



Folketingets Finansudvalg
Christiansborg

7. december 2018

Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 46 (Alm. del) af 11. oktober 2018

Spørgsmål

DR Detektor omtalte den 9. oktober 2018 interne notater fra Finansministeriet, som viser, at det vil koste 88,6 mia. kr. at stoppe for salg af benzin- og dieslbiler i 2030. Vil ministeren opgøre, hvilke forudsætninger den nævnte opgørelse bygger på, og hvordan udgiftsposten fordeler sig hvert år i perioden frem til 2025? I samme tabel bedes ministeren også opgøre det finanspolitiske råderum, det demografiske træk og regeringens planlagte vækst i det offentlige forbrug frem til 2025.

Svar

Der oversendes hermed revideret svar på spørgsmål nr. 46 (alm. del) af 11. oktober 2018. Svaret er revideret, da de tal for antal nyregistrerede el- og plug-in hybridbiler i årene 2018-2030, som blev anvendt i besvarelsen, ikke er de korrekte tal fra Basisfremskrivningen. Finansministeriet er blevet gjort opmærksom på, at svaret endvidere har indeholdt foreløbige tal i tabel 2, der er opdateret i denne version.

Som det fremgår af spørgsmålet, er der tale om et internt notat. Af principielle årsager kommenterer Finansministeriet ikke på interne notater.

Det kan dog tilføjes, at i forbindelse med udarbejdelsen af regeringens Klima- og luftudspil "*Sammen om en grønner fremtid*" har regeringen set på hvilke omkostninger, der under en række forudsætninger kunne forventes ved en målsætning om at alle nyregistrerede biler i 2030 skal være lavemissionsbiler.

Der er potentielt set tale om en betydelig omkostning, som afhænger helt afgørende af den fremtidige teknologiske udvikling.

Regeringen har derfor besluttet at nedsætte en kommission, der skal analysere konsekvenserne af en sådan målsætning og udarbejde en samlet strategi, der kan sikre en realisering af målsætningen.

Skøn over omkostningerne ved at nå målsætningen er behæftet med meget stor usikkerhed. Det skyldes blandt andet, at omkostningerne ved at nå dette mål af-

hænger af ukendte faktorer som den fremtidige teknologiske udvikling for lavemissionsbiler og husholdningernes og erhvervenes betalingsvillighed for at få mere klimavenlige biler.

I skønnet over de mulige omkostninger er Energistyrelsens Basisfremskrivning 2018 lagt til grund for, hvad salget af lavemissionsbiler vil være uden yderligere politiske tiltag. Det forventede salg af lavemissionsbiler uden yderligere politiske initiativer men inklusiv forventet teknologisk udvikling er vist i *tabel 1*.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Elbil	1.880	1.970	4.510	4.720	7.070	7.760	10.300	13.300	17.920	22.640	28.730	35.690
Plug-in hybridbil	950	700	1.520	2.360	3.810	4.860	7.230	8.870	11.610	14.440	18.220	22.620
I alt	2.830	2.670	6.030	7.080	10.880	12.620	17.530	22.200	29.530	37.080	46.950	58.310
Pct. af samlet salg	1,4	1,3	3,0	3,5	5,2	5,9	7,9	9,7	12,5	15,2	18,5	22,2

Anm.: Prognosen fra Energistyrelsen tager udgangspunkt i et ”frosen policy”-scenarie.

Kilde: Energistyrelsens Basisfremskrivning 2018

Et skøn over omkostningerne ved at nå målsætningen kan herefter laves i to trin.

Først laves en beregningsteknisk fremskrivning, hvor salget i basisfremskrivningen i de enkelte år er tvunget op på et niveau, så nysalget af lavemissionsbiler i 2030 ender på 100 pct. For at få en nogenlunde jævn stigning i salget af lavemissionsbiler forøges salget i basisfremskrivningen med samme faktor i alle år bortset fra de førstkomende år.

På baggrund af den beregningstekniske fremskrivning har Skatteministeriet skønnet, hvad mindreprovenuet vil være, hvis der for 2019 og 2020 antages de nye virkemidler, der ligger i klima- og luftudspillet, og fra 2021 til 2030 antages en fastholdt registreringsafgift for el- og plug-in hybridbiler svarende til reglerne i 2018.

Skatteministeriet skønner på baggrund af ovenstående forudsætninger, at det samlede mindreprovenu fra registrerings-, ejer-/vægt-/udlignings- og brændstofafgifterne for perioden 2019-2030 vil være i størrelsesordenen 50 mia. kr.

Andet trin er at skønne over hvor store yderligere omkostninger, der vil være nødvendige for at nå målsætningen. Det er meget usikkert hvilke yderligere virkemidler, der skal til for at nå målsætningen, ligesom målet må forventes at kunne nås på forskellige måder. Dette bidrager til den store usikkerhed, der er forbundet med at skønne over de yderligere omkostninger.

For 2019 og 2020 er der ikke antaget at være yderligere omkostninger, da omkostningerne ved at nå salgstillene er indeholdt i Skatteministeriets beregninger. I 2021 og frem til 2030 er der beregningsteknisk antaget at være en yderligere omkostning ved at nå målsætningen. Omkostningen er antaget at være størst i starten af perioden og derefter faldende i takt med, at den teknologiske udvikling gør lavemissionsbiler mere konkurrencedygtige. Generelt er den yderligere omkostning antaget at være større for elbiler end for plug-in hybridbiler, da plug-in hybridbiler vurderes at være mere konkurrencedygtige i forhold til konventionelle biler, hvilket salgstillene for 2018 indtil nu også tyder på.

Med ovenstående antagelser skønnes de yderligere omkostninger ved at nå målsætningen at kunne udgøre op mod 50 mia. kr. frem mod 2030.

På trods af, at de enkelte skøn er behæftet med meget stor usikkerhed, skønnes det, at det er sandsynligt, at omkostningerne ved at nå målsætningen, om at alle nyregistrerede biler i 2030 er lavemissionsbiler, vil være i størrelsesordenen 50-100 mia. kr. I tabel 2 er omkostningerne frem mod 2025 vist år for år.

Kommissionen vil nu få til opgave at komme med mere præcise bud på omkostningerne ved indfrielsen af regeringens målsætning, hvordan målsætningen kan indfries, og hvordan omkostningerne kan håndteres.

Tabel 2 indeholder desuden som efterspurgt det finanspolitiske råderum, væksten i det demografiske træk og regeringens planlagte vækst i det offentlige forbrug.

Tabel 2

Skønnede omkostninger forbundet med at nå målsætningen om 100 pct. af nysalg af lavemissionsbiler i 2030, samt tal for finanspolitiske råderum, skønnet vækst i det demografiske træk og vækst i det offentlige forbrug

Mia. kr. (2019-priser)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Skønnede omkostninger ved målsætning	0,1	0,2	½-1	1-2½	2½-4½	2½-4½	3-5½
Finanspolitisk råderum (målt ift. 2018) ¹⁾	4¼	5½	7½	12¼	18¼	23¼	27½
Demografisk træk	3½	6½	9½	13	16	19½	23½
Realvækst i det offentlige forbrug ekskl. afskrivninger (pct.) ²⁾	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,3	0,3

Anm.: 1) Det finanspolitiske råderum er målt som den beregningsteknisk mulige vækst i det offentlige forbrug ekskl. afskrivninger inden for de finanspolitiske mål. Råderummet opgøres aktuelt ift. udgiftsniveauet i 2018. Råderummet for 2019 er udmøntet med finansloven for 2019. Tages der højde herfor vil råderummet på grund af augustfremskrivningen udgøre 23½ mia. kr. i 2025 (målt i forhold til 2019). Råderummet er opgjort med usikkerhed, som er stigende ud i tid.

2) Det reale offentlige forbrug er opgjort ekskl. afskrivninger ved input-metoden.

På grund af afrundinger summer delelementer ikke nødvendigvis til totalen.

Kilde: Danmarks Statistik, Opdateret 2025-forløb, august 2018 og egne beregninger.

Det finanspolitiske råderum frem mod 2025 er et mål for hvor meget plads, der er til nye politiske initiativer på skatte- og udgiftsområdet, herunder realvækst i det

offentlige forbrug eller andre politiske initiativer, inden for målet om strukturel balance i 2025.

Råderummet er senest opgjort i forbindelse med den mellemfristede fremskrivning fra august 2018 (Opdateret 2025-forløb, august 2018), hvor det blev skønnet til 27½ mia. kr. (2019-priser) frem mod 2025 målt i forhold til udgiftsniveauet i 2018.

Det bemærkes, at det demografiske træk er et beregningsteknisk mål, der opgør hvor meget ressourceanvendelsen til offentligt forbrug rent mekanisk vil ændre sig, hvis befolkningen ændrer sig, og det forudsættes at den reale udgift pr. bruger er fastholdt uændret, dog med en korrektion for delvis sund aldring.

Opgørelsen af det demografiske træk er således af mekanisk karakter og skal generelt fortolkes varsomt. Opgørelsen tager blandt andet ikke højde for mulige produktivetsforbedringer i den offentlige sektor, eller at der i praksis vil være forskellige ønsker til politiske prioriteringer ud fra lokale ønsker og behov. Det demografiske træk indgår primært som et input i de langsigtede fremskrivninger af dansk økonomi.

Opgørelsen af det demografiske træk er således ikke tiltænkt til beregninger af fx det konkrete udgiftstræk i de enkelte år, og er heller ikke udtryk for udgifter, der skal findes konkret finansiering til. Derfor er det demografiske træk således heller ikke udgifter, som det finanspolitiske råderum skal dække.

I *Opdateret 2025-forløb: Grundlag for udgiftslofter 2022* (august 2018) forudsættes det reale offentlige forbrug i gennemsnit at vokse med 0,4 pct. årligt frem mod 2025. Det svarer til regeringens målsætning om en basisrealvækst på 0,3 pct. tillagt det substantielle løft af forsvaret, jf. *Forsvarsforlig 2018-23* (januar 2018). Forudsætningen om realvæksten i det offentlige forbrug skal ses i sammenhæng med, at der i det mellemfristede forløb - ud over forbrugsvæksten - er indregnet en reserve til regeringens øvrige politiske prioriteringer, der udgør ca. 14¼ mia. kr. i 2025. Både forbrugsvæksten og reserven til øvrige prioriteringer indgår i det finanspolitiske råderum.

Med venlig hilsen

Kristian Jensen
Finansminister