


Skatteministeriet

8. november 2017
J.nr. 2017 - 7083

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 29 af 13. oktober 2017 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Andreas Steenberg (RV).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål

Hvilken effekt forventer ministeren, at regeringens sænkning af bilafgifterne får på forbruget af benzin og diesel i Danmark, og hvad betyder denne effekt for udledningen af drivhusgasser?

Svar

Omlægningen af registrerings- og ejerafgiften skønnes ikke at have nævneværdige effekter hverken på forbruget af benzin og diesel eller på udledningen af CO₂.

Opgørelsen af de afledte effekter som følge af de initiativer for personbiler på bilafgiftsområdet i aftalen om *Omlægning af bilafgifterne* af 21. september 2017, der indføres i 2017 og 2018, er baseret på Skatteministeriets personbilmodel. Denne er også anvendt til at skønne over provenueeffekterne ved omlægningen for personbiler, jf. besvarelsen af *SAU L 4 - spm. 4*.

I modellen opgøres forbruget af benzin og diesel på baggrund af den gennemsnitlige brændstoffektivitet og antallet af kørte kilometer for hhv. benzin- og dieslbiler. Ændringer af benzin- og dieselforbruget kan derfor ud fra modellen henføres til ændringer af:

- 1) Den gennemsnitlige brændstoffektivitet.
- 2) Antallet af kørte kilometer.

Ad 1) Den gennemsnitlige brændstoffektivitet (på ca. 21,9 km/l for benzinbiler og ca. 26,1 km/l for dieslbiler) skønnes med omlægningen at være omtrent uændret for nye benzinbiler. For nye dieslbiler skønnes der at være et mindre fald på 0,4 km/l til 25,7 km/l, fordi det skønnes, at der bliver solgt flere større dieslbiler, som ofte også er mindre brændstoffeffektive.

Ad 2) Antallet af kørte kilometer påvirkes af ændringer i antallet af nyregistreringer, samt af ændringer i bilernes brændstoffektivitet. 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.

Det begrænsede fald i nyregistreringerne skyldes bl.a. at større familievenlige biler opnår de største relative afgiftslempelser som følge af omlægningen, mens de små og mindre trafiksikre biler stiger i afgift. Dermed skønnes det, at salget af mellemstore familiebiler stiger, mens salget af biler i mikro- og lillesegmentet falder. Da den skønnede stigning i salget af større biler isoleret set ikke overstiger det skønnede fald i salg af biler i mikro- og lillesegmentet, skønnes lempelserne af registrerings- og ejerafgiften set under ét således at give sig udslag i, at bilkøberne køber dyrere biler end ellers, frem for at de køber flere biler.

Derudover skønnes omlægningen for personbiler at indebære et mindre skifte fra benzinbiler til dieslbiler. Den begrænsede stigning i andelen af dieslbiler indebærer isoleret set,

at det samlede antal kørte kilometer for benzinbilerne reduceres, mens det samlede antal kørte kilometer for dieslbilerne skønnes at stige. Hertil kommer en lille effekt af, at den gennemsnitlige brændstoffektivitet for dieslbiler medfører, at den effektive pris pr. kørt kilometer stiger, da der skal bruges mere brændstof pr. kørt kilometer. Dette skønnes at føre til reduceret kørsel.

Samlet skønnes antallet af kørte kilometer for benzinbiler at falde med ca. 2,2 pct. årligt, mens antallet af kørte kilometer for dieslbiler skønnes at stige med 1,7 pct. årligt.

Det skønnes med betydelig usikkerhed, at omlægningen for personbiler indebærer, at forbruget af benzin i vejtransporten reduceres med i størrelsesordenen 1,4 mio. liter årligt, mens forbruget af diesel i vejtransporten øges med i størrelsesordenen 1,7 mio. liter. Efterhånden som ændringerne slår igennem på hele bilparken, skønnes effekten på benzinforbruget at udgøre i størrelsesordenen -21,4 mio. liter årligt, og effekten på dieselforbruget at udgøre i størrelsesordenen 25,9 mio. liter årligt, *jf. tabel 1*.

Tabel 1. Skønnende ændringer i forbruget af benzin og diesel, samt CO₂-udledning for personbiler ved aftale om Omlægning af bilafgifterne af 21. september

	Ændring i brændstofforbrug mio. liter		Ændring i CO ₂ -udledning mio. ton	
	Årligt	Årligt ved fuld tilpasning	Årligt	Årligt ved fuld tilpasning
Benzin	-1,4	-21,4	-0,003	-0,049
Diesel	1,7	25,9	0,004	0,062
I alt	0,3	4,5	0,001	0,013

Kilde: Egne beregninger.

Set i lyset af, at det afgiftspligtige salg af benzin og diesel i 2016 udgjorde hhv. 1.795 mio. liter og 3.096 mio. liter, skønnes omlægningen af registrerings- og ejerafgiften ikke at have nævneværdige effekter på forbruget af benzin og diesel.

Stigningen i brændstofforbruget som følge af omlægningen afspejler en stigning i CO₂-udledningen fra vejtransporten, *jf. tabel 1*. Som det fremgår af svaret på SAU L 4 – *spm. 4*, skønnes det med betydelig usikkerhed, at CO₂-udledningen fra vejtransporten samlet forøges med i størrelsesordenen 0,001 mio. t CO₂ årligt som følge af omlægningen for personbiler. Efterhånden som ændringen slår igennem på hele bilparken, skønnes CO₂-effekten at udgøre i størrelsesordenen 0,013 mio. t årligt.

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.