

Vurdering af CO₂ effekten af S-SF's skatteudspil for perioden frem mod 2020 med særlig vægt på transportdelen

Af direktør Thomas Færgeman i samråd med CONCITOs transportgruppe

1. Baggrund

S og SF fremlagde 28. august 2009 det fælles skatteudspil *Fair Forandring*. Den 9. september publicerede Politiken en CONCITO-analyse, hvoraf det i forhold til perioden frem til 2020 fremgik: *Samlet set bliver konklusionen, at S og SF's skatteudspil i sig selv ikke vil give nogen betydende reduktion af Danmarks CO₂-udledning, men nærmere vil medføre en stigning som følge af den almindelige økonomiske vækst.*

Konklusionen var baseret på, at S-SF ikke vil røre ved de grønne afgifter for private borgere og erhvervslivet, og at S-SF vil halvere registreringsafgiften for de mindst klimaskadelige biler mod til gengæld at indfase en kørselsafgiftsordning. Men da kørselsafgiften først skal indfases 5 år efter halveringen af registreringsafgiften vil der opstå en øget tilgang af nye biler til den danske bilflåde med deraf følgende øgede CO₂-udledninger. Dertil kommer en generel stigning i fragtransport. CONCITOs sammenfatning for transportområdet lød: *Den triste konklusion bliver derfor, at den samlede transportpakke i S og SF's skatteudspil i bedste fald vil føre til en CO₂-mæssig status quo frem mod 2020.*

14. september gik S og SF's skatteordførere i rette med CONCITO i et debatindlæg i Politiken under overskriften *S-SF's skatteudspil er grønt*. Ordførerne indledte med: *S og SF's skatteudspil "Fair Forandring" vil betyde et markant lavere udslip af klimaskadelige drivhusgasser...*. Kritikken gik i al væsentlighed på at CONCITO tager fejl med hensyn til konklusionen på transportdelen. Herudover fremhævede man energiafgiften overfor landbruget.

CONCITO anerkender, at skatteudspillet har gode elementer for klimaet. Men det er fortsat vores klare opfattelse, at udspillet ikke er i stand til at modvirke stigningen i udledningen af drivhusgasser som følge af den almindelige økonomiske vækst. Derfor er CONCITO ikke enig med S og SF, når de siger, at skatteudspillet "vil betyde et markant lavere udslip af klimaskadelige drivhusgasser". Dette notat redegør for baggrunden for vores konklusion.

CONCITO's hovedkonklusion skal ses i lyset af, at Danmark som minimum skal reducere sin CO₂-udledning med 20 % i de ikke-kvotebelagte sektorer (bygninger, transport og landbrug) inden 2020 - muligvis med 30 %, afhængig af resultatet af COP15. Dertil kommer, at anbefalingen fra FN's klimapanel er, at et industriland som Danmark nærmere skal nedbringe sin CO₂-udledning med 40-50 % i 2020, hvis man skal undgå at nå det såkaldte "tipping point" ved over to graders stigning i middeltemperaturen, hvor den globale opvarmning går ind i en selvforstærkende proces. Med andre ord er der tale om, at Danmark radikalt skal omlægge sin energiforsyning og sit energiforbrug. Det er i den kontekst, at både regeringens nuværende skattepolitik og oppositionens skatteudspil bør vurderes.

Endelig hører det med til billedet, at S-SF ikke i skatteudspillet fremlægger CO₂-konsekvensberegninger af forslaget. Der fremlægges fordelingsberegninger, men påstanden om at udspillet medfører mindre forurening, er ikke dokumenteret.

Nedenfor gennemgås og beregnes CO₂-effekten af udspillet forskellige elementer, der bekræfter indtrykket af, at skatteudspillet ikke vil bidrage nævneværdigt til at nå målene på klimaområdet.

2. Grønne afgifter

CONCITO's hovedkonklusion, nemlig at det samlede skatteudspil ikke vil medføre en betydende CO₂-reduktion, men nærmere en stigning inden 2020, er især baseret på det forhold, at S-SF ikke vil røre ved de grønne afgifter i den første valgperiode. Det indebærer, at afgifterne på energi for både erhvervsliv og private borgere ikke vil blive reguleret (dog antager vi, at S-SF vil fortsætte den af regeringen og DF vedtagne indeksering af afgifterne).

Hvis ikke man vil røre ved prisen på energi, så har man reelt spillet sig et væsentligt kort af hænde i forhold til at få virksomheder og private borgere til at omlægge deres adfærd med hensyn til udledning af klimagasser.

Det fremgår godt nok af *Fair Forandring*, at afgifter kan ændres af miljøhensyn eller som følge af EU-krav. Men den politiske intention udtrykkes meget klart af Helle Thorning-Schmidt i Politiken 20. september, hvor hun i et interview siger: *Det kan godt være, vi har lovet vælgerne en masse, men vi har samtidig også slået fast, at vi ikke vil røre boligskatterne, og vi har lovet, at vi ikke hæver de grønne afgifter. Det er næsten lige så vigtigt, som alt det vi vil ændre.*

I den sammenhæng er det væsentligt at pointere, at skattestoppet i perioden 2001-2008 skønnes at have udhulet de grønne afgifter med ca. 12 mia. kr. år-

ligt, og at ændringerne i regeringens forårspakke ikke har indhentet det efterslæb, som de grønne afgifter har i forhold til den samlede økonomi. Vælger S og SF at fortsætte regeringens linje, vil de grønne afgifter under en ny regering altså ikke engang nå det samme forholdsmæssige niveau, som var gældende i 2001. Der kan derfor ikke forventes nogen effekt af skatteudspillet, for så vidt angår energibesparelser i private husholdninger og virksomheder. Derfor vil en generel økonomisk vækst i samfundet som udgangspunkt også føre til et strukturelt stigende energiforbrug, som vi så det i perioden 2001-2007. Der findes selvfølgelig andre metoder end afgifter til at opnå energibesparelser, og S og SF har blandt andet tilkendegivet, at de vil afsætte en milliard kroner til tilskud til besparelser i erhvervslivet. Der er imidlertid ikke redegjort nærmere for hvordan disse penge skal anvendes og følgelig heller ikke foretaget nogen beregninger af CO₂ effekten i dette notat.

3. Landbruget

Dansk landbrug står for ca. 1/5 af de samlede danske drivhusgasudledninger, og hovedkilderne er lattergas fra gødningshåndtering, metan fra kvæg og CO₂ fra dræning af jorder. Derimod er erhvervets forbrug af fossile brændstoffer ret beskedent. S-SF's skatteordførere antyder 14/9 at man vil gå efter at afgiftsbelægge et højt gødningsforbrug og/eller beskatte erhvervets brug af fossil energi. Det vil give en positiv, men formentlig lille, drivhusgaseffekt. Effekten kan i hvert fald ikke kvantificeres på baggrund af de forholdsvis ukonkrete udmeldinger i skatteudspillet om intentionerne i forhold til landbruget.

4. Transportsektoren

CONCITO vurderer i det følgende, om skatteudspillet sammen med den forventede udvikling i trafikken (bilflådens størrelse, energieffektivitet og trafikarbejde) samlet set vil føre til mere eller mindre CO₂ udledning i perioden fra 2012 – hvor S-SF kan have fået magten - frem til 2020 i forhold til et basisscenarie opstillet af De Økonomiske Råd.

Her er CONCITOs konklusion, at den samlede CO₂ udledning fra transportsektoren vil stige med i alt 2,24 mio. tons CO₂ i perioden 2012-2019, begge år inklusive, hvis S-SF skatteudspillet gennemføres. Dette skal sammenlignes med et basisscenarie opstillet af De Økonomiske Råd, hvor den samlede CO₂ udledning i samme periode vil stige med 5,04 mio. tons, hvis man ikke gør noget (business as usual).

S-SF skatteudspillet har således en positiv effekt på transportområdet, men ikke nok til at modgå stigningen i transportsektorens udledning som følge af den almindelige økonomiske vækst.

4.1 Forslag vedrørende transportsektoren i S-SF skatteudspillet

S-SF har en række forslag i skatteudspillet i forhold til transport, som vil have en CO₂-effekt:

I forhold til privatbilisme:

1. En halvering af registreringsafgiften for biler, der udleder < 125 g CO₂/km. Kravet vil løbende blive strammet.
2. Tilskud til super-miljøbiler (ikke beskrevet konkret)
3. En kørselsafgift på 35 øre/km for person- og varebiler på statsveje og trafikerede kommuneveje (indfases 5 år efter halvering af registreringsafgift)
4. Et "København-gebyr"; en betalingsring omkring København
5. Markant lavere takster for kollektiv transport i hovedstadsområdet
6. Lavere takster for pendlere
7. Anlæg af grøn trafik i hovedstadsområdet (park-and-ride, Ring III-letbane, cykelmedtagning i tog, mm.)

I forhold til fragt/godstransport:

8. En afgift på lastbilkørsel på 1,32 kr./km på de store veje

I forhold til fly:

9. En flyafgift på 75 kr. pr. flybillet fra danske lufthavne

For at kunne vurdere S-SF udspillets CO₂-effekt er det afgørende at vide, hvordan udviklingen ville være uden de foreslåede tiltag:

4.2 Basisscenarium

Energistyrelsen¹ opgør, at transportsektoren udleder 16,5 mio. tons CO₂ i 2007, svarende til 31 % af Danmarks CO₂-udledninger. Dette tal er steget med 31 % i perioden 1990-2007, mens de øvrige sektorer er faldet. I Energistyrelessens tal udgør vejtransporten ca. 78 %, og den næststørste gruppe er udenrigsflyvning, der udgør 15-18 %. Indenrigsflyvning, indenrigs søtransport og jernbanedrift udgør nogle få procent hver især.

I De Økonomiske Råds 2009-miljørapport² opgøres transportsektorens samlede udledning til 13,6 mio. tons i 2005, idet vismændene ikke regner udenrigslufttrafik med, da det er praksis i forhold til Kyoto-protokollen.

I det følgende tages der afsæt i De Økonomiske Råds tal, herunder rådernes forventninger til udviklingen i transportsektoren.

¹ <http://www.ens.dk/DA-DK/KLIMAOGCO2/TRANSPORT/GENERELTOMTRANSPORTOGENERGIFORBRUG/Sider/Forside.aspx>

² Økonomi og Miljø 2009, De Økonomiske Råd, København 2009.

Af de 13,6 mio. tons udgøres 43 % af privatbilisme og 39 % af fragt på vej (dette inkluderer både lastbiler, varebiler og erhvervskørsel i personbiler, for eksempel sælgere). De sidste 18 % vedrører bane, busdrift samt indenlandsk luft- og søfart. De økonomiske vismænd antager følgende om transportudviklingen frem mod 2025:

4.2.1 Basisscenarium privatbilismen

Privatbilismen vil stige som følge af at der kommer flere biler i alt i Danmark. Dette understøttes af Infrastrukturkommissionens rapport fra 2007, som estimerer en vækst i trafikken på 2,2 % om året.

Samtidig forventes der en effektivisering i bilernes brændstofforbrug, som realiseres i takt med at bilparken udskiftes, så rådets samlede konklusion er, at der vil ske en svag stigning i privatbilismens CO₂-udledning.

Dette understøttes af Transport & Environment³, hvor transportemissionerne i EU27 steg 35,6 % fra 1990 til 2007. Alene fra 2006 til 2007 steg emissionerne med 0,8 %. De Økonomiske Råd antager dog videre, at denne stigning imødegås af tilsætning af biobrændsler til benzin og diesel, og at privatbilismens CO₂-udledning derfor er uændret gennem perioden.

Antagelsen om, at biobrændstoffer er CO₂-mæssigt neutrale er stærkt diskutabel, især når der er tale om første generations biobrændstoffer, men i dette notat accepterer CONCITO denne præmis for at kunne anvende udgangspunktet fra De Økonomiske Råd.

Samlet set antager De Økonomiske Råd, at *privatbilismens CO₂-udledning er uforandret gennem perioden 2005-2020 og udgør 5,8 mio. tons CO₂/år.*

4.2.2 Basisscenarium fragt

Frugt vil stige markant. Dette baserer rådet på, at der de seneste år er sket en større stigning i fragt end i BNP og sammenholdes dette med en forventning om fortsat lave energipriser frem mod 2025, så er konklusionen:

Frugt vil stige med 38 % frem mod 2020 fra 5,3 mio. ton i 2005 til 7,4 mio. tons i 2020.

³ Transport & Environment: CO₂ emissions from transport in the EU27, Brussels, August 2009 (www.transportenvironment.org).

Antages denne stigning at være lineær, svarer til det 140.000 tons om året. Dette understøttes af Delft⁴, som vurderer, at fragt vil stige med 60 % i EU27 mellem 2005 og 2030.

4.2.3 Basisscenarium øvrig transport

CO₂-udledningen fra øvrig transport antages af De Økonomiske Råd for at falde med 2 % i alt gennem hele perioden og antages derfor i denne sammenhæng for uforandret.

4.2.4 Sammenfatning basisscenariet

	2005	2020	Stigning i %
Privatbiler (husholdninger)	5,8	5,8	0
Frugt på vej	5,3	7,4	38
Øvrig transport	2,4	2,4	-2
Transport i alt	13,6	15,5	14

Tabel 1: CO₂-udledninger fra transportsektoren i mio. tons/år.

I det følgende gennemgås henholdsvis privatbilismen, fragt og øvrig transport i forhold til S-SF udspillet.

4.3 Skatteudspillet CO₂ effekt på privatbilismen

Udgangspunktet er at privatbilismen står for en CO₂-udledning på 5,8 mio. tons i transportsektoren og at denne udledning er uforandret gennem perioden 2012-2020. Det antages, at S-SF tidligst får regeringsmagten i 2011, og at nye registreringsafgifter tidligst kan have virkning fra år 2012. Det antages, at kørselsafgiften indføres i 2017, 5 år efter halvering af registreringsafgiften for de mindst miljøskadelige biler, jf. skatteudspillet.

4.3.1 Halvering af registreringsafgiften

Dette har Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE)⁵ beregnet vil medføre et øget bilsalg på 12-25 % indledningsvist og herefter vil bilsalget efter 5 år ligge permanent 8 % højere end basisscenariet. Da nybilsalget er ca. 100.000 om året, antages en årlig forøgelse af bilflåden med 17.000 biler. Hvis hver bil kører 17.000 km, og i snit udleder 120 g/km over perioden, så er effekten af kørslen: $17.000 * 17.000 * 0,120 \text{ kg} = \text{ca. } 35.000 \text{ tons}$ det første år. År 2 vil effekten være $2 * 35.000 \text{ tons}$, da bilerne fra år 1 fortsat kører.

⁴ CE Delft: Are trucks taking their toll?, Delft, January 2009 (kan downloades på Transport & Environments hjemmeside, www.transportenvironment.org).

⁵ Halvering af registreringsafgift modgås af kørselsafgift, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, København, september 2009

Hertil kommer CO₂-fodaaftrykket af at producere bilerne. Antages denne at være 7 tons CO₂ pr. bil (pers.medd. fra Torben Chrintz, NIRAS), fås yderligere ca. 120.000 tons.

Første års samlede effekt er derfor 120.000 tons + 35.000 tons = 155.000 tons. Effekten år 2 vil være et plus på 120.000 tons + 35.000 tons + 35.000 tons = 190.000 tons, da der kommer 17.000 nye biler til, og der nu kører 2 * 17.000 biler mere rundt. År 3 er effekten +225.000 tons, år 4 +260.000 tons og år 5 +295.000 tons, da bilerne antages at holde gennem perioden.

Fra år 6 og frem regnes der med 8.500 yderligere nye biler om året, som giver 60.000 tons i CO₂ fra produktionen og 17.000 tons fra øget kørsel. Hvis man optimistisk antager, at nye biler på det tidspunkt kun udleder 105 g/km, så bliver effekten år 6 et plus på (5*35.000 tons + 60.000 tons + 15.000 tons) = 250.000 tons. År 7 bliver + 265.000 tons og år 8 bliver + 280.000 tons.

Effekten for hele perioden frem mod 2020 af at halvere registreringsafgiften er derfor en stigning i CO₂-udledningen på:

2012:	+ 155.000 tons
2013:	+ 190.000 tons
2014:	+ 225.000 tons
2015:	+ 260.000 tons
2016:	+ 295.000 tons
2017:	+ 250.000 tons
2018:	+ 265.000 tons
2019:	+ 280.000 tons

I alt + 1.920.000 tons CO₂

4.3.2 Indførelse af kørselsafgift

AE antager, at kørselsafgiften vil omfatte 35 % af de kørte kilometre og at det medfører mellem 10-22 % sænkning i trafikken. Hvis man antager en effekt på 15 % sænkning af trafikken, så er den samlede effekt 15 % * 35 % = 5,25 %.

I år 2017, når kørselsafgiften indføres, vil den årlige CO₂-udledning være 5,8 mio. tons + 0,17 mio. tons fra den forøgede bilflåde som følge af den gennem 5 år nedsatte registreringsafgift (5 års tilvækst med 17.000 biler pr. år = 85.000 flere biler end ellers, der hver kører 17.000 km/år à 120 g CO₂/km).

Effekten år 2017 derfor være 5,25 % * 5,97 mio. tons = 0,31 mio. tons. I hvert af årene 2018 og 2019 kommer derudover en reduktion på 5,25 % af de flere biler

(8.500 om året), der kommer på gaden som følge af ændringen af registreringsafgiften. Det er en reduktion på knap 1000 tons år i 2018 og knap 2000 tons i 2019. Derfor bliver reduktionen i 2018 på 0,32 mio. tons og i 2019 på 0,33 mio. tons.

På tre år (2017-2019) giver kørselsafgiften et fald i CO₂ udledning på 960.000 tons.

4.3.3 Bilparkens sammensætning

Som følge af de sænkede registreringsafgifter i S-SF udspillet må det forventes, at en større del af de biler, der alligevel skulle skiftes ud, vil blive mindre klimaskadelige. Til gengæld vil prisen per kørt kilometer blive lavere, fordi bilerne kører mere effektivt, hvilket trækker i retning af generelt flere kørte kilometre, der vil udhule denne effekt i de første 5 år, når der ikke er indført kørselsafgifter.

Som udgangspunkt har EU i december 2008 vedtaget en forordning om at bilproducenterne i snit skal producere og sælge mere brændstofeffektive biler. Således skal gennemsnittet af producenternes bilsalg i 2015 være biler med en effektivitet på 130 g CO₂/km og i 2020 er målet 95 g/km. Organisationen European Federation for Transport and Environment (T&E) har undersøgt udviklingen hos de store bilproducenter og konstaterer, at bilernes effektivitet bevæger sig i den rigtige retning – men også, at det tager længere tid end det hidtil har været planen⁶. T&E hilser 95 g-målsætningen velkommen, men sætter samtidig spørgsmålstejn ved om den vil blive nået, da sanktionerne i forordningen er for svage overfor producenterne ifølge T&E. Det skal bemærkes, at kravet er, at en producents samlede afsætning i snit skal nå hhv. 130 og 95 g/km i hhv. 2015 og 2020. Derudover er kravene differentieret, således at bilfabrikker med tunge biler som f.eks. BMW må udlede mere i snit pr. bil, mens bilfabrikker som FIAT med lette biler må udlede mindre pr. bil.

Iflg. T&E rapporten var den gennemsnitlige effektivitet af nye biler solgt i Danmark i 2008 146 g/km. Danmark rykkede op til en 4. plads i 2008 fra en 12. plads i 2007, formentlig pga. de af regeringen indførte nye registreringsafgifter, hvor små biler er blevet billigere. Så registreringsafgifter betyder afgjort noget for bilsalgets sammensætning.

I forhold til S-SF udspillet er spørgsmålet, hvor meget mere effektiv den samlede bilpark vil blive med udspillet end den ville være blevet uden.

⁶ Reducing CO₂ emissions from new cars: A study of major car manufacturers' progress in 2008, European Federation for Transport and Environment, Brussels, September 2009 (se www.transportandenvironment.org).

AE forudsætter i sine beregninger, at 75 % af alle nye biler vil være under 125 g/km, mens 25 % vil ligge over. Da nybilsalget i 2008 var på 146 g/km, er det rimeligt at antage at effektiviteten også uden S-SF skatteudspillet vil udvikle sig til 125 g/km i snit for perioden 2012-2020.

S-SF ændringen af registreringsafgiften vil klart give et større incitament til at købe mindre biler, og man kan derfor antage at den gennemsnitlige nye bil vil ligge på 110 g/km i perioden 2012-2020, hvis S-SF gennemfører sit skatteudspil.

Antager man således, at de 100.000 nye biler, der hvert år tilgår den danske bilflåde, er 15 g CO₂/km mere effektive som følge af S-SF udspillet, end de ellers ville have været, så giver det en årlig effekt på 25.000 tons CO₂, hvis hver bil kører 17.000 km, hvilket er AE's antagelse. Da effekten akkumuleres over årene, bliver resultatet over 8 år (2012-2019, begge år inklusive) at en ændret sammensætning af bilparken som følge af S-SF udspillet giver en CO₂-forbedring på 900.000 tons.

4.3.4 Sammenfatning skatteudspillet CO₂ effekt på privatbilisme

For privatbilismen bliver der som konsekvens af S-SF udspillet en lille stigning i CO₂-udledningen i forhold til basisscenariet i perioden 2012-2019, begge år inklusive:

	<i>Ændringer i tons CO₂</i>
<i>Halvering af registreringsafgiften</i>	+1.920.000
<i>Indførelse af kørselsafgift</i>	-960.000
<i>Bilparkens sammensætning</i>	-900.000
<i>Privatbiler (husholdninger) i alt</i>	+ 60.000

I praksis er denne stigning så lille i forhold til usikkerheden i denne type beregninger, at en rimelig konklusion er, at privatbilismens udledning af CO₂ er uforandret gennem perioden i forhold til basisscenariet.

For god ordens skyld skal det tilføjes, at fra og med 2020 vil der ske et årligt fald i CO₂ udledningen fra privatbiler, da kørselsafgifterne her klart vil have en væsentlig positiv effekt, der overskygger den negative effekt af permanent øget bilsalg. Dette har CONCITO dog ikke regnet på.

4.4 Skatteudspillet CO2 effekt på fragt:

Udgangspunktet er at fragt står for en udledning på 5,3 mio. tons i 2005 stigende til 7,4 mio. tons i 2020. Der er altså en årlig stigning i CO2-udledningen frem mod 2020 på 0,14 mio. tons om året. Det antages, at S-SF tidligst får regeringsmagten i 2011, og at nye afgifter tidligst kan have virkning fra år 2012.

I år 2012 vil fragtsens CO2-udledning være steget med 0,84 mio. tons som følge af den generelle stigning på 0,14 mio. tons/år fra 2005 og frem og således ligge på 6,14 mio. tons. I perioden 2012-2019 vil CO2 udslippet fra fragttransporten stige yderligere med 0,14 mio. tons om året og ende på 7,4 mio. tons i 2020. *Den samlede mængde mer-udledt CO2 som følge af De Økonomiske Råds antagede årlige stigning er for hele perioden 2012-2019, begge år inklusive, lig med 5,04 mio. tons⁷.*

AE oplyser, at 87 % af alle kørte kilometre er med person- og varebiler. Det betyder, at lastbiler står for omkring 10 %, da der også findes busser. Lastbiler kører dog meget kort på literen, så det antages her, at halvdelen af fragtsens CO2 udledning er fra lastbiler, og den anden halvdel fra vare- og personbiler. Dette understøttes af Delft-rapporten, hvor lastbiler > 12 tons står for 23 % af CO2-emissioner i EU27 og varevogne for 8 %.

4.4.1 Lastbilafgift

CO2-effekten af at indføre en lastbilafgift på 1,32 kr./km er ikke helt nemt at opgøre. Tyske erfaringer⁸ fra indførelse af en afgift på knap 1 kr./km viser at det permanent reducerer CO2 emissionen med ca. 5 % i forhold til året inden indførelse af afgiften, som en samlet effekt af overflytning af gods fra vej til bane og skib.

Samme tyske kilde viser en høj priselasticitet i afgiften, sådan at forstå, at eksempelvis en fordobling af den nuværende tyske afgift formentlig vil medføre mere end en fordobling af den hidtil opnåede reduktion i CO2-emission. Da S-SF afgiftsforslaget er ca. 35 % højere end den nuværende tyske afgift, antages der her en effekt på 150 % af de tyske erfaringer, svarende til et permanent fald på 7,5 % for lastbilernes emissioner i forhold til udgangsåret.

⁷ 0,14 mio. tons + 0,28 mio. tons + 0,42 mio. tons + 0,56 mio. tons + 0,70 mio. tons + 0,84 mio. tons + 0,98 mio. tons + 1,12 mio. tons = 5,04 mio. tons med-udledt CO2 i perioden 2012-2019 begge år inklusive som følge af basisscenariets vækst i fragtsens andel af CO2 udledningen.

⁸ Doll, Claus: Beregninger til rapport for den tyske miljøstyrelse:

<http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/dateien/3361.htm>

Da lastbilerne antages at stå for 50 % af fragtandelen på 6,14 mio. tons i 2012, vil der være et permanent fald på 0,23 mio. tons CO₂ om året. En lastbilafgift som foreslået af S-SF, der indføres i 2012, vil frem til og med 2019 give anledning til at fald i CO₂-emission i forhold til basisscenariet på i alt 1,84 mio. tons.

4.4.2 Kørselsafgiften i forhold til fragt

Kørselsafgiften vil i årene 2017-2019 (altså i tre år) virke overfor varebiler og firmabiler, der udgør den anden halvdel af fragtens bidrag til CO₂. Denne halvdel vil i år 2017 udgøre 50 % af 6,14 mio. tons (fragtens samlede udledning i 2012) + 0,7 mio. tons (svarende til en årlig stigning i årene 2013-2017 på 0,14 mio. tons). Det er altså 50 % af 6,8 = 3,4 mio. tons, der i 2017 udgøres af vare- og firmabiler. Da man kan forvente en sænkning på 5,25 % om året som følge af kørselsafgiften (jf. side 7-8), så er den årlige effekt $5,25 \% * 3,4 \text{ mio. tons} = 0,18 \text{ mio. tons}$ eller i alt 0,54 mio. tons over tre år. S-SF kørselsafgiften vil virke overfor vare- og firmabiler og samlet lede til en reduktion i forhold til basisscenariet på 0,54 mio. tons CO₂ i perioden 2017-2019, begge år inklusive.

4.4.3 Sammenfatning skatteudspillet CO₂ effekt på fragt

Sammenfattende for fragt er en stigning i udgangspunktet på 5,04 mio. tons CO₂ i perioden 2012-2019 (begge år inklusive), der skal fratrækkes 1,84 mio. tons fra lastbilafgift og 0,54 mio. tons fra kørselsafgift. Samlet er der en stigning i CO₂-udledningen fra fragtandelen på 2,66 mio. tons i perioden fra 2012 og frem til 2020.

4.5 Skatteudspillet CO₂ effekt på øvrig trafik og betalingsring

Dette omfatter tog, busser og indenrigsfly samt indenlands søfart. S-SF foreslår store investeringer i kollektiv trafik, takstnedsættelser samt en betalingsring omkring København

Investeringer i kollektiv trafik og tilhørende takstnedsættelser vil medføre en stigning i brugen af kollektiv trafik og dermed en øget CO₂-udledning fra denne sektor. Her skal man være opmærksom på, at der udover overflytning af biler vil ske en overflytning af cyklister og fodgængere samt formentligt ske et generelt trafikspring (altså øget trafik i det hele taget – dette er erfaringen fra bl.a. den københavnske metro). Hvor stor denne effekt samlet vil blive er meget vanskelig at vurdere, og den antages derfor i denne sammenhæng ikke at have nogen CO₂-effekt, idet vi bemærker, at dette dog ikke er sandsynligt.

For så vidt angår betalingsringen omkring København har Københavns Kommune beregnet en positiv CO₂ virkning på 60.000 tons om året. Det vil over 8 år give 480.000 tons CO₂.

Derudover indfører man en flyafgift på 75 kr. Denne afgift er så lav, at den næppe kan standse den stigning, vi hidtil har oplevet i flytrafikken. Da indenrigsflyvning imidlertid udgør en meget lille del af sektorens samlede CO₂-emission sættes flytrafikken i denne sammenhæng til 0, selvom dette formentlig er for optimistisk.

Samlet antages det, at den positive, akkumulerede CO₂ effekt af en betalingsring giver en nedsat CO₂-emission på 0,48 mio. tons CO₂ i perioden 2012-2019.

4.6 Skatteudspillet samlede CO₂ effekt på for transportsektoren

For perioden fra S-SF eventuelt har regeringsmagten til at implementere ændringer i skattesystemet – nemlig fra og med 2012 – frem til og med 2019, hvor Danmark skal have sænket sin CO₂-udledning med 20-50 %, vil skatteudspillet på transportområdet have følgende akkumulerede effekt målt i mio. tons CO₂:

Privatbiler:	En stigning i CO ₂ på i alt 0,06 mio. tons CO ₂
Fragt:	En stigning i CO ₂ på i alt 2,66 mio. tons CO ₂
Øvrig trafik:	Et fald i CO ₂ på i alt 0,48 mio. tons CO ₂ .
I alt:	En stigning i CO₂ på 2,24 mio. tons CO₂.

I den nationale statistik vil ovenstående tal være mindre, da bilproduktionen pågår i udlandet. Derudover er der ikke taget højde for en stigning i flytrafikken, ligesom der ikke er taget højde for, at CO₂-effekten af biobrændstofandelen på 5,75 % i drivmidlerne efter CONCITOs opfattelse er overdrevet, idet biobrændstoffer i stort omfang vil være 1. generations biobrændstoffer, der ikke kan antages at være CO₂-neutrale. Endelig er der ikke taget højde for, at en massiv udbygning af den kollektive trafik samt takstnedsættelser vil medføre øget CO₂-udledning.

Det er derfor fortsat CONCITOs opfattelse at den samlede transportpakke i S og SF's skatteudspil i bedste fald vil føre til en CO₂-mæssig status quo frem mod 2020. Mere sandsynligt er dog en samlet, øget belastning, der skyldes, at fragtransport stiger kraftigt gennem hele perioden.

Følsomhed

Hvis CO₂ belastningen fra bilernes produktion ikke regnes med vil dette forbedre resultatet med 780.000 tons, hvilket ikke ændrer på den samlede konklusion.