



Danmarks  
Naturfredningsforening



WWF® for a living planet®

GREENPEACE



DET ØKOLOGISKE RÅD  
Fremtidens miljø skabes i dag

VERDENSSKOVE.ORG

Mellemløst Samvirke  
act:onaiddanmark

Vedvarende Energi

Finansminister Bjarne Corydon

cc.: klima-, energi- og bygningsminister Rasmus Helveg Petersen

skatteminister Morten Østergaard

transportminister Magnus Heunicke

medlemmerne af Folketingets klima-, energi- og bygningsudvalg

8. juli 2014

Kære Bjarne Corydon

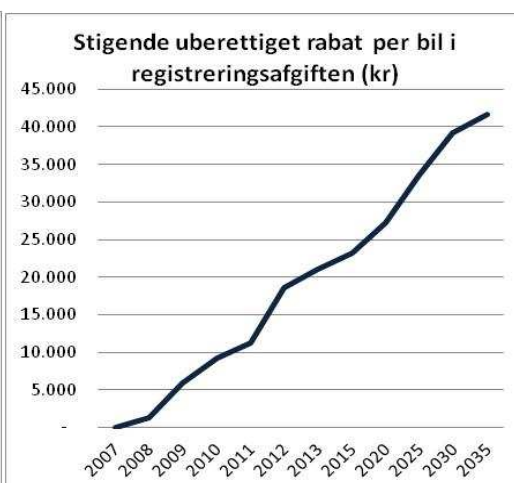
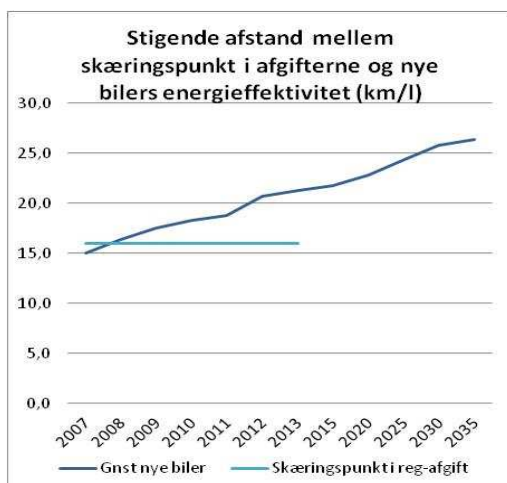
### Vedr.: Opdatering af værdi for god brændstoffektivitet i registreringsafgift og grøn ejerafgift

*På vegne af undertegnede organisationer vil vi opfordre regeringen til snarest at opdatere den forældede 2007-værdi for god brændstoføkonomi, der bruges til at beregne både registreringsafgiften og den grønne ejerafgift.*

*En sådan opdatering er i overensstemmelse med såvel regeringsgrundlaget, som regeringens klimapolitiske målsætning om at fremme energieffektivitet i bilparken, at øge andelen af elbiler og vil afbøde det ca. 7,5 milliard store og stigende provenutab, som det forældede skæringspunkt nu er årsag til.*

### Problemet: Forældet 2007-værdi for bilers brændstoffektivitet resulterer i uberettigede rabatter

I 2007 lå den gennemsnitlige energieffektivitet for nye benzinbiler på 16km/l. I dag ligger energieffektiviteten for nye danske benzinbiler ifølge den standardiserede EU-test på over 21km/l. Men bilafgifterne beregnes stadig efter 2007-gennemsnittet på 16 km/l. Det store misforhold mellem nye bilers faktiske gennemsnit og det forældede skæringspunkt, der bruges til beregning af bilafgifterne, betyder at benzinbiler med gennemsnitlig effektivitet modtager store uberettigede rabatter for at være særligt effektive. Som vist i figurene herunder vil problemet vokse år for år hvis man ikke ajourfører skæringspunktet.



*Grafen til venstre viser udvikling i nye benzinbilers energieffektivitet sammenlignet med det 16km/l skæringspunkt der benyttes til beregning af bilafgifter. Grafen til højre viser den stigende værdi af den uberettigede rabat per ny benzinbil.*

Kilde: 2007-2013: Danmarks Statistik. 2015-2035: Ea-analyse/Energi- og Olieforum  
<http://www.eof.dk/Viden/Analyser/Analyser/opdateret-analyse>

### Konsekvens 1: Effektivitetsrabat til biler med effektivitet der ligger under gennemsnittet

Bilafgifterne blev i 2007 omlagt med det formål, at de skulle tilskynde øget energieffektivitet i ny-bils-salget og i bilparken. Det fungerede fint i de første par år, men i takt med at skæringspunktet er forældet, har bilafgifterne nu nærmest fået den modsatte effekt.

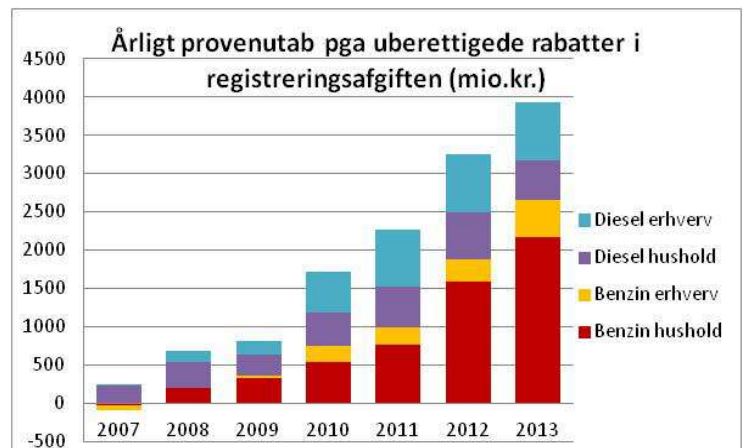
Registreringsafgiften uddeler nu op til 20.000 kr. i energieffektivitetsrabat til nye biler, der ligger under gennemsnittet i energieffektivitet.

Den grønne ejerafgift differentierer slet ikke mellem en meget effektiv benzinbil der kører 30km/l, og en bil der kun kører 20km/l (1 km/l under 2013 gennemsnittet). Begge betaler samme - laveste - takst på 580kr/år. Det forældede skæringspunkt betyder således, at bilafgifterne ikke længere er i stand til at opfylde formålet om at tilskynde en løbende forbedring af bilernes energieffektivitet.

### Konsekvens 2: Forældet skæringspunkt kostede i 2013 staten 7,5 mia. kr.

Når vi henvender os til dig skyldes det, at det forældede skæringspunkt udover at spænde ben for elbilerne også udgør et stort og hastigt stigende provenutab for statskassen. Det forældede skæringspunkt betød at staten via registreringsafgiften uddelte uberettigede rabatter til nye biler på ca. 3,9 mia. kroner i 2013.

Den grønne ejerafgift har tilsvarende mistet ca 3,6 mia. kr. på grund af at taksterne følger den forældede 2007-værdi for god brændstofeffektivitet. Se beregning i baggrundsnotat, side 16 og bilag 3 og 4: <http://dan.belusa.dk/2014/06/05/271/>



Samlet kostede det forældede skæringspunkt

således i 2013 statskassen ca. 7,5 milliarder kroner i uberettigede rabatter. Det er vanskeligt at se rationale i så store skattelettelser til fossil-biler på et tidspunkt, hvor regeringen gør sig store anstrengelser med budgetdisciplin og skærer voldsomt på udgiftssiden.

### Konsekvens 3: Uberettigede rabatter til benzinbiler spænder ben for indfasning af elbiler.

Hovedformålet med denne henvendelse er klimapolitisk. Det bør gøres økonomisk rationelt for de private ny-bils-købere, hvis kørselsbehov kan klares med en elbil, at købe en elbil frem for en tilsvarende fossilbil.

En moderne gennemsnitlig benzinbil købt i dag, vil i sin ca. 17 års driftsperiode have et CO<sub>2</sub>-udslip på ca. 42 ton CO<sub>2</sub>. Til sammenligning vil en tilsvarende elbil efter ca. 17 års drift have et udslip på knap 8 tons CO<sub>2</sub>. Elbiler kan således levere CO<sub>2</sub>-reduktioner på over 80 %. Og reduktionen vil stige over tid pga. den stigende andel vedvarende energi i el-produktionen.

I erkendelse af elbilens store potentiale for CO<sub>2</sub>-reduktioner har både den nuværende og den tidligere regering søgt at tilskynde overgangen til elbiler ved, at elbiler er fritaget for registreringsafgiften<sup>1</sup>.

Tesla-S, Nissan Leaf, Renault Zoe, VW e-up osv. Moderne elbiler findes på markedet i forskellige prisgrupper. At elbilen – trods fritagelse fra registreringsafgift – har en skuffende andel af ny-bils-salget, skyldes i høj grad

<sup>1</sup> Statens omkostning til fritagelse fra registreringsafgiften for en Nissan Leaf, den mest sælgende elbil, var i 2013 på ca 57.000 kr. Fritagelse fra den årlige ejerafgift har kun værdi af 580kr/år i forhold til en gennemsnits benzinbil. Se videre i baggrundsnotatet her: <http://dan.belusa.dk/2014/06/05/271/>

de uberettigede rabatter til benzin- og dieslbiler. Når fossil-biler med fuldstændig gennemsnitlig brændstoføkonomi får 20.000kr rabat fra registreringsafgiften (rabatten stiger forventeligt til 24.000 kr. i 2014, hvis der ikke gribes ind), så udhuler regeringen selv værdien af elbilernes fritagelse fra registreringsafgiften. Dermed mistes det incitament regeringen skabte for at øge elbilernes andel af ny-bils-markedet.

Det er altså af hensyn til regeringens egen klima-, energi- og finanspolitik at vi hermed opfordrer regeringen til snarest at gennemføre den nødvendige opdatering af skæringspunktet i både registreringsafgiften og den grønne ejeravgift. Værdien for god brændstofeffektivitet bør fremover følge den teknologiske udvikling i bilparken.

Hvis du ønsker uddybning eller har spørgsmål til dette brev eller til baggrundsnotatet står vi til rådighed til at mødes for at uddybe vores ræsonnementer.

Med venlig hilsen

Christian Ege – Sekretariatschef, Det Økologiske Råd, [christian@ecocouncil.dk](mailto:christian@ecocouncil.dk)

Christian Poll – Miljøpolitisk medarbejder, Danmarks Naturfredningsforening, [cpo@dn.dk](mailto:cpo@dn.dk)

Dan Belusa – Konsulent, [dan.belusa@gmail.com](mailto:dan.belusa@gmail.com)

Gunnar Boye Olesen – Politisk koordinator, VedvarendeEnergi, [olesen@ve.dk](mailto:olesen@ve.dk)

Hanne Jersild – Seniorrådgiver, WWF Verdensnaturfonden, [h.jersild@wwf.dk](mailto:h.jersild@wwf.dk)

**Jan Graversen – miljøpolitisk medarbejder Verdens Skove**

Jan Søndergård – Politisk rådgiver, Greenpeace, [jan.soendergaard@greenpeace.org](mailto:jan.soendergaard@greenpeace.org)

Kirsten Hjørnholm Sørensen – Policy Advisor, Mellempøkeligt Samvirke, [kis@ms.dk](mailto:kis@ms.dk)