



Folketingets Finansudvalg
Christiansborg

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

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 grønnere 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 afhænger 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*.

Tabel 1**Prognose for salg af el- og plug-in hybridbiler, 2019-2030**

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Elbil	2.030	2.180	4.960	5.240	7.840	8.660	11.570	15.010	20.340	25.880	33.030	41.350
Plug-in hybridbil	1.030	780	1.670	2.620	4.220	5.420	8.130	9.980	13.170	16.510	20.960	26.210
I alt	3.060	2.960	6.630	7.860	12.060	14.080	19.700	24.990	33.510	42.390	53.990	67.560
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 "frozen 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 førstkommande 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 hy-

brudbiler vurderes at være mere konkurrencedygtige i forhold til konventionelle biler, hvilket salgstallene 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. Desuden er vist det finanspolitiske råderum, det demografiske træk og regeringens planlagte vækst i det offentlige forbrug.

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

Skønnede omkostninger forbundet med at nå målsætningen om 100 pct. af nysalget er lavemissionsbiler i 2030, samt tal for råderum, skønnet demografisk og forventet offentligt forbrug

Mia. kr.	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Skønnede omkostninger ved målsætning	[0,1]	[0,2]	[½-1]	[1½-2½]	[2½-5]	[3-5]	[3½-5½]
Finanspolitisk råderum	[4¼]	[5½]	[7½]	[12¼]	[18¼]	[23¼]	[27½]
Demografisk træk	[3¼]	[6½]	[9¼]	[12¾]	[16¼]	[19¾]	[23¾]
Vækst i offentligt forbrug i ØR august 2018, i pct.	[0,4]	[0,6]	-	-	-	-	-

Med venlig hilsen

Kristian Jensen
Finansminister