


Skatteministeriet

30. oktober 2017
J.nr. 2017 - 6686

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 4 - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstof-
forbrugsafgiftsloven (Ændring af registreringsafgiften, ændring af fradrag for sikkerheds-
udstyr, forhøjelse af tærskelværdi og tillæg for energieffektivitet, stramning af regler om
leasing m.v. af køretøjer, forhøjelse af reparationsgrænsen og forhøjelse og øget differen-
tiering af brændstofforbrugsafgift m.v.).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 5 af 4. oktober 2017. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Lisbeth Bech Poulsen.

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål

Ministeren bedes oversende en beregning på resultaterne, herunder CO₂-effekten, af en bilafgiftsmodel, der følger aftalen af 21. september 2017 bortset fra, at belønningen for at køre en ekstra km pr. liter øges til a) 6.000 kr. og b) 8.000 kr., finansieret ved en mindre forhøjelse end aftalt af knæpunktet for registreringsafgiften.

Svar

Aftalen om *Omlægning af bilafgifterne* af 21. september indebærer bl.a., at knæpunktet for kilometergrænserne for fradrag og tillæg for god brændstoføkonomi forhøjes fra 16 km/l for benzinbiler og 18 km/l for dieslbiler til hhv. 20 km/l og 22 km/l. Tillægget for dårlig brændstoføkonomi forhøjes fra 1.000 kr. til 6.000 kr. for hver km/l, bilen tilbagelægger mindre end knæpunktet, mens fradraget for god brændstoføkonomi er uændret. Initiativet skal tilskynde til at vælge mere energivenlige biler.

Det fremgår af L 4, at det med betydelig usikkerhed skønnes, at CO₂-udledningen fra vejtransporten forøges med i størrelsesordenen 0,001 mio. t CO₂ årligt som følge af omlægningen for personbiler. Efterhånden som ændringen slår i gennem på hele bilparken, skønnes CO₂-effekten at udgøre i størrelsesordenen 0,013 mio. t årligt.

Hertil kommer, at omlægningen for de mindre varebiler indebærer, at stramningen af fradrag og tillæg for brændstoføkonomi i registreringsafgiften i gennemsnit kompenseres via en forhøjelse af skalaknækket for betaling af afgift. Det tilskynder til øget energieffektivisering og må derigennem forventes at bidrage til en reduktion af CO₂-udledningen.

I lyset af at den samlede skønnede CO₂-udledning fra vejtransporten udgjorde ca. 11,4 mio. t CO₂ i 2015, vurderes omlægningen af registrerings- og ejerafgiften ikke at have nævneværdige effekter på CO₂-udledningen.

Det skal bemærkes, at der ikke er skønnet over CO₂-effekterne af de initiativer på bilafgiftsområdet i aftalen, der ligger efter 2017 og 2018, fx pris- og teknologiregulering af ejerafgiften.

Den aftalte bilomlægning skønnes at medføre et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på 0,6 mia. kr. i 2018 faldende til 0,3 mia. kr. i 2025.

Der spørges til andre modeller end den aftalte.

Det kan oplyses, at en forhøjelse af fradraget for god brændstoføkonomi fra 4.000 kr. pr. km/l til 6.000 kr. km/l, skønnes at ligge inden for aftalens provenuramme i 2025, hvis skalaknækket samtidig nedsættes med 1.800 kr. fra 106.600 kr. (2017-niveau) til 104.800 kr.

CO₂-udledningen fra vejtransporten skønnes med betydelig usikkerhed mindsket med i størrelsesordenen 0,003 mio. t CO₂ årligt som følge af den foreslåede model for personbiler. Efterhånden som ændringen slår i gennem på hele bilparken, skønnes CO₂-effekten

at udgøre en reduktion i CO₂-udledningen i størrelsesordenen 0,046 mio. t årligt, *jf. tabel 1.*

Det kan endvidere oplyses, at en forhøjelse af fradraget for god brændstoføkonomi fra 4.000 kr. pr. km/l til 8.000 kr. km/l, skønnes at ligge inden for aftalens provenuramme i 2025, hvis skalaknækket samtidig nedsættes med 22.500 kr. fra 106.600 kr. (2017-niveau) til 84.100 kr.

CO₂-udledningen fra vejtransporten skønnes med betydelig usikkerhed mindsket med i størrelsesordenen 0,005 mio. t CO₂ årligt som følge af den foreslåede model for personbiler. Efterhånden som ændringen slår i gennem på hele bilparken, skønnes CO₂-effekten at udgøre en reduktion i CO₂-udledningen i størrelsesordenen 0,067 mio. t årligt, *jf. tabel 1.*

Tabel 1. Skønnende CO₂-effekter for personbiler ved aftale om Omlægning af bilafgifterne af 21. september samt variationer af modellen for omlægningen

Model for omlægning	Skalaknæk (2017-niveau)	Ændring i CO ₂ -udledning mio. ton	
	Kr.	Årligt	Årligt efter fuld tilpasning
Aftale af 21. september	185.000	0,001	0,013
Fradrag forhøjes til 6.000 kr. pr. km/l	104.800	-0,003	-0,046
Fradrag forhøjes til 8.000 kr. pr. km/l	84.100	-0,005	-0,067

Kilde: Egne beregninger.

Det skal hertil bemærkes, at begge af spørgerens foreslåede modeller skønnes i forhold til modellen, der følger aftalen af 21. september 2017, at indebære, at mindre biler opnår de største relative lempelser i registreringsafgiften, mens større familievenlige biler stiger i afgift i forhold til aftalemodellen. Dette skyldes hovedsageligt nedsættelsen af skalaknækket, som indebærer, at flere biler skal betale registreringsafgift efter registreringsafgiftens højeste sats på 150 pct.

Dette er ikke i overensstemmelse med lovforslagets formål om at give danske familier bedre mulighed for at købe en mere trafikssikker bil, som i højere grad afspejler deres behov.

Med lovforslaget nedsættes den lave registreringsafgiftssats fra 105 pct. til 85 pct., mens skalaknækket for betaling af den høje afgiftssats hæves betydeligt. For rigtig mange, som køber en familiebil, betyder det, at afgiften på sikkerhedsudstyr og energi- og miljøvenlig teknologi falder fra 150 pct. til 85 pct.