

## *Abstract*

### **De samfundsøkonomiske og statsfinansielle konsekvenser af politiske mål om flere elbiler (The Cost of a Target of 1M Green Cars in 2030)**

Otto Brøns-Petersen, CEPOS, og Søren Havn Gjedsted, CEPOS.

Flere partier har målsætninger om at øge antallet af grønne biler udover det forventede salg frem mod 2030 og derefter at stoppe salget af traditionelle personbiler. Elbiler er allerede begunstiget af særlige rabatter i afgiftssystemet, og den større energieffektivitet medfører, at der selv efter de særordningernes udløb er lavere afgiftsbelastning af grønne biler. En forcering af salget frem mod 2030 vil kræve yderligere særordninger.

I arbejdsrapporten opstilles en model for efterspørgslen efter grønne og traditionelle biler baseret på især norske erfaringer og Energistyrelsens teknologiske fremskrivninger. Modellen anvendes til at beregne de samfundsøkonomiske og statsfinansielle konsekvenser år for år frem til 2050 af et mål om 1 mio. grønne biler i 2030 år samt af at stoppe salget af traditionelle biler herefter. Der beregnes et mindreprovenu på årligt 8,7 mia.kr. om året frem mod 2030 og 12,2 mia.kr. om året de følgende tyve år. De samfundsøkonomiske omkostninger overstiger i lang periode mindreprovenuet, fordi bilisternes fordele ved grønne biler indhøstes gradvist i løbet af bilens levetid, mens anskaffelsesomkostningerne er højere, og fordi salgsforbuddet er forbundet med et velfærdstab. Det samfundsøkonomiske tab beregnes til årligt 11,2 mia. kr. og 17,8 mia.kr. i gennemsnit for henholdsvis 2019-30 og 2031-50.

Den samfundsøkonomiske omkostning er inkl. lavere eksterne omkostninger fra grønne biler. Den implicite skyggepris på drivhusgasser beregnes til 3.755 kr./ton CO<sub>2</sub> i udgangssituationen og topper på over 4.000 kr./ton i 2031. Det er væsentligt over skyggeprisen på andre klimapolitiske redskaber og de beregnede marginale skadesomkostninger i den klimaøkonomiske litteratur.