



## Skatteministeriet

15. december 2019  
J.nr. 2019 - 11447

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 145 af 2. december 2019 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kathrine Olldag (RV).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen



## Spørgsmål

Ministeren bedes evaluere, hvorvidt henholdsvis V-regeringens og VLAK-regeringens sænkelse af registreringsafgiften (henholdsvis lovforslag nr. L 69 (folketingsåret 2015-16), lovforslag nr. L 93 (folketingsåret 2016-17) og lovforslag nr. L 4 (folketingsåret 2017-18)), også gav den forventede stigning i CO<sub>2</sub>-udslip, som beskrevet i lovforslagene under ”miljømæssige konsekvenser”.

## Svar

Det kan oplyses, at de samlede CO<sub>2</sub>-effekter af de tre nedsættelser af registreringsafgiften, som blev udmøntet ved henholdsvis lov nr. 1892 af 29. december 2015 (L 69), lov nr. 40 af 11. januar 2017 (L 93) og lov nr. 1195 af 14. november 2017 (L 4) med betydelig usikkerhed skønnes at indebære øget CO<sub>2</sub>-udledning på 0,018 mio. ton CO<sub>2</sub> i 2020, stigende til 0,064 mio. ton i 2030. For uddybning heraf henvises til svar på SAU alm. del – spørgsmål 614 af 6. september 2017.

I opgørelserne heraf anvendes regneprincipper og økonomiske modeller, som bygger på en række konkrete forudsætninger. De metoder og forudsætninger, der anvendes, har grundlæggende til hensigt at kunne understøtte udarbejdelse af skøn, som er ”middelrette” – dvs. at afvigelser i den ene eller den anden retning bør være nogenlunde lige sandsynlige. De anvendte metoder og forudsætninger videreudvikles og forbedres regelmæssigt for at sikre, at skønnede konsekvensvurderinger mv. vedvarende er så retvisende som muligt. Dette gælder ligeledes ved opgørelse af forventede klima- og miljømæssige konsekvenser.

De forudsatte klima- og miljømæssige konsekvenser i den overordnede økonomiske planlægning afhænger bl.a. af de skønnede og (i takt med at de indtræffer) realiserede adfærdsvirkninger af besluttet politik. Det skal imidlertid understreges, at det ikke er muligt at eftervise ex post, om de virkninger (klima- og miljømæssige konsekvenser), der i forbindelse med konkrete regelændringer blev forudsat og indregnet, efterfølgende har vist sig.

Det skyldes, at udviklingen i bilparkens sammensætning, og dermed udviklingen i CO<sub>2</sub>-udledningen, påvirkes af en lang række faktorer, herunder især konjunkturudviklingen, hvis individuelle virkning ikke kan udskilles efterfølgende. Blandt andet i lyset heraf foretages der ikke genberegninger af virkninger af gennemførte regelændringer.