



Skatteministeriet

6. november 2014

J.nr. 14-4481639

Samrådsspørgsmål A - SAU alm. del

*Samrådsspørgsmål
A*

Ministerens forgænger, Morten Østergaard, har på et samråd oplyst, at der ikke er aktuelle planer om at gennemføre den omlægning af bilafgifterne, som er aftalt i regeringsgrundlaget. Deler ministeren denne betragtning med sin forgænger, og mener ministeren, at det er realistisk at nå en reform i denne regeringsperiode som beskrevet i regeringsgrundlaget?

Indledning

Jeg vil gerne, ligesom min forgænger, takke for muligheden for at orientere om status for arbejdet med en omlægning af bilafgifterne.

*Jeg deler min for-
gængers opfattelse*

Jeg vil også gerne indlede med at sige, at jeg i høj grad deler den opfattelse af arbej-



det med omlægningen, som min forgænger gav udtryk for på samrådet om samme emne afholdt i juni i år.

Derfor bliver min besvarelse af dette samrådsspørgsmål også til en vis grad en gentagelse af min forgængers svar i juni måned.

Ikke en enkel opgave

Først og fremmest vil jeg igen understrege, at det ikke er en enkel opgave at gennemføre en reform af bilafgifterne. Der er især tre væsentlige faktorer, som jeg vil nævne i den forbindelse:

Nye biler i Danmark er allerede meget energirigtige

For det første har Danmark allerede i dag et afgiftssystem, der i høj grad tilskynder til at købe energirigtige biler.

De nye biler, der sælges i Danmark i dag, er da også langt mere brændstofeffektive end de biler, der blev solgt i 2007.

Fra 2007 til 2013 er den gennemsnitlige CO₂-udledning fra nye biler i Danmark således reduceret med 29 pct. ifølge foreløbige tal fra European Environment Agency. Til sammenligning er den gennemsnitlige CO₂-udledning fra nye biler i hele EU kun reduceret med 20 pct.

Og i 2013 er Danmark det land i EU, hvor de nye biler har den fjerde laveste gennemsnitlige udledning af CO₂ per km.

Det er derfor vanskeligt at opnå store reduktioner af bilers CO₂-udledning med en provenuneutral omlægning af bilafgifterne.

Også hensyn til miljø gør det vanskeligt

For det andet er der en række andre miljøfaktorer end klimaet, der vanskeliggør opgaven. Hvis omlægningen alene tager hensyn til CO₂-udledning, vil der være øget risiko for højere udledninger af andre uheldige stoffer, for eksempel kvælstofilter.

Kan have store økonomiske konsekvenser

For det tredje kan en omlægning have store økonomiske virkninger. Det gælder for staten, men også for de nuværende bilejere, som kan opleve ændringer af brugtbilpriserne.

Det er regeringens ambition at gennemføre en omlægning

Når det er sagt, så mener jeg, at det er muligt at indrette bilafgifterne på en anden måde end i dag, så de i højere grad understøtter klima og miljø – også uden at afgiftsniveauet hæves.

Regeringen overvejer derfor fortsat forskellige modeller for en afgiftsomlægning, hvor vi ser på modellernes virkninger på klima og miljø, bilejernes økonomi og andre relevante parametre.

Som en del af arbejdet med omlægningen indgår også overvejelser om afgiftsreglerne for en række biler, som anvender alternative brændstoffer, herunder naturligvis elbi-

ler og el-hybrider, men også andre alternative drivmidler som fx brint.

Det skal blandt andet ses i lyset af, at den nuværende afgiftsfritagelse for el- og brintbiler udløber efter 2015, hvilket jeg også kommer ind på senere i forbindelse med samrådsspørgsmål C og D.

Det er vigtigt for regeringen at gennemføre en omlægning, som er robust og holdbar på længere sigt. Det er således fortsat regeringens ambition at gennemføre en omlægning, men vi har ikke aktuelle planer om at fremsætte forslag herom.