



Skatteministeriet

26. juni 2014
J.nr. 14-3293031

Samrådsspørgsmål AM - SAU alm. del

*Samrådsspørgsmål
AM*

Af regeringsgrundlaget fremgår det, at det skal være billigere at købe en energirigtig bil, og at regeringen derfor vil fremsætte forslag til en provenuneutral reform af afgifterne på personbiler. Kan ministeren oplyse, hvornår man påtænker at fremsætte forslag til en sådan reform?

Indledning

Tak for muligheden for at give en orientering om status for arbejdet med en omlægning af bilafgifterne.

Det er jo et område med rigtig mange interessenter, og det er derfor helt naturligt, at der er stor interesse for sagen.



Det synes jeg også den seneste tids presse om bilernes sikkerhed er udtryk for. Og i den forbindelse vil jeg gerne sige, at jeg synes, at det er oplagt i forbindelse med omlægningen af bilafgifterne også at se på fradragene for sikkerhedsudstyr og på, om der er nye former for sikkerhedsudstyr, som bør omfattes af fradrag.

Ikke en enkel opgave

Jeg vil imidlertid også gerne sige, at den i regeringsgrundlaget bebudede omlægning af bilafgifterne ikke er en enkel opgave. Og det skyldes flere faktorer.

Nye biler i Danmark er allerede meget energirigtige

For det første har omlægningen af registreringsafgiften i 2007, hvor de gældende fradrag/tillæg for brændstoføkonomi blev indført haft en ganske stor effekt på den gennemsnitlige brændstoføkonomi for nyregistrerede biler i Danmark.

I 2012 er Danmark således det land i EU, hvor de nye biler ifølge foreløbige tal fra European Environment Agency har den

laveste gennemsnitlige udledning af CO₂ per km. Altså det land i EU hvor vi har den laveste gennemsnitlige udledning af CO₂ per km. Siden 2007 er de gennemsnitlige CO₂-udledninger for nyregistrerede biler i Danmark således reduceret med 27 pct., mens den gennemsnitlige CO₂-udledning for hele EU kun er reduceret med 17 pct. Og det skal ses i lyset af, at der med 2007 omlægningen blev skabt meget stærke incitamenten til at købe brændstof-effektive biler.

Det har også haft betydning for provenuet fra registreringsafgiften, som er faldet siden omlægningen i 2007.

Og i den forbindelse vil jeg gerne nævne, at det strukturelle provener for registreringsafgiften i den seneste Økonomisk Redegørelse er nedjusteret fra 1,2 pct. af BNP til 0,9 pct. af BNP i 2020. Det er måske værd at nævne, fordi et tema i debatten undertiden er, at statens indtægter fra regi-

streringsafgiften er faldet. Og det er de ganske rigtigt, men det har regeringen også regnet ind i vores vurderinger af de offentlige finanser i de kommende år.

Danmark har således i dag allerede et afgiftssystem, der tilskynder til at købe energirigtige biler.

Det betyder ikke, at afgiftssystemet ikke kan forbedres, så der gives yderligere incitamenter til at købe energirigtige biler.

Også hensyn til miljø gør det vanskeligt

For det andet er der en række andre miljøfaktorer end klimaet, der vanskeliggør opgaven. De forskellige motorteknologier har fordele og ulemper på forskellige fronter.

Der vil således være øget risiko for højere udledninger af andre uheldige stoffer end lige CO₂. Fx giver øget andel af dieseldrevne biler en lavere udledning af CO₂, men samtidigt en højere udledning af kvælstofilter (NO_x).

Omlægningen skal også være gennemtænkt og fremtidssikret

For det tredje illustrerer omlægningen i 2007, at der kan komme store virkninger af omlægningerne - ikke mindst på de offentlige finanser. Og samtidig ejer husholdningerne biler for omkring 245 mia. kr., hvoraf omkring halvdelen er registreringsafgift. Markante omlægninger af registreringsafgiften kan få store konsekvenser for brugtbilpriserne og dermed også husholdningernes formue. Det er derfor vigtigt, at omlægningen også i den henseende bliver gennemtænkt.

Og endelig bør en omlægning være robust på længere sigt. Og det vil sige en fremtidssikring som i sagens natur ikke kan være fuldstændig, men når vi har at gøre med et forbrugsgode, der har så lang levetid, som biler jo har, ja, så har vi også en forpligtelse til at gøre omlægningen så holdbar, som vi kan.

Regeringen ser også på en teknisk

Der har været ønske fra flere sider om, at

afgift

registreringsafgiften skulle omlægges til en teknisk baseret afgift.

Det rejser imidlertid en række grundlæggende udfordringer, som man må overveje.

Dels vil den såkaldte danskerrabat risikere at komme under pres, og i sidste ende medføre lavere velfærd.

Dels må en teknisk afgift forventes, at medføre betydelige prisforskydninger på konkrete biler. Det kan få stor betydning for husholdningernes formue.

Og dels vil en omlægning til en teknisk baseret afgift markant øge usikkerheden omkring miljø- og klimaeffekter samt provenuvirkningerne.

Så det er ikke så enkelt med en teknisk afgift, som det ellers ofte fremhæves i pressen.

*Regeringen over-
vejer fortsat*

Regeringen overvejer derfor fortsat forskellige modeller for afgiftsoplægninger og virkninger på klima og miljø, bilejernes økonomi osv. Og har ikke nogen aktuelle planer om at fremsætte et sådant forslag.