derefter på et lavt afgiftstrin, der afspejler deres store miljø- og klimafordele. Afgiftstrinnet indføres oppefra over en årrække, så de dyreste el-biler rammes først og mest af afgiften. Til den tid vil el-bilernes hastige udvikling have gjort dem økonomisk og teknisk attraktive, selv med afgifter.

"Forslaget vil fremme salget af el-biler og derved den grønne omstilling. Forslaget kan indrettes så det er finanspolitisk neutralt, og det gradvis udskifter bilparken med el-biler. Men det kræver, at politikerne tænker langsigtet", siger Kåre Press-Kristensen.

El-biler er næsten CO₂-neutrale i drift i 2035

El-biler udleder under halvt så meget CO₂ som en gennemsnitlig ny benzin- eller dieselmotor, når man indregner udledning fra kraftværker. Men da der sker en hurtig indfasning af vedvarende energi i el-forsyningen, vil en ny el-bil i dag udlede fire gange mindre CO₂ i løbet af sin levetid sammenholdt med en god konventionel minibil. I 2035 forventes el-produktionen at være CO₂-neutral, hvorved el-biler kan betragtes som (næsten) CO₂-neutrale i drift. Se figur 1.

CO₂-udslippet fra det samlede danske energiforbrug er faldet knap en tredjedel siden 1990, men udslippet fra transport er samtidig steget 13 procent. Se figur 2. Transportsektoren er således fortsat det store klimaproblem.

Yderligere oplysninger

Seniorrådgiver i Det Økologiske Råd, Kåre Press-Kristensen, tlf. 2281 1027

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

Uddybning

Registreringsafgiften for benzin- og dieslbiler gøres tidssvarende

I 2007 blev registreringsafgiften gjort delvis afhængig af bilens brændstofforbrug. Ideen var at tilskynde bilkøberne til at købe de mest brændstofbesparende biler. Man definerede et knæpunkt på henholdsvis 16 km/l for benzinbiler 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 de nævnte knæpunkter. 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 betyder, at man i dag præmierer næsten alle (ca. 90 procent) nye biler, også selv om de ikke er særligt brændstofbesparende efter dagens standard. Knæpunktet for afgiftsreduktion/forøgelse for biler skal 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. Samtidig hæves "straffen" til 4.000 kr. per km/l for biler, som kører under knæpunktet (i dag er det 1.000 kr.). Ved disse to tiltag kan man fjerne det provenutab, som er kommet som følge af 2007-reformen. Hermed kan man i en årrække neutralisere det provenutab, som vil følge af fortsat afgiftsfritagelse for el-biler.

CO₂-udslippets udvikling

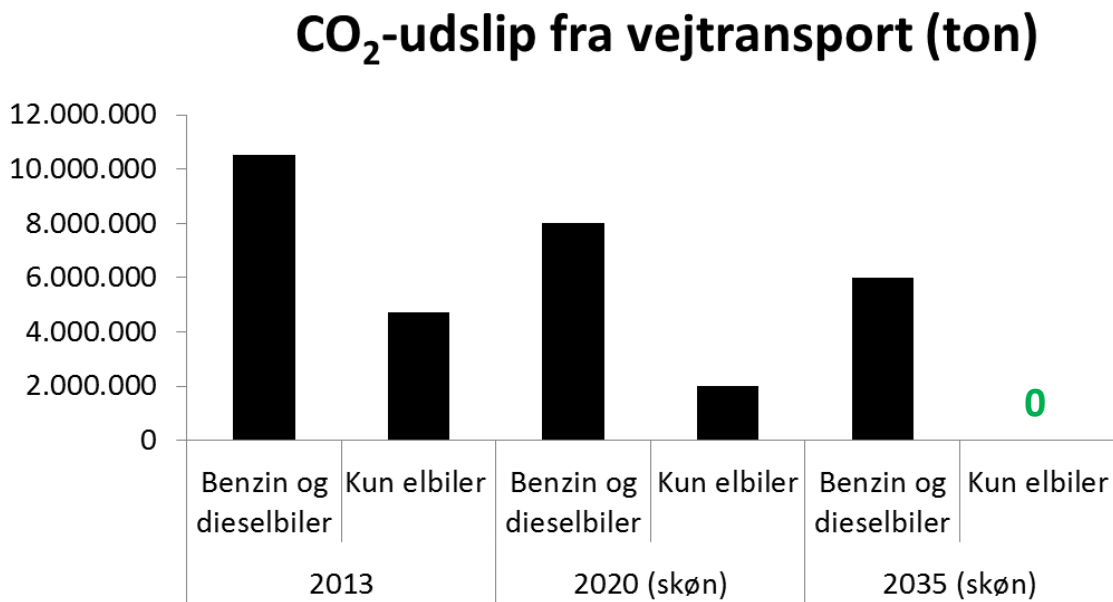
CO₂-udslippet fra det samlede danske energiforbrug er faldet knap en tredjedel siden 1990. Faldet dækker imidlertid over væsentlige forskelle. CO₂-emissionen fra el-produktionen, husholdningerne samt handel og service er halveret, mens udslippet fra fjernvarme og produktionserhverv er faldet en tredjedel. Til sammenligning er udslippet fra transport steget 13 procent. Se figur 2.

Flere små biler og tilsætning af biobrændstoffer har dog fået CO₂-udslippet fra transportsektoren til at falde lidt de seneste år. Men biobrændstoffer baseres fortsat primært på fødevarer og er ikke CO₂-neutrale, selv om de officielt regnes for CO₂-neutrale.

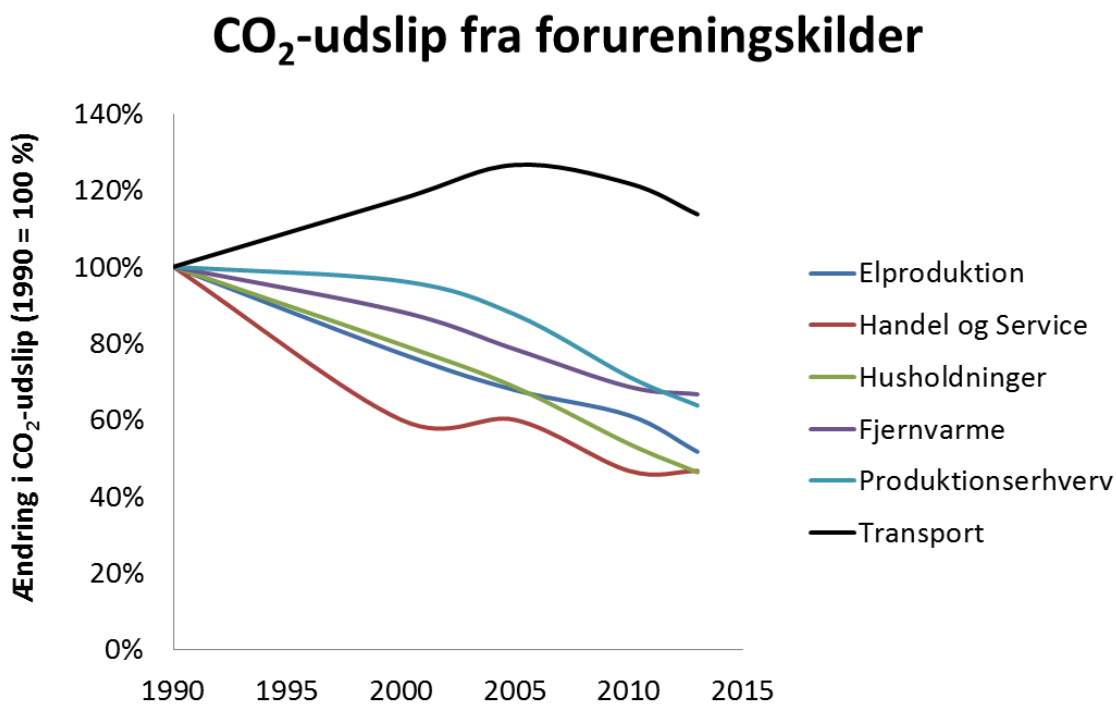
Fakta

El-biler kan dække mindst 95 procent af danskernes daglige transportbehov. Både rækkevidde og opladningsmuligheder bliver hele tiden bedre, ligesom el-bilerne falder i pris. El-biler støjer mindre end konventionelle biler og udleder ingen luftforurening. El-biler er tre gange så energieffektive som konventionelle biler og minimerer derved hele transportsektorens energibehov. Endelig er el-biler uafhængige af olieprisen, som blandt andet er bestemt af ustabile regimer i Mellemøsten.

Figur 1: Elbiler kan gøre persontransporten CO₂-neutral.



Figur 2: Modsat alle andre sektorer er CO₂-udslippet fra transporten steget siden 1990.



Kilde: Energistatistik 2013, Energistyrelsen.