


Skatteministeriet

25. oktober 2017
J.nr. 2017 - 6686

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 4 - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstof-
forbrugsafgiftsloven.

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 4 af 4. oktober 2017. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Lisbeth Bech Poulsen.

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål

Ministeren bedes oversende et notat, der beskriver, hvordan Finansministeriet kommer frem til, at aftalen om bilafgifter mv. af 21. september 2017 er CO₂-neutral, herunder hvilke antagelser der gøres eller beregningsresultater, der opnås, om bilparkens størrelse og den enkelte bils gennemsnitlige CO₂-udslip.

Svar

Det fremgår af lovforslaget, at det med betydelig usikkerhed skønnes, at CO₂-udledningen fra vejtransporten forøges med i størrelsesordenen 0,001 mio. t CO₂ årligt som følge af omlægningen for personbiler. Efterhånden som ændringen slår i gennem på hele bilparken, skønnes CO₂-effekten at udgøre i størrelsesordenen 0,013 mio. t årligt.

Hertil kommer, at omlægningen for de mindre varebiler indebærer, at stramningen af fradrag og tillæg for brændstoføkonomi i registreringsafgiften i gennemsnit kompenseres via en forhøjelse af skalaknækket for betaling af afgift. Det tilskynder til øget energi-effektivisering, og må derigennem forventes at bidrage til en reduktion af CO₂-udledningen.

I lyset af at den samlede CO₂-udledning fra vejtransporten udgjorde skønnet ca. 11,4 mio. t CO₂ i 2015, skønnes omlægningen af registrerings- og ejerafgiften ikke at have nævneværdige effekter på CO₂-udledningen.

Det skal bemærkes, at der ikke er skønnet over CO₂-effekterne af de initiativer på bilafgiftsområdet i aftalen, der ligger efter 2017 og 2018, fx pris- og teknologiregulering af ejerafgiften.

Opgørelsen af CO₂-effekterne som følge af afgiftsomlægningen for personbilerne er baseret på Skatteministeriets personbilmodel, som også er anvendt til at skønne over proveffekterne ved omlægningen for personbiler.

Personbilmodellen modellerer nyregistreringerne i 2016 på baggrund af data fra DMR. Modellen indeholder oplysninger om mere end 2.000 nyregistrerede bilvarianter, herunder oplysninger om deres pris, registreringsafgift, brændstofeffektivitet og CO₂-udledning. Endvidere indeholder modellen forudsætninger om årligt kørselsomfang for hhv. benzin- og dieslbiler.

Ændringer af CO₂-udledningen kan ud fra modellen henføres til ændringer af:

- 1) Antallet af kørte kilometer.
- 2) Den gennemsnitlige CO₂-udledning pr. kørt kilometer.

Ad 1) Antallet af kørte kilometer påvirkes af ændringer i antallet af nyregistreringer, samt af ændringer i bilernes brændstofeffektivitet. Antallet af nyregistreringer skønnes at være omtrent uændret med omlægningen, idet der efter modellen sker et begrænset fald i nyregistreringerne på ca. 0,2 pct. Lempelserne af registrerings- og ejerafgiften set under ét skønnes således at give sig udslag i, at bilkøberne køber dyrere biler end ellers, frem for

at de køber flere biler. Samlet skønnes kørselsomfanget for en nyregistreringsårgang som følge af omlægningen at falde med ca. 0,3 pct.

Ad 2) Den gennemsnitlige CO₂-udledning (på ca. 107,8 g/km for benzinbiler og ca. 103,6 g/km for dieslbiler) skønnes med omlægningen at være stort set uændret for nye benzinbiler (marginal stigning på ca. 0,2 g/km). For nye dieslbiler skønnes der at være en begrænset gennemsnitlig stigning på ca. 1,3 g/km.

Ved opgørelsen af CO₂-effekten er det forudsat, at biobrændstofindholdet i benzin udgør 4,8 pct., og at biobrændstofindholdet i diesel udgør 6,8 pct.

Det bemærkes, at modellen regner på et strukturelt personbilsalg svarende til, at bestanden af personbiler udskiftes på 15 år.

Det skal understreges, at skønnet er behæftet med betydelig usikkerhed, da der knytter sig stor usikkerhed til flere elementer, herunder ikke mindst de skønnede adfærdsændringer.