

  
Skatteministeriet

26. november 2015  
J.nr. 15-3175916

Til Folketinget – Finansudvalget

Vedrørende L 1 - Forslag til finanslov for finansåret 2016.

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 144 af 20. november 2015. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jesper Petersen (S).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen

## Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for, hvordan nedsættelsen af registreringsafgiften vil påvirke muligheden for at nå målsætningen om at få nedbragt CO<sub>2</sub>-udledningen frem mod 2020?

## Svar

Det fremgår af lovforslag nr. L 69 fremsat d. 20. november 2015, at reduktionen af registreringsafgiftssatsen fra 180 pct. til 150 pct. må forventes at bidrage til flere biler, og at CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtransporten med betydelig usikkerhed skønnes at blive øget med i størrelsesordenen 2.000 tons CO<sub>2</sub> årligt, som følge af flere nye personbiler. Efterhånden som ændringen slår igennem på hele bilparken, skønnes CO<sub>2</sub>-effekten at udgøre i størrelsesordenen 30.000 tons årligt.

Isoleret set vil nedsættelsen af registreringsafgiften således forringe muligheden for at nå målsætningen om at få nedbragt CO<sub>2</sub>-udledningen i 2020, men effekten er dog begrænset set i forhold til transportsektorens samlede CO<sub>2</sub>-udledning, idet den ifølge Energistyrelsens "Energistatistik 2013" i 2013 udgjorde 14.090.000 tons CO<sub>2</sub>.

I den forbindelse skal det dog bemærkes, at ud fra en samfundsøkonomisk betragtning bør CO<sub>2</sub>-reduktioner ske der, hvor det er mest omkostningseffektivt. CO<sub>2</sub>-skyggeprisen (samfundsøkonomisk pris for at udlede 1 ton mindre CO<sub>2</sub>) på bilområdet er varierende, men er generelt høje. Dvs. omkostningseffektive reduktioner af CO<sub>2</sub>-udledningen bør i udgangspunktet ske gennem andre kanaler end via bilbeskatningen.

Derudover kan jeg oplyse, at med det nuværende skattesystem overstiger bilafgifterne i gennemsnit de eksterne omkostninger forbundet med kørsel. Det Miljøøkonomiske Råd vurderede således i deres rapport fra februar 2013, at den nuværende personbilbeskatning er godt dobbelt så høj som de negative eksterne omkostninger. Mens de mindste og mest brændstoffeffektive biler betaler en afgift, der nogenlunde svarer til de eksterne omkostninger, betaler familiebilene og især de mere luksusprægede biler en afgift, der overstiger de eksterne omkostninger, hvilket netop kan henføres til den høje afgiftssats på 180 pct. Nedsættelsen af registreringsafgiften giver således anledning til en samfundsøkonomisk gevinst, uanset at CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtransporten øges.