



KLIMA-, ENERGI- OG
BYGNINGSMINISTERIET

DET TALTE ORD GÆLDER

Klima-, energi- og bygningsministerens besvarelse af samrådsspørgsmål J om omlægning af bilafgifterne i Folketingets Skatteudvalg den 31. oktober 2014

[Kontor/afdeling]

[Dato]

J nr. [XXX]

/

Energistyrelsen

J nr. 6501/6507-1810

Ref. ULO

SAU alm. del Samrådsspørgsmål J

”Er ministeren enig i, at en omlægning af bilafgifterne i en mere klimavenlig retning vil bidrage til, at vi kan nå målsætningen om at reducere CO₂-udslippet med 40 pct. i 2020?”

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Lisbeth Bech Poulsen (SF).

Indledning:

Jeg vil gerne starte med at takke for spørgsmålet. Omlægning af bilafgifterne er et vigtigt emne, og spørgsmålet er interessant at besvare, fordi det har mange facetter.

Af regeringsgrundlaget fremgår det, at regeringen vil fremsætte forslag til en provenuneutral reform af bilafgifterne. Denne omlægning skal understøtte en nedbringelse af



CO₂ udledningen og forureningen fra transportsektoren.

Det fremgår også af regeringsgrundlaget, at regeringen har en målsætning om at gøre Danmark uafhængig af fossile brændstoffer, og at en ny transportpolitik derfor skal sammentænke Danmarks infrastrukturelle og miljømæssige udfordringer.

At lave en hensigtsmæssig omlægning af bilafgifterne er en stor udfordring. Afgifterne har store samfundsøkonomiske konsekvenser, stor betydning for vores mobilitet og direkte betydning for privatøkonomien. Denne meget vanskelige opgave er ressortmæssigt placeret hos min kollega skatteministeren.

Sammenhængen med mit arbejdsområde ligger i, at personbilerne udgør en væsentlig del af Danmarks samlede drivhusgasudledning, og personbilerne er i dag næsten helt afhængige af fossile brændstoffer. Bilafgifter har derfor en vigtig relation til udfordringerne på klima- og energiområdet, da de har afgørende indflydelse på, hvilke biler der sælges.

Energistyrelsen har netop offentliggjort en ny basisfremskrivning for energiforbruget, hvori der også indgår en fremskrivning af CO₂-udledningen fra transportsektoren. Frem mod



2020 forventes et fald i energiforbruget inden for vejtransport. Det ser derfor ud til, at kurven for vejtransportens CO₂-udledning endelig er knækket. Det er nyt.

I perioden frem til 2020 vil der måske blive solgt omkring 800.000 nye biler i DK. Disse biler vil dermed udgøre cirka en tredjedel af den samlede bilpark i 2020, og bilerne vil have en levetid, der rækker meget længere end 2020. Det er derfor relevant at se på en omlægning af afgifterne.

Sammenhængen mellem biler og klima er også grunden til, at vores hjemlige strategi for fremme af energieffektive køretøjer er placeret i Klima-, Energi- og Bygningsministeriet, hvor vi blandt andet fremmer infrastruktur til el, gas og brint. Det samme gælder EU-forordningerne om bindende CO₂ krav til bilindustrien, hvor Danmark kontinuerligt arbejder for at få vedtaget stramme krav og dermed presse udviklingen i retning af mere klimavenlige køretøjer.

Til spørgsmålet om jeg er enig i, at en omlægning af bilafgifterne i en mere klimavenlig retning vil bidrage til, at vi kan nå målsætningen om at reducere CO₂-udslippet med 40 pct. i 2020? kan jeg svare ja, omend bidraget med en



provenuneutral omlægning vil være relativt begrænset.

Det skyldes først og fremmest, at det nuværende afgiftssystem allerede giver forbrugeren til at købe energirigtige biler. Ser man således på den hidtidige udvikling fra 2007 til 2013 er de gennemsnitlige CO₂-udledninger for nyregistrerede biler i Danmark reduceret med 29 pct., mens den gennemsnitlige CO₂-udledning for hele EU kun er reduceret med 20 pct.

Men der er en meget central pointe, jeg gerne vil understrege. Nemlig at energieffektivisering ikke *i sig selv* leder til fossiluafhængighed.

Det fremgår af regeringsgrundlaget, at Danmark skal være uafhængig af fossile brændsler i 2050. Det gælder også fossile brændsler i transportsektoren. Vi kan ikke fjerne fossile brændsler i transportsektoren bare ved at effektivisere de konventionelle biler, eller ved at køre mindre eller ved at omlægge til kollektiv transport.

Hvis vi skal bryde med afhængigheden af olie, er det helt centrale indsatsområde at komme over på alternative drivmidler baseret på vedvarende energi. Det vil sige, at der skal ske et skifte væk fra konventionel diesel og benzin



til vedvarende energikilder som f.eks. el og biobrændstoffer.

Udfordringen med at omstille transportsektoren består derfor også i at koble transportpolitikken tættere op på den generelle energipolitik. Det skyldes, at de to sektorer i stigende grad vil være baseret på samme "råstoffer" i form af elektricitet og alternative energikilder.

Så de rammer, vi skaber for den fremtidige, generelle energipolitik er derfor afgørende for produktionen og integrationen af forskellige VE-kilder. Det er ikke kun for omstillingen af vores energisektor generelt, men i høj grad også for omstillingen af transportsektoren.

Og i den omstilling er det vigtigt, at vi udnytter de store fordele, der knytter sig til elektrificering, dér hvor det kan lade sig gøre, f.eks. ved brug af elbiler. Det vil i sidste ende, give os et større råderum for at udnytte de andre vedvarende energikilder f.eks. biomasse, de steder, hvor vi ikke kan elektrificere, og det gælder eks. tung transport, skibe og fly.

Alternative drivmidler indgår derfor også i overvejelserne om en omlægning af bilafgifterne. Det vil naturligvis være meget hensigtsmæssigt, hvis en omlægning



understøtter vores mål om en fossiluafhængig transportsektor.

Samtidig er det naturligvis vigtigt at sikre, at en ændring af afgifterne til fordel for mere energieffektive køretøjer ikke udhules af eventuelle ændrede incitamentter, eksempelvis i form af et øget kørselsomfang. Det nytter ikke meget, hvis energibesparelser og CO₂ reduktioner opvejes af et merforbrug ved øget kørsel og f.eks. mindre brug af kollektiv trafik.

En anden vigtig pointe, jeg vil fremhæve er, at afgifter er et vigtigt virkemiddel, men kun ét af mange virkemidler.

Transportsektoren er kompliceret, og indfasning af nye eller bedre teknologier tager tid. Det skyldes først og fremmest, at der er millioner af biler, der skal udskiftes. Og millioner af brugere, der skal ændre adfærd.

Men også tilpasningen af den tilhørende infrastruktur er i sig selv en langsigtet og omkostningstung opgave. På den anden side er der stadig tid til 2050, og biler købt i dag vil være udskiftet inden da.

Så omstillingen kræver en tidlig indsats i forhold til tilpasning af infrastrukturen, mens der i forhold til bilparkens sammensætning er plads



til at afvente den teknologiske udvikling for at se, hvilke teknologier, der vinder frem.

Vi skal hele tiden, og ikke kun fra 2020, fremme de rette rammevilkår for vedvarende energi i transportsektoren. Udover afgifter drejer det sig om infrastruktur, markedsmodning og teknologiudvikling, både af køretøjer og af alternative drivmidler som el, biobrændstoffer og biogas.

Det gør vi allerede på mange måder. På *nationalt* plan gælder det f.eks. vores nationale tilskudsordninger til elbilspuljen og partnerskabspuljen til infrastruktur. Allerede i sit første år sikrede partnerskabspuljen næsten en fordobling af antallet af elbiler i Danmark.

Det gælder også vores indsats for at sikre hensigtsmæssige rammevilkår for f.eks. biogasproduktion, og det gælder bestræbelserne på at sikre infrastruktur langs de danske motorveje.

Internationalt spiller EU en helt særlig rolle, fordi teknologiudvikling og markedsmodning er afhængige af den internationale udvikling.

Derfor er det vigtigt, at vi fører en aktiv EU politik, f.eks. i relation til de før omtalte forordninger om CO₂ krav til bilindustrien. Det



gælder også reguleringen med hensyn til VE og biobrændstoffer, der er vigtige for, hvornår alternative teknologier og drivmidler kan blive konkurrencedygtige. Og det gælder bestræbelserne på at skabe en sammenhængende infrastruktur for f.eks. el- og gasbiler i Europa.

Helt overordnet set er det jo i høj grad den internationale klimadagsorden, der i sidste ende sætter nogle af de centrale rammer for omstillingen af transportsektoren.

En ambitiøs dansk politik vil ikke i sig selv, få de store bilfabrikanter til at udvikle flere og bedre el- eller biogaskøretøjer. Men en ambitiøs EU- eller FN-politik vil sende stærke signaler til fabrikanterne og skabe et attraktivt, internationalt marked med stor volumen. Dét vil for alvor flytte omstillingen af transportsektoren frem mod 2050.

Det er også baggrunden for, at den danske regering senest i forbindelse med beslutningen om EU's 2030-målsætninger har arbejdet for, at EU-kommissionen hurtigst muligt fremlægger nye forslag til en omstilling af den europæiske transportsektor.

Så lad mig til sidst understrege, at en omlægning af bilafgifterne kan have en positiv



effekt på indfrielsen af vores klimapolitiske målsætninger. Men det er kun ét blandt mange nødvendige instrumenter. En omlægning skal ske nænsomt, og den skal tage de nødvendige brede, samfundsmæssige hensyn, som skatteministeren så klart har forklaret.