

Afgiftsfritagelse for plug-in hybridbiler 2013-2015

1. Beskrivelse af virkemidlet

Virkemidlet består i at fritage plug-in hybridbiler for registrerings-, vægt- og ejerafgift i perioden 2013-2015 med henblik på at fremme udbredelsen heraf. Afgiftsfritagelsen vil hermed være parallel med den nugældende afgiftsfritagelse for el- og brintbiler, som løber til og med 2015¹.

Afgiftsfritagelsen forudsættes at bidrage til et salg af i alt 5.000 plug-in hybridbiler i perioden 2013-2015.

Det antages, at afgiftsfritagelsen ikke øger det samlede nybilsalg, men at de 5.000 plug-in hybridbiler fuldt ud erstatter salget af benzin- og dieseldrevne biler. Det antages også, at uden afgiftsfritagelsen, vil der (stort set) ikke blive solgt nogen plug-in hybridbiler. En plug-in hybridbil antages at erstatte en gennemsnitlig konventionel bil, hvor benzinbilen vægter 55 pct. og dieselbilen 45 pct.

Det er meget usikkert at skønne over antallet af solgte plug-in hybrid biler, og det forudsatte salg på 5.000 biler i perioden 2013-2015 er behæftet med betydelig usikkerhed. Plug-in hybridbiler er først lanceret på det danske marked i 2012, og der er solgt meget få med afgift.

Skyggeprisen er imidlertid ikke følsom overfor antallet af plug-in hybridbiler som afgiftsfritages, hvis forudsætningerne i øvrigt holdes uændret. Et mindre (større) salg af plug-in hybrider vil således føre til et mindre (større) CO₂-reduktionspotentiale, men også til en tilsvarende lavere (højere) samfundsøkonomisk gevinst. Ved et mere omfattende salg af plug-in hybridbiler, vil forudsætningerne om samlet uændret nybilsalg og intet salg af plug-in hybridbiler uden afgiftsfritagelse dog givetvis ikke holde, og dette vil påvirke skyggeprisen.

¹ Det bemærkes, at dette notat alene belyser virkemidlets budget- og samfundsøkonomiske omkostninger samt skyggeprisen ved indførelse af virkemidlet. Notatet og beregningerne er alene et første udkast, der skal danne baggrund for mere tilbundsående analyser, hvis det besluttet, at undersøge virkemidlet nærmere. Herunder skal en række konsekvenser belyses nærmere som fordelingseffekter, beskæftigelseseffekter, statens provenu og de erhvervs- og administrative konsekvenser ligesom eventuelle statsstøtteelementer og forholdet til EU-retten skal belyses.

Antallet af solgte plug-in hybridbiler vil have betydning for statens provenu uanset omfanget – jo flere biler som sælges, jo større vil statens mindreprovenu være.

Initiativet vedrører alene afgiftsfritagelsen. Der er således ikke forudsat omkostninger til investeringer i infrastruktur eller til drift af infrastruktur. Plug-in hybridbiler kan anvende samme brændstofinfrastruktur som elbilerne til elforbruget og samme infrastruktur som konventionelle biler til benzin-/dieselforbruget.

Der er endvidere anvendt en langsigtet marginalbetragtning, hvilket har betydning for de anvendte forudsætninger om CO₂-udledning og el-pris.

2. Reduktion af drivhusgasser

Tabel 1. Skøn for reduktion af CO ₂ i 2020, 1.000 ton CO ₂ -ækvivalent					
Kr./GJ	0-10	10-20	20-30	30-40	40-50
Reduktion inden for kvoteområdet	-0,2*				
Reduktion uden for kvoteområdet		7			

* Der er tale om en forøgelse af udledningen indenfor kvoteområdet, hvilket er angivet som en negativ reduktion.

Initiativet vil reducere CO₂-udledningen i plug-in hybridbilernes levetid. Ved en forudsat levetid på 15 år må der forventes at være en effekt i perioden 2013-2030. I 2020 skønnes reduktionen af CO₂-udledningen at udgøre i alt ca. 7.000 tons, hvoraf udledningen reduceres med ca. 7.000 tons udenfor kvotesektoren, mens den forøges med ca. 200 tons indenfor kvotesektoren, jf. *tabel 1*.

De færre konventionelle biler reducerer CO₂-udledningen udenfor kvotesektoren. Plug-in hybridbilernes forbrug af el øger udledningen indenfor kvotesektoren, mens deres forbrug af konventionelt brændstof øger udledningen udenfor kvotesektoren. Udledningen indenfor kvotesektoren tages med i beregningen, da den nationale målsætning om en reduktion af drivhusgasudledningen på 40 pct. i 2020 vedrører både kvotesektoren og de ikke-kvoteomfattede sektorer.

Det er forudsat, at den gennemsnitlige årskørsel er 16.000 km pr. bil, uanset om der køres i en konventionel bil eller i en plug-in hybridbil. For plug-in hybridbilen er det endvidere forudsat, at 88 pct. af bilens kørsel sker med el og 12 pct. med benzin. Det svarer til, at 2/3 af plug-in hybridbilens energiforbrug er forbrug af el og 1/3 er benzin.

Ved opgørelsen af CO₂-udledningen er der endvidere taget højde for et indhold af biobrændstoffer i benzin og diesel på hhv. 4,8 og 6,8 pct. frem til og med 2019 og 10 pct. i både benzin og diesel fra 2020, hvilket reducerer CO₂-udledningen herfra.

3. Profil for reduktionspotentiale i perioden 2013-2020

Gradvis indfasning af potentiale 2013-2020	Nogenlunde konstant reduktion 2013-2020
x	

Reduktionspotentialet indfases gradvist fra 2013 til 2016, med salget af de 5.000 plug-in hybridbiler.

4. Skøn for velfærdsøkonomisk skyggepris med sideeffekter, kr./ton CO₂-ækv.

0-100	101-200	201-300	301-400	401-500	501-600	601-700	701-800	801-900	901-1000	1001-1100	1101-1200	1201-1300	1301-1400	1401-1500	>1500
															x

Skyggeprisen skønnes med betydelig usikkerhed at udgøre 5.012 kr. pr. ton CO₂ (2012-priser, NPV 2013-2042), jf. tabel 2.

Tabel 2. Velfærdsøkonomiske omkostninger og skyggepris	
(mio. kr. NPV 2013-2042 2012-priser)	
Sideeffekter i alt	57
- Reduktion af støj	56
- Reduktion af luftforurening	2
Forbrugeroverskud, plug-in hybridbiler	374
Statsligt provenu i alt	-467
- Arbejdsudbudseffekt af forbrugeroverskud	62
- Plug-in hybrid biler	468
- Konventionelle biler	-1.024
- Tilbageløb (andre markeder)	27
Finansieringsbehov pga. tilbageløb	-152
Skatteforvridningsgevinst ved finansiering	-124
Samfundsøkonomisk gevinst i alt, kr.	-311
CO₂-besparelse (1.000 ton)	62
Skyggepris pr. ton CO₂	5.012
Skyggepris pr. ton CO₂ uden sideeffekter	5.938

Anm.: Den samfundsøkonomiske opgørelse er opgjort jf. beregningsmetoden til samfundsøkonomiske omkostninger ved virkemidler i klimaplan. Der kan således være afvigelser mellem Skatteministeriets sædvanlige opgørelsesmetode og metoden anvendt i klimaplanen.

Skyggeprisen er opgjort inkl. sideeffekter, som udgøres af mindre støj og mindre luftforurening. Værdien af sideeffekterne skønnes at udgøre i alt 57 mio. kr. (2012-priser, NPV 2013-2042), hvor langt hovedparten vedrører støj.

Værdien er opgjort med udgangspunkt i forskellen mellem de marginale eksterne omkostninger i byen (middelomkostninger) for konventionelle biler og elbiler, jf. DTU-Transports transportøkonomiske enhedspriser, for de 88 pct. af kørslen som plug-in hybridbilerne forudsættes at køre på el. Værdien af luftforureningen fra de konventionelle biler er halveret ift. de transportøkonomiske enhedspriser, idet luftforureningen fra nye benzin- og dieslbiler må forventes at være mindre end en gennemsnitlig bil i bestanden. Endvidere er værdien af luftforureningen reduceret med gennemsnitligt knap 60 pct. for

såvel de konventionelle biler som elbilerne for at tage højde for, at en del af luftforureningen påføres udlandet.

Skyggeprisen uden sideeffekter skønnes at udgøre 5.938 kr. pr. ton CO₂ (2012-priser, NPV 2013-2042).

Med virkemidlet skønnes staten samlet at få et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på 467 mio. (2012-priser, NPV 2013-2042), *jf. afsnit 6*. Ved beregningen af CO₂-skyggeprisen er det forudsat, at mindreprovenuet finansieres via en skatteforhøjelse. For at finansiere mindreprovenuet, skal staten opkræve 619 mio. kr. (467 mio. kr. + 152 mio. kr.), opgjort i nutidsværdi (ved NAF på 32,5 pct.), idet der vil være et tilbageløb som følge af, at skatteforhøjelsen reducerer forbrugsmulighederne. Skatteforvridningstab for bundet hermed skønnes at udgøre 124 mio. kr., opgjort i nutidsværdi, ved en skatteforvridningsfaktor på 20 pct.

I skyggeprisberegningen indgår endvidere husholdningernes forbrugeroverskud, som følge af plug-in hybridbilernes afgiftsfritagelse. Det er forbundet med væsentlig usikkerhed at opgøre forbrugeroverskuddet, da det afhænger af, hvor meget afgiften skal reduceres, før der sælges plug-in hybridbiler.

Under forudsætning af, at afgiften alene skal reduceres marginalt før der sælges plug-in hybridbiler, skønnes forbrugeroverskuddet at udgøre i alt 374 mio. kr. (2012-priser, NPV 2013-2042).

Plug-in hybridbilen inklusiv registrerings- og ejerafgift er noget dyrere end en konventionel bil, og det er usikkert, om der vil blive solgt plug-in hybridbiler allerede ved en marginal reduktion af afgiften. Regnes følsomhed på forbrugeroverskuddet, hvor det alternativt forudsættes, at afgiften skal halveres, før der sælges plug-in hybridbiler, vil CO₂-skyggeprisen inkl. sideeffekter, ved fastholdte forudsætninger i øvrigt, udgøre ca. 8.800 kr. pr. ton CO₂.

5. Sektorer som påvirkes økonomisk

	Husholdninger	Industri	Energi	Landbrug	Transport	Staten	Andre
Indtægt	x						
Omkostning						x	

De sektorer, som vælger at købe en plug-in hybridbil frem for en konventionel bil, berøres af tiltaget. Det er ved beregningerne forudsat, at alene husholdningerne køber plug-in hybridbil, da de forventes at købe langt hovedparten af plug-in hybridbilerne. Staten berøres endvidere af tiltaget, idet der vil være et mindreprovenu som følge af afgiftsfritagelsen, *jf. afsnit 6*.

For husholdningerne vil der være en reduktion i omkostningerne til 5.000 konventionelle biler, mens der vil være en forøgelse af omkostningerne til 5.000 plug-in hybridbiler.

Samlet skønnes husholdningernes omkostninger som følge af skiftet til plug-in hybridbiler at blive reduceret med 110 mio. kr., som kan forbruges på andre varer (2012-priser, NPV 2013-2042).

I de opgjorte omkostninger indgår bilens pris ekskl. registreringsafgift, ejerafgift samt udgifter til brændstof/el. For de konventionelle biler indgår endvidere registreringsafgift og for plug-in hybridbilerne omkostninger til batteri.

6. Statsfinansielle omkostninger

Ja	Nej
x	

Afgiftsfritagelsen vil give staten et mindreprovenu i plug-in hybridbilernes levetid, dvs. i perioden 2013-2030. Nutidsværdien af mindreprovenuet skønnes at udgøre 467 mio. kr. (2012-priser, NPV 2013-2042). Det største mindreprovenu ligger i årene 2013-2015, og er tabet af registreringsafgift fra de konventionelle biler.

Staten vil få et mindreprovenu fra mindrebilsalget af konventionelle biler på 5.000 biler fra registreringsafgift, moms på bilen, ejerafgift og brændstofafgift inkl. moms samt moms på brændstof. Dette skønnes i nutidsværdi at udgøre 1.024 mio. kr.

Dette mindreprovenu fra de konventionelle biler vil kun delvist modsvares af et merprovenu fra merbilsalget af 5.000 plug-in hybridbiler fra moms på plug-in hybridbilen, ejerafgift efter 2015 og fra el- og brændstofafgift inkl. moms samt moms på el og brændstof. Dette skønnes i nutidsværdi at udgøre 468 mio. kr.

Samtidig får staten et provenu fra husholdningernes forbrug af andre varer på 110 mio. kr. Ved et forudsat afgiftsindholdet på 24,5 pct. ($1 - (1/NAF)$) udgør statens provenu som følge heraf 27 mio. kr. opgjort i nutidsværdi.

Endelig får staten et provenu som følge af, at afgiftsfritagelsen medfører en ændring i husholdningernes arbejdsudbud, som skønnes at udgøre 62 mio. kr. ved et forbrugeroverskud på 374 mio. kr. og en selvfinansieringsgrad på 16,66 pct. (svarende til en skatteforvridning på 20 pct.).