


Skatteministeriet

14. december 2015
J.nr. 15-3097916

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 69 - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven. (Nedsættelse af registreringsafgiftens højeste sats for personbiler m.v.).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 1 af 1. december 2015.

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen

Spørgsmål

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 19. november 2015 fra Det Økologiske Råd, jf. L 69 – bilag 3.

Svar

Det skal indledningsvis bemærkes, at der ved besvarelsen her alene er kommenteret på Det Økologiske Råds bemærkninger til nedsættelsen af registreringsafgiften. I forhold til Det Økologiske Råds bemærkninger om nedsættelsen af NOx-afgiften henvises til svaret på SAU L 70 (2015 – 16)– spørgsmål 1.

Det Økologiske Råds bemærkninger til nedsættelsen af registreringsafgiften

Det Økologiske Råd anfører, at nedsættelsen af registreringsafgiften tilskynder til at købe flere og større biler, som alt andet lige vil have et større brændstofforbrug. Den forudsatte adfærdseffekt dækker således over, at folk køber flere og dyrere biler samt bruger mere benzin og diesel.

Det Økologiske Råd anfører endvidere, at sænkningen af afgiften skal ses i sammenhæng med, at afgiften allerede er faldet stærkt siden omlægningen 2007. Da faldt det årlige provenu med ca. 10 mia. kr. i takt med EU's skærpede krav til nye bilers brændstofforbrug. Det betyder, at man i dag giver afgiftsrabatter til ca. 90 pct. af de nye biler, som om de var særligt brændstofbesparende.

Hertil bemærkes

Nedsættelsen af registreringsafgiften må forventes at øge CO₂-udledningen via flere biler og hermed et større forbrug af benzin og diesel. CO₂-udledningen fra vejtransporten skønnes med betydelig usikkerhed at blive øget med i størrelsesordenen 2.000 tons CO₂ årligt, som følge af flere nye personbiler. Efterhånden som ændringen slår igennem på hele bilparken, skønnes CO₂-effekten at udgøre i størrelsesordenen 30.000 tons årligt. Effekten er således begrænset set i forhold til transportsektorens samlede CO₂-udledning, idet den ifølge Energistyrelsens ”Energistatistik 2013” i 2013 udgjorde 14.090.000 tons CO₂.

Dyrere og større biler behøver endvidere ikke føre til en øget CO₂-udledning i absolutte termer, idet flere af de større biler i dag kan køre langt på literen. Samtidig betyder reduktionen, at det bliver billigere at vælge en bil, som er dyrere, fordi den har en god brændstoføkonomi.

Ud fra en samfundsøkonomisk betragtning bør CO₂-reduktioner ske der, hvor det er mest omkostningseffektivt. CO₂-skyggeprisen (samfundsøkonomisk pris for at udlede 1 ton mindre CO₂) på bilområdet er varierende, men er generelt høj. Dvs. omkostningseffektive reduktioner af CO₂-udledningen bør i udgangspunktet ske gennem andre kanaler end via bilbeskatningen.

Med det nuværende skattesystem overstiger bilafgifterne i gennemsnit de eksterne omkostninger forbundet med kørsel. Det Miljøøkonomiske Råd vurderede således i

deres rapport fra februar 2013, at den nuværende personbilbeskatning er godt dobbelt så høj som de negative eksterne omkostninger. Mens de mindste og mest brændstofeffektive biler betaler en afgift, der nogenlunde svarer til de eksterne omkostninger, betaler familiebilerne og især de mere luksusprægede biler en afgift, der overstiger de eksterne omkostninger, hvilket netop kan henføres til den høje afgiftssats på 180 pct. Nedsættelsen af registreringsafgiften giver således anledning til en samfundsøkonomisk effektivitetsgevinst, uanset at CO₂-udledningen fra vejtransporten øges.

I forhold til omlægningen af bilafgifterne i 2007 og indførelsen af fradrag og tillæg for brændstoføkonomi, så er det rigtigt, at stadigt flere biler får stadigt større fradrag, og at mere end 90 pct. af de nye personbiler får fradrag i afgiften. Det afspejler, at nye bilers brændstoføkonomi er blevet markant forbedret siden omlægningen og dermed, at deres gennemsnitlige CO₂-udledning er reduceret. Krav på EU-niveau til nye bilers CO₂-udledning må forventes at have bidraget til denne udvikling, men fradrag og tillæg i registreringsafgiften betyder givetvis også, at bilkøberne vælger en mere brændstoføkonomisk bil, end de ellers ville have gjort.

Skatteministeriet skønner, at fradragene for personbiler har medført en umiddelbar reduktion i provenuet fra registreringsafgiften på omkring 4 mia. kr. i 2014.