



Folketingets Finansudvalg
Christiansborg

5. september 2018

Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. L 241 1 (Alm. del) af 30. august 2018 stillet efter ønske fra Josephine Fock (ALT)

Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for konsekvenserne for drivhusgasudledningen af regeringens forslag i finanslov for 2019 samt regeringens plan om, at registreringsafgiften på elbiler til nytår stiger fra 20 pct. af satsen for benzin- og dieselmotorer til 40 pct.?

Svar

Der er stillet tre spørgsmål, der omhandler påvirkningen på drivhusgasudledningerne af regeringens forslag til finanslov for 2019 (L 241 1, 2 og 6). Der er på den baggrund udarbejdet et samlet svar for de tre spørgsmål, da der vurderes at være et betydeligt overlap herimellem. Herudover er der også spurgt til regeringens plan om ændring i registreringsafgiften i spørgsmål nr. L241 1, hvilket ligeledes behandles i nedenstående svar.

Regeringens finanslovsforslag for 2019

Der er spurgt til en samlet oversigt over de drivhusgasreducerende og -forøgende tiltag i regeringens finanslovsforslag for 2019. Det bemærkes indledningsvist, at der med regeringens finanslovsforslag for 2019 fremlægges et forslag for alle statens udgifter. Det har betydning for aktiviteten i samfundet, hvilket kan have en afledt betydning for drivhusgasudledningerne. Det vurderes ikke muligt at udarbejde en opgørelse for sådanne afledte effekter på drivhusgasudledningen.

På den baggrund er der udarbejdet en oversigt nedenfor over nye konkrete tiltag på finanslovsforslaget for 2019, der vurderes at kunne have mere direkte betydning for drivhusgasudledningerne. Disse tiltag omfatter:

- Reserve til grønne initiativer: Der afsættes en reserve til grønne initiativer på 250 mio. kr. årligt fra 2019-2022. Reserven ventes bl.a. udmøntet i forbindelse med regeringens kommende klimaudspil, hvilket vil reducere drivhusgasudledningerne.
- Lempelse af elvarmeafgift for sommerhuse: En lempelse af elvarmeafgiften skønnes at fremme brugen af fx el-drevne varmepumper, hvilket vil reducere drivhusgasudledningerne.

- Forhøjet befordringsfradrag i yderkommuner (ø-fradrag): En forhøjelse af befordringsfradraget kan føre til en øget trafikvækst, hvilket kan medføre en mindre stigning i udledningerne afhængigt af bilparkens sammensætning.
- Brofradrag for pendlere på Kronprinsesse Marys bro: Et brofradrag for pendlere kan have betydning for drivhusgasudledningerne. På den ene side kan et fradrag føre til en øget trafikvækst, hvilket kan føre til en mindre stigning i udledningerne afhængig af bilparkens sammensætning. På den anden side kan et brofradrag også medføre, at flere pendlere substituerer væk fra andre broforbindelser i området, hvilket kan reducere trafikvæksten samlet set.
- Udvikling af standardkoncept for færger til ø-sejlads: Initiativet indebærer, at der udstedes en driftsunderskudsgaranti i forbindelse med indkøbet af én standardfærge (hybrid), der bl.a. kan lejes af kommuner med øer. Såfremt initiativet på sigt bidrager til, at kommunal sejlads med standardfærger (hybridfærger) helt/delvist erstatter sejlads med mere drivhusgasintensive transportformer kan det potentielt reducere udledningerne.

Det bemærkes, at det ikke har været muligt nærmere at vurdere drivhusgasudledningerne ved de anførte tiltag ovenfor inden for svarfristen. Det bemærkes, at reserven til grønne initiativer ikke er udmøntet endnu, hvorfor effekterne på drivhusgasudledningerne ikke kan opgøres.

Herudover er der spurgt til, hvordan regeringens forslag til finanslov for 2019 ventes at bidrage til at reducere udledningerne fra transportsektoren, så Danmark, jf. regeringens målsætning, er et nulemissionssamfund i 2050. Som anført ovenfor afsættes der med regeringens finanslovsforslag for 2019 en grøn reserve, der bl.a. planlægges udmøntet som en del af regeringens kommende klimaudspil. Klimaudspillet vil bidrage til, at Danmark indfrier sin reduktionsforpligtelse for drivhusgasudledninger i de ikke-kvotebelagte sektorer i 2030, der inkluderer transportsektoren.

Klimaudspillet følger op energiaftalen af 29. juni 2018, som regeringen indgik sammen alle Folketingets partier. Det fremgår af aftalen, at parterne er enige om, at Danmark vil arbejde for et mål om netto-nuludledning i EU og Danmark senest i 2050. Aftalen indeholder en række initiativer, herunder lempelse af elvarmeafgiften og tilskudspulje til energibesparelser, der bidrager til at reducere CO₂-udledningen uden for kvotesektoren. Samlet set skønnes aftalen at medføre en reduktion i CO₂-udledningen i de ikke-kvotebelagte sektorer på ca. 1,1-1,5 mio. tons CO₂ i 2021-2030. Der er i aftalen ligeledes afsat en pulje til grøn transport på 100 mio. kr. årligt i perioden 2020-2024.

Ændring i registreringsafgiften

Regeringen indgik i oktober 2015 sammen med S, DF og R *elbilsaftalen*. Uden elbilsaftalen ville el- og brintbiler være blevet omfattet af fuld registreringsafgift pr. 1. januar 2016. Med *elbilsaftalen* blev det besluttet, at elbiler skulle indføres gradvist i den generelle registreringsafgift. Aftalen satte et loft over afgiften på den del af elbilens pris inden afgift, der ligger under 0,8 mio. kr. Loftet blev fastsat til 20 pct. i 2016, 40 pct. i 2017, 65 pct. i 2018, 90 pct. i 2019 og 100 pct. i 2020. I april 2017 blev det besluttet at udskyde indfasningen således at loftet i 2017 og 2018 er 20 pct., mens indfasningen først skulle forsætte i 2019. En afgift på elbiler på 40 pct. i 2019 vil således være lavere end, hvad der ville være gældende uden *elbilsaftalen*. Dette betyder også, at *elbilsaftalen* fra oktober 2015 og tilpasningen i april 2017 medfører lavere CO₂-udledninger.

I den resterende del af svaret er set på, hvad det isoleret set betyder for drivhusgasudledningerne (CO₂-udledningerne), at indfasningsprocenten i 2019 er 40 pct. i stedet for 20 pct.

En stigning i indfasningsprocenten for elbiler fra 20 pct. til 40 pct. pr. 1. januar 2019 skønnes at medføre et mindresalg af elbiler på ca. 200 stk. i 2019. Dette skønnes at medføre en merudledning på ca. 3.000-4.000 tons CO₂ i løbet af bilerens levetid, under forudsætning af at der købes konventionelle benzin- og dieslbiler i stedet.

Mindreprovenuet ved at undlade at hæve indfasningsprocenten i 2019 skønnes at være ca. 60-70 mio. kr. Det kan således skønnes, at omkostningen er 15.000-23.000 kr. pr. ton CO₂-reduktion ved at undlade at forhøje indfasningsprocenten fra 20 pct. til 40 pct. i 2019. Dette skal ses i sammenhæng med andre tiltag, herunder fx kvoteannullering, der skønnes at koste ca. 56 kr. pr. ton CO₂-reduktion.

Med venlig hilsen

Kristian Jensen
Finansminister