

CEPOS RADIKALE VENSTRES FORSLAG OM GRØNNE BILER GIVER STORT SAMFUNDSØKONOMISK TAB OG BESKEDENT BIDRAG TIL KLIMAMÅL

01-07-2019

AF OTTO BRØNS-PETERSEN (33456046) OG SØREN HAVN GJEDSTED | CEPOS |

Denne analyse er en konsekvensberegning af Radikale Venstres forslag om at fremme grønne biler ved at stoppe salget af benzin- og dieslbiler efter 2025 og frem til da øge afgiftsrabatterne med 1 mia.kr. om året. Vi finder at:

- 1) I perioden 2019-2030 er det gennemsnitlige årlige mindreprovenu til statskassen på 3,9 mia. kr. i 2018-niveau. I perioden 2031-51 er det gennemsnitlige årlige mindreprovenu til statskassen på 6,9 mia. kr. Hertil kommer, at teknologiske fremskridt af sig selv vil medføre yderligere mindreprovenu på hhv. 0,9 mia.kr. og 6,5 mia.kr. årligt som følge af større udbredelse af biler med elmotorer.
- 2) Det gennemsnitlige samfundsøkonomiske tab per år i perioden 2019-2030 er på ca. 10,3 mia. kr., mens det i perioden 2031-2050 er på ca. 12,3 mia. kr. Hertil kommer et yderligere tab i baselineforløbet på hhv. 2,0 og 7,2 mia.kr. årligt. Årsagen til det store samfundsøkonomiske tab er, at traditionelle biler ønskes forbudt allerede efter 2025, hvilket giver nogle voldsomme forvriddinger i folks forbrugsvalg.
- 3) I perioden 2019-2030 er den gennemsnitlige årlige CO₂-reduktion som følge af Radikale Venstres forslag på 0,7 mio. ton. I 2031-2050 er den gennemsnitlige årlige CO₂-reduktion på 3,0 mio. ton. Hertil giver baseline-effekten yderligere CO₂-reduktioner på henholdsvis 0,2- og 2,0 mio. ton. Forslaget bidrager kun til at reducere udledningerne i 2030 med lidt under 11 pct. af partiets klimamål om at sænke drivhusgasudledningen med 70 pct. (som kræver 19,3 mio. ton færre CO₂-udledninger end ellers ventet i 2030).
- 4) En omkostningseffektiv måde at reducere CO₂-udledninger på er ved at indføre en generel, ensartet afgift på CO₂ i ikke-kvotesektoren, at flytte transporten til kvotesektoren i EU samt indføre en beskatning af personbiler svarende til deres eksterne skadevirkninger.

Som en del af sin samlede klimaplan har Radikale Venstre en ambition om 1 mio. kr. grønne biler¹ i 2030, og der foreslås et stop for salget af nye benzin- og dieslbiler efter 2025². I 2020-2025 foreslås det, at der gives 1 mia. kr. om året i tilskud til grønne biler for at fremme salget af disse³. Partiet har dog ikke fremlagt nogen konsekvensberegning af disse tiltag. Et forbud mod salg af traditionelle biler vil kræve, at EU-reglerne ændres.

I forbindelse med VLAK-regeringens ambition om 1 mio. grønne biler i 2030 udviklede vi en model⁴, der kan bruges til at beregne mindreprovenuet, det samfundsøkonomiske tab og de forventede CO₂-reduktioner ved at udskifte dele af den konventionelle bilpakke med elbiler. Denne model har vi brugt til at konsekvensberegne Radikale Venstres forslag. Vi fokuserer på tre nøgletal: Det årlige mindreprovenu⁵, det samfundsøkonomiske tab og CO₂-reduktionen. Det samfundsøkonomiske tab kommer som følge af, at nogle forbrugere presses til at købe grønne biler, der stadig er meget dyre (før afgift) sammenlignet med konventionelle benzin- og dieslbiler og har andre egenskaber. Vi bemærker, at noget af den grønne omstilling vil komme af sig selv pga. den teknologiske udvikling, der presser prisen ned på grønne biler sammenlignet med benzin- og dieslbiler. Denne effekt kalder vi baseline-effekten i det efterfølgende.

Tabel 1 viser mindreprovenuet og det samfundsøkonomiske tab (alt sammen i 2018-niveau og mia. kr.).

¹ Grønne biler er elbiler samt hybrid/plug-in biler.

² Til sammenligning har VLAK-regeringen foreslået et stop for konventionelle benzin- og diesel biler i 2030, samt en målsætning om 1 mio. grønne biler i 2030.

³ [Se Radikale Venstres 2030-plan side 10.](#)

⁴ Se Brøns-Petersen & Gjedsted (2019) for en udførlig beskrivelse af modellen.

⁵ Vi bemærker, at en del af mindreprovenuet vil komme uanset den førte politik, da den teknologiske udvikling får flere forbrugere til at købe grønne biler, der allerede er afgiftsbegünstiget. Fx fandt vi i Brøns-Petersen & Gjedsted (2019), at elbiler betaler ca. det halve i afgifter sammenlignet med konventionelle benzin- og dieslbiler.

Tabel 1: Provenu- og samfundsøkonomisk tab som følge af Radikale Venstres forslag, 2018-niveau, mia. kr.

	2019-2030		2031-2050	
	I alt	Gennemsnit	I alt	Gennemsnit
<i>Offentlige finanser</i>				
Baseline	10,8	0,9	130,5	6,5
Radikale Venstres model	47,4	3,9	138,8	6,9
I alt	58,2	4,8	269,3	13,5
<i>Samfundsøkonomi</i>				
Baseline	24,1	2,0	143,1	7,2
Radikale Venstres model	123,1	10,3	246,3	12,3
I alt	147,2	12,3	389,4	19,5

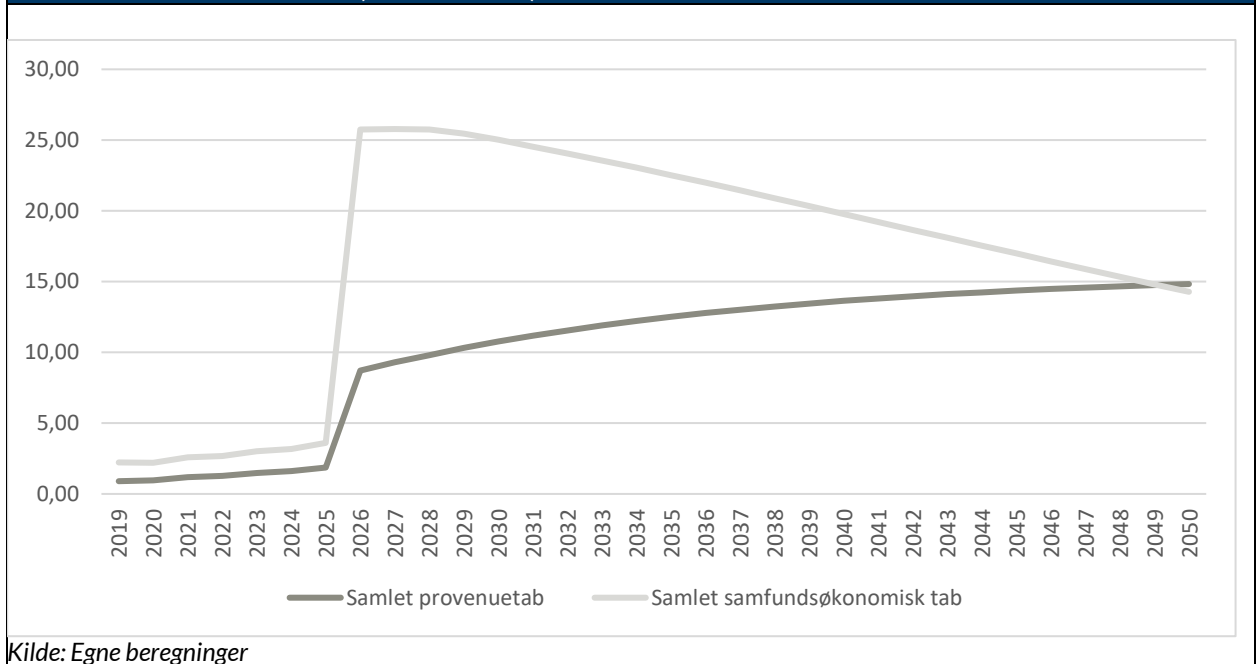
Kilde: Egne beregninger

Det gennemsnitlige mindreprovenu i 2019-2030 er på lidt under 5 mia. kr., hvilket er inklusive baseline-effekten, der er på 0,9 mia. kr. Dette stiger til ca. 13,5 mia. i 2031-2050, hvor baseline-effekten er på 6,5 mia. kr. Til sammenligning vil VLAK-regeringens ambition om 1 mio. elbiler i 2030 give et mindreprovenu på 8,7 mia. kr. om året frem til 2030 og 12,2 mia. kr. i 2031-2050. Dette er inklusiv samme baseline-effekter som for Radikale Venstres forslag. Altså er provenureduktionen umiddelbart mindre for de Radikale Venstres plan end for VLAK-regeringens plan. Grunden til denne forskel er, at VLAK-regeringen brugte præmier til at nå en mio. grønne biler, hvilket øger mindreprovenuet.

Det gennemsnitlige samfundsøkonomiske tab for Radikale Venstres plan er på 12,3 mia. kr. om året frem mod 2031, hvilket er inklusive baseline-effekten på 2,0 mia. kr. Det samfundsøkonomiske tab vokser til 19,5 mia. kr. i 2050, hvoraf baseline-effekten udgør 7,2 mia. kr. Til sammenligning er det gennemsnitlige samfundsøkonomiske tab for VLAK-regeringens plan 11,2 mia. kr. frem mod 2030 og 17,8 mia. kr. frem mod 2050, hvilket er inklusiv den samme baseline-effekt som for Radikale Venstres forslag. Altså er det samfundsøkonomiske tab større for de Radikale Venstres plan end for VLAK-regeringens plan. Grunden til dette er, at Radikale Venstre vil forbyde salget af nye konventionelle benzin- og dieslbiler efter 2025, mens VLAK-regerings forbud gælder efter 2030.

Figur 1 viser mindreprovenuet og det samfundsøkonomiske tab over tid.

Figur 1: Provenu- og samfundsøkonomisk tab, mia. kr., som følge af Radikale Venstres forslag, inklusive baseline-effekten (2018-niveau).



Kilde: Egne beregninger

Fra figur 1 er det tydeligt, at provenu- og det samfundsøkonomiske tab stiger kraftigt i 2026. Dette skyldes forbuddet mod salg af nye konventionelle benzin- og dieslbiler i 2026. Efterfølgende konvergerer det samfundsøkonomiske tab mod provenutabet, og de to er stort set ens i 2050.

I tabel 2 viser vi CO₂-reduktionerne som følge af forslaget. Som tidligere forklaret ventes den teknologiske udvikling at trække i retning af flere grønne biler uanset hvad, og noget af CO₂-reduktionen vil derfor også komme af sig selv. Vi viser derfor den samlede CO₂-reduktion og merreduktionen i forhold til et baseline forløb.

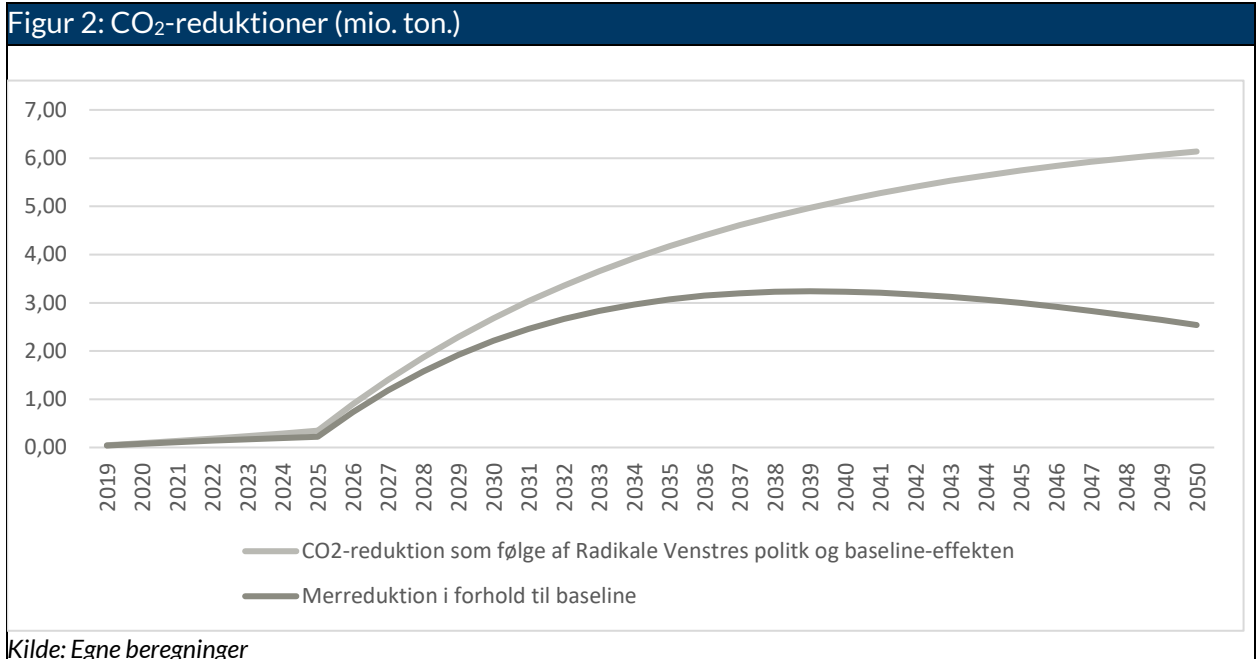
Tabel 2: CO₂-reduktioner (mio ton)

	2019-2030		2031-2050	
	I alt	Gennemsnit	I alt	Gennemsnit
Radikale Venstres model og baseline	10,5	0,9	99,6	5,0
Radikale Venstres model i forhold til baseline	8,6	0,7	59,3	3,0

Kilde: Egne beregninger

Frem mod 2030 er den gennemsnitlige CO₂-reduktion på lidt under 0,9 mio. ton. Dette er en forholdsvis begrænset effekt, taget i betragtning af, at samlede danske CO₂-udledning er 51. mio. ton om året. Effekten er dog forholdsvis stor sammenlignet med baseline effekten. Frem mod 2050 er den gennemsnitlige årlige reduktion på lidt under 5 mio. ton CO₂.

I figur 2 viser vi CO₂-reduktionerne over tid.



Fra figur 2 ses det, at frem til 2025 bidrager Radikale Venstres forslag stort set ikke til yderligere CO₂-reduktioner, end hvad der ellers ville komme af sig selv som følge af den teknologiske udvikling. Efter 2025 stiger CO₂-reduktionerne kraftigt sammenlignet med reduktionerne som følge af den teknologiske udvikling. Dette skyldes forbuddet mod salget af nye konventionelle benzin- og dieslbiler i 2026.

Brøns-Petersen (2019) viser, at hvis målsætningen om 70 pct. Reduktion af drivhusgasudledning i 2030 i forhold til 1990 skal nås, kræves der en yderlige reduktion i forhold til, hvad den nuværende politik og den teknologiske udvikling tilskriver på 19,3 mio. ton CO₂e⁶ Den isolerede effekt af Radikale Venstres forslag er en CO₂-reduktion på 2,2 mio. ton i 2030. Altså bidrager Radikale Venstres forslag med 11 pct. af den krævede reduktion i 2030 for at nå egne målsætninger.

⁶ CO₂e står for CO₂ ækvivalenter og medregner alle drivhusgasser omregnet til CO₂.

POLITIKIMPLIKATIONER

Vi har vist, at der er store provenu- og samfundsøkonomiske tab forbundet med Radikale Venstres plan om at forbyde salget af konventionelle benzin- og dieslbiler efter 2025, samt at have en million elbiler efter 2030. Samtidig er CO₂-reduktionerne forholdsvis små. Grunden til, at det er så dyrt at reducere mængden af CO₂ er, at biler allerede i dag er beskattet meget hårdt i forhold til deres CO₂-udledning. Derfor er det meget dyrt samfundsøkonomisk at opnå yderligere reduktioner ved at hæve skatterne, eller yderligere regulere personbiler. En omkostningseffektiv politik indebærer, at afgifterne på at udlede drivhusgasser gøres ensartet på tværs af anvendelser. Det anbefales samtidig, at transportsektoren inddrages i EU's kvotesektor. En samfundsøkonomisk hensigtsmæssig beskatning af personbiler indebærer beskatning af kørsels marginale eksterne skadesomkostninger.

REFERENCER:

Brøns-Petersen, O (2019). ” [Samfundsøkonomiske omkostninger ved 60 pct. og 70 pct. drivhusgasreduktion i 2030](#)”. CEPOS notat.

Brøns-Petersen, O & Gjedsted, S.H (2019). ” [En mio. grønne biler vil koste godt 11 mia. kr. årligt](#) ”. CEPOS notat.

Radikale Venstre (2019). ” [VISIONER TIL VIKRKEIGHED FREMAD](#)”.