



Skatteministeriet

6. november 2014

J.nr. 14-4481639

Samrådsspørgsmål B - SAU alm. del

*Samrådsspørgsmål
B*

Er ministeren enig i, at den måde, bilafgifterne er indrettet på, ikke længere er tidsvarende, når der gives nedslag i registreringsafgiften til biler, hvis energieffektivitet ligger langt under gennemsnittet for nye biler målt i km/l?

Tillæg og fradrag er uændrede siden deres indførelse i 2007, og der gives fradrag i afgiften for mere end 9 ud af 10 nye biler.

De tillæg og fradrag, der i dag gives i registreringsafgiften for bilernes brændstoføkonomi, blev indført i 2007.

Fradrag og tillæg er indrettet sådan, at der gives et fradrag på 4.000 kr. for hver kilometer, som en bil kan køre mere end 16 kilometer pr. liter for benzinbiler og 18 kilometer pr. liter for dieslbiler.



Kan en bil køre mindre end henholdsvis de 16 og 18 kilometer pr. liter brændstof, gives et tillæg på 1.000 kr. for hver kilometer.

Det er rigtigt, at der ikke er sket en ændring af grænserne for, hvornår der gives fradrag eller tillæg, siden deres indførelse i 2007.

Det er også rigtigt, at der gives fradrag til biler med en brændstoføkonomi, som ligger under gennemsnittet for nye biler.

Og i 2013 blev der givet fradrag til mere end 9 ud af 10 nye personbiler i Danmark.

*Ikke nødvendigvis
utidssvarende*

Men det betyder ikke nødvendigvis, at indretningen af tillæg og fradrag ikke længere er tidssvarende.

*Tillæg og fradrag
opfylder stadig deres
formål*

Formålet med indførelsen af tillæg og fradrag var således at øge den økonomiske til-

skyndelse til at købe en energieffektiv bil. Det formål er stadig vigtigt at opfylde.

Stigningen i antallet af biler, som får fradrag, afspejler således, at danskerne i dag køber biler, der er langt mere energieffektive end i 2007. Det var jeg også inde på i min besvarelse af spørgsmål A.

Og den økonomiske tilskyndelse er ikke blevet mindre i takt med den teknologiske udvikling: de, der vælger en energieffektiv bil, får jo større fradrag.

Tillæg og fradrag har haft – og har stadig – en effekt

De nye bilers bedre brændstoføkonomi og det stigende antal biler, som får fradrag, må også ses som et udtryk for, at den tilskyndelse, som afgiftssystemet giver, faktisk virker.

Der er sket en teknologisk udvikling, som betyder, at bilerne kan køre længere på en liter brændstof i dag sammenlignet med 2007.

Hele denne teknologiske udvikling kan selvfølgelig ikke forklares af incitamenterne i det danske afgiftssystem.

Men krav til bilers energieffektivitet på EU-niveau og nationale regler, som for eksempel de danske tillæg og fradrag i registreringsafgiften, har givetvis været med til at drive en del af denne udvikling.

Tillæg og fradrag har endvidere medvirket til, at de, som har købt ny bil, har valgt en mere energieffektiv bil, end de ellers ville have gjort.

Jeg er således ikke i tvivl om, at tillæg og fradrag for brændstoføkonomi har haft – og stadig har – en effekt på brændstoføkonomien, og at de dermed har bidraget til at sikre mere klimavenlige biler.

Manglende justering har måske ikke på alle punkter vist

På trods af dette kan det diskuteres, om fastholdelse af status quo vedrørende fra-

sig at være hensigtsmæssig

drag og tillæg på alle punkter har vist sig at være hensigtsmæssig.

Fradragene har i kombination med den teknologiske udvikling betydet, at registreringsafgiften på nye biler reelt er blevet lavere og dermed, at nye biler er blevet billigere.

Provenuet fra registreringsafgiften er faldet

For staten har dette bidraget til et fald i provenuet fra registreringsafgiften. Der kan dog ikke direkte sættes lighedstegn mellem størrelsen af fradrag og tillæg og det statslige mindreprovenu. Der er flere faktorer, der påvirker provenuet.

Der sælges flere biler

Eksempelvis kan det ikke udelukkes, at afgiftsreduktionen har betydet, at der i dag sælges flere nye biler, end der ellers ville være solgt.

Det giver et højere provenu fra registreringsafgiften, men set ud fra et klima- og miljøperspektiv kan det være uhensigts-

mæssigt, hvis der kommer flere biler på vejene.

For gruppen af mest energieffektive biler giver fradragene ikke længere tilskyndelse til at vælge den mest brændstoføkonomiske

Nogle biler er endvidere i dag så energieffektive, at de får så stort et fradrag, at de alene skal betale mindsteregistreringsafgiften på 20.000 kr.

For de biler tilskynder fradragene ikke længere til, at der vælges den mest energieffektive bil blandt disse. Og flere biler vil efterhånden nå mindsteregistreringsafgiften i takt med yderligere teknologisk udvikling.

Tillæg og fradrag indgår som et element, der ses på i omlægningen

Om tillæg og fradrag kan indrettes på en anden måde end i dag, er da også et af de elementer, som vi ser på i forbindelse med omlægningen af bilafgifterne.