

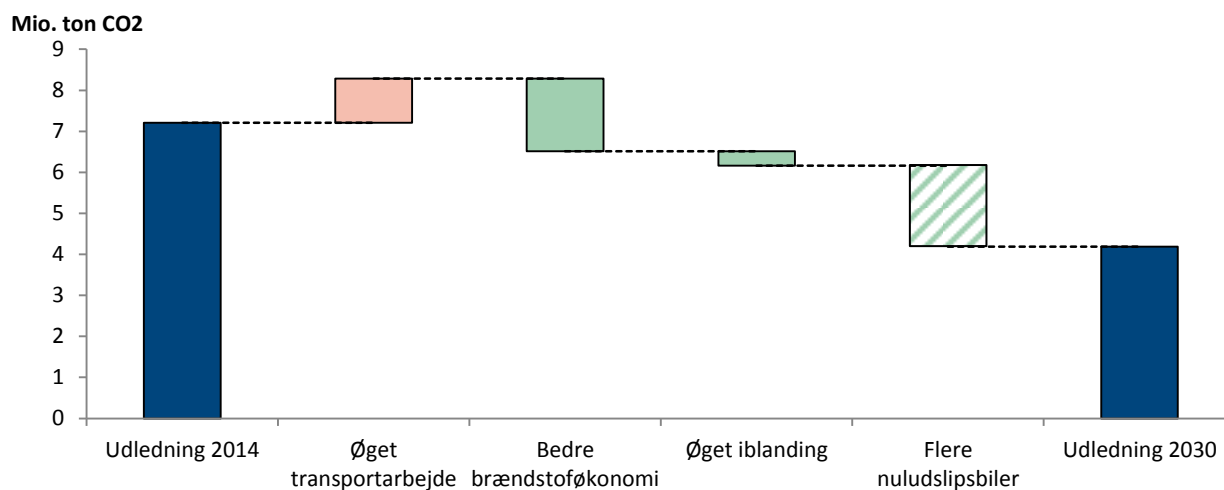
Elbiler og afgifter

Faktaark til Klimarådets rapport *Afgifter der forandrer – forslag til klimavenlige afgiftsomlægninger*

Juni 2016

Den danske ikke-kvotesektor kan forvente et ambitiøst reduktionsmål for 2030. EU vil snarest konkretisere hvert medlemslands mål, og Danmark kan regne med et mål tæt på 40 pct. reduktion i forhold til 2005. Transportens drivhusgasudledninger udgør en stor del af den danske ikke-kvotesektor, og derfor vil en betydelig omstilling af transporten være nødvendig inden 2030.

Udledningerne fra persontransporten på de danske veje er ikke faldet siden 2005. Denne del af transporten står for ca. halvdelen af transportens udledninger og er derfor særlig vigtig at få omstillet til vedvarende energi. Med de mest realistiske antagelser om fremtidens kørselsbehov, iblanding af biobrændstoffer i benzin og diesel og forbedret brændstoføkonomi for de konventionelle biler mangler vejpersontransporten stadig at eliminere ca. 2 mio. ton CO₂ i 2030, hvis denne del af transporten også skal reducere med 40 pct. i forhold til 2005.



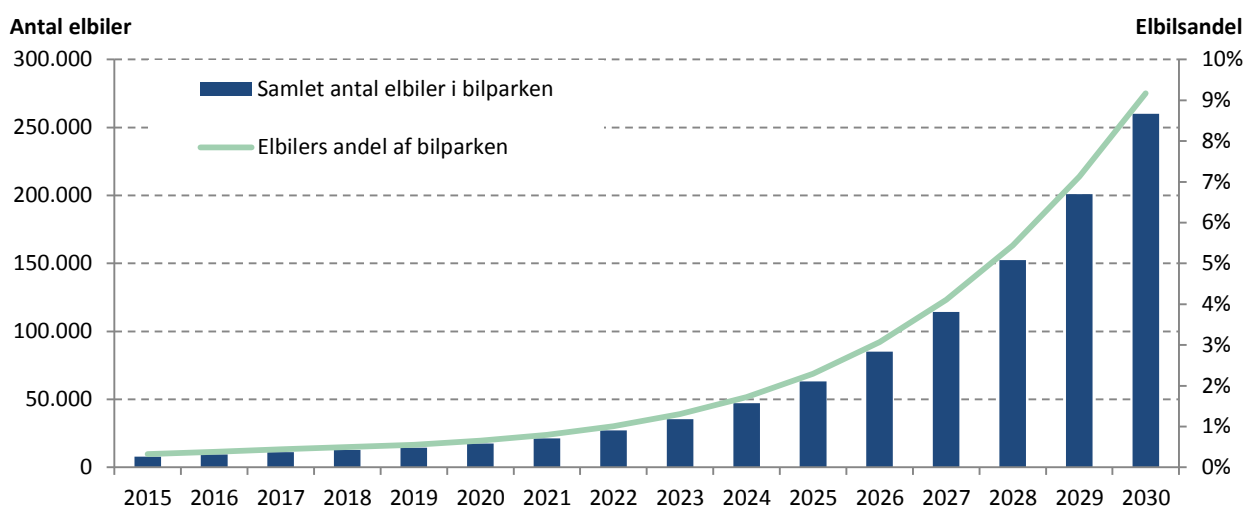
Figur: Vejtransportens CO₂-udledninger fra 2014 til 2030, hvis udledningerne skal reduceres med 40 pct.

Klimarådet.

Skal målet i 2030 nås, vil det kræve væsentligt flere nuludslipbiler. Klimarådets beregninger viser, at der er behov for næsten 1. mio. nuludslipbiler i 2030 ud af en samlet bilpark på næsten 3 mio. personbiler. Og selv hvis vi fra dansk side vælger, at vejpersontransporten skal reducere noget mindre end de 40 pct., er der stadig behov for et stort antal nuludslipbiler. Til sammenligning kører kun ca. 8.000 nuludslipbiler rundt på de danske veje i dag.

Elbilen fremstår som den mest lovende nuludslipbil på kortere sigt. Elbiler drevet af grøn strøm udleder ikke CO₂. Prisen på elbiler forventes at falde betydeligt de næste 10-15 år, og rækkevidden på en opladning vil øges. Særligt udviklingen af batteriteknologien går stærkt, og Klimarådet vurderer, at prisen pr. kWh batterikapacitet i 2030 vil være faldet med mere end 60 pct. i forhold til i dag.

Den begrænsede rækkevidde er dog stadig elbilens akilleshæl. Ligeledes betyder elbilernes indfasning i registreringsafgiften, at elbiler indtil videre økonomisk er mindre attraktive end benzin- og dieslbiler. Klimarådet har fremskrevet bestanden af elbiler, og bedste bud er, at Danmark i 2030 har ca. 260.000 elbiler. Dette er et markant antal sammenlignet med i dag, men der er stadig langt fra behovet på de knap 1. mio. nuludslipbiler.



Figur: Klimarådets fremskrivning af bestanden af elbiler under antagelse om nuværende afgifter

Klimarådet anbefaler, at prisen på elbilens batteri friholdes for registreringsafgift. I det nuværende afgiftssystem betales registreringsafgift af hele bilens værdi – også batteriet der udgør en stor del af den samlede pris for en elbil. Det er u hensigtsmæssigt, da batteriet ikke medfører øget forbrugsværdi for bilejeren, og da man på den måde gør det ekstra dyrt at vælge energieffektive teknologier, som er dyre i anskaffelse.

Klimarådet anbefaler også, at minimumsafgiften i registreringsafgiften fjernes. I det nuværende system gives fradrag for bedre energieffektivitet, men alle biler skal som minimum betale 20.000 kr. i registreringsafgift. Små mikrobiler er i dag så billige og effektive, at de nærmest kun betaler minimumsafgiften. Dermed er der ikke yderligere afgiftsincitament til at vælge en endnu mere effektiv bil, som fx en elbil i mikroklassen.

Anbefalingerne i rapporten bidrager til at omstille transporten frem mod 2030. Klimarådet vurderer, at de to anbefalinger tilsammen vil give yderligere 150.000-200.000 elbiler i 2030. Der er således stadig et stykke vej til, vejpersontransporten reducerer sine udledninger med 40 pct. i forhold til 2005. Derfor vil Klimarådet også have fokus på omstillingen af transporten i sit fortsatte arbejde.