

Kommer Bilkommissionen i mål med deres udspil?



Biltrafikken spiller en vigtig rolle når Danmark skal nå 70% reduktion i drivhusgasser i 2030. Den nedsatte Bilkommission er lige kommet med deres første rapport og EML bruger denne baggrundsnote til at komme med vores umiddelbare kommentarer til analysen.

Af: Energy Modelling Lab

Kommentar til nogle hovedpointer fra Bilkommissionen

Endelig kom bilkommissionen med deres første rapport

(<https://fm.dk/nyheder/nyhedsarkiv/2020/september/kommissionen-for-groen-omstilling-af-personbiler-offentliggør-sin-foerste-delrapport-veje-til-en-groen-bilbeskatning/>), og man må rose dem for et grundigt analysearbejde og for at fortælle politikerne, at den opgave, de var stillet, ikke kan løses.

Et vigtigt værktøj i deres arbejde er en ny bilvalgsmodel, de har udviklet til formålet, og vi ser frem til, at modellen bliver langt åbent frem, så andre kan teste antagelser og politikker.

Vi giver lige først et par positive kommentarer, og så kommer vi til den konstruktive kritik.

Kommissionen undersælger elbilernes bidrag til CO₂-reduktionen i deres præsentationer, når de siger, at elbilerne reducerer 1 mio. ton CO₂ i 2030 i kommissionens model 3. Elbilernes samlede bidrag er faktisk næsten 2 mio. ton i 2030, men da bilparken antages at vokse (stadig med fossile biler), så bliver det ene ton spist op som følge af dette.

Der er også andre nyheder indbygget i deres forslag, nemlig at bilejerne i gennemsnit slipper 6000 kr. billigere i afgifter om året i 2030 ift. i dag - og ved at skifte til elbiler vil deres årlige omkostninger falde i forhold til de konventionelle biler.

Så kommer vi til den konstruktive kritik. Til Bilkommissionen forsvar skal det siges, at de har været låst af kravet om, at deres forslag ikke må give provenutab for staten. En måde at mindske provenutabet er således at antage, vi bliver ved med at få flere biler per husstand (iflg. Kommissionens antagelser får vi 3,3 mio. biler i 2030). Men flere studier viser, at hvis der for alvor kommer gang i delebilsordninger mv. så kan vi reducere antallet af biler markant (helt op til 50%) uden at det begrænser mobiliteten (https://tekno.dk/wp-content/uploads/2014/12/p12_Dansk_transport_uden_kul_ogolie_hvordan.pdf, http://www.infraplan.se/pdf/2018_TRV_%C3%96versyn_av_klimatscenarioer_180130.pdf). "Problemet" med delebiler er selvfølgelig nedgang i bilsalg og dermed statens provenu fra registreringsafgift – til gengæld får vi mere plads i byerne og kan spare udgifter på udvidelsen af vores veje.

Under alle omstændigheder skal regeringen være forberedt på at justere skatte- og afgiftssystemet i takt med den grønne omstilling. Man kan ikke forlange at enkelte områder i sig selv absolut skal være provenu-neutrale. Hvis man gør det, risikerer man at lamme indsatsen for alle sektorer.

Ifølge EML's beregninger skal personbilernes CO₂-udledning halveres frem til 2030 ift. i dag, hvis vi skal nå regeringens 70% reduktionsmål – dvs. med 3-4 mio. ton CO₂. Derfor – hvis ikke bilerne leverer på dette – bliver regningen sendt videre til industrien og landbruget, som så skal reducere yderligere.

Når vi regner på hele omstillingen af det danske energisystem, får vi en ekstraomkostning på 10-15 mia. kr. om året – omkring 2000 kr./år pr. indbygger. I dette regnestykke har vi ikke inkluderet eksternaliteter. Alene sparede helbredsomkostninger fra luftforurening ved en sådan omstilling ligger på 15-20 mia. kr. om året i 2030! <https://energymodellinglab.com/publications/>. Herudover kommer andre miljøeffekter og eventuel klimatilpasning.

Så stop kassetænkningen og se at komme i gang med omstillingen. Klimapartnerskaberne har også vist, at det kan lade sig gøre. <https://klimaaftalen.tokni.com/>.