



27. februar 2020
J.nr. 2020 - 1981

Kontor:
Miljø, energi og motor [MEM]

Samrådsspørgsmål Q og R

- Tale til besvarelse af spørgsmål Q og R den 27. februar 2020

Spørgsmål Q

I lyset af det presserende behov for at få klarlagt usikkerheden om regeringsafgifterne for elbiler i 2021, hvornår agter ministeren da at fremsætte lovgivning, der sikrer denne klarhed, og dermed sikrer, at afgifterne ikke stiger voldsomt den 1. januar 2021?

Spørgsmål R

Er ministeren enig i, at registreringsafgifterne ikke kommer til at stige, før det nye afgiftssystem, der forventes vedtaget på baggrund af de anbefalinger, som den af den tidligere regering nedsatte transportkommission fra februar 2019 forventes at komme med medio 2020, er klarlagt?

Svar

Tak for invitationen til dette samråd om afgiftsniveauet for grønne biler i 2021. Jeg har modtaget to spørgsmål, som jeg vil besvare samlet.

Jeg er enig i, at det er presserende at få omstillet transportsektoren i en grøn retning.

Flere elbiler er et vigtigt skridt på vejen til at reducere udledningen af CO₂ med 70 pct. i 2030 – et mål som også Venstre har tilsluttet sig.

Derfor har regeringen og partierne bag finansloven for 2020 aftalt, at den planlagte stigning af registreringsafgiften for grønne biler fra den 1. januar 2020 annulleres, og i stedet videreføres 2019-satserne i 2020.

Det skyldes, at elbiler er meget dyrere end konventionelle biler, og at den stramme indfasningsprofil – som blandt andet Venstre har fastholdt ved flere lejligheder – har vist sig for ambitiøs.

Reglerne for grønne biler i 2021

Venstre har sammen med oppositionen fremsat et beslutningsforslag om, at i 2021 indfases registre-

ringsafgiften for grønne biler med 40 pct. af registreringsafgiften, og at der indføres et bundfradrag på 77.500.

Forslaget skønnes at indebære et mindreprovenu på ca. 800 mio. kr.

Og hvis det gøres endnu lempeligere – ved at videreføre de gældende 2020-regler i 2021, som der er bedt om teknisk bistand til at lave et ændringsforslag om – skønnes mindreprovenuet at vokse til 850 mio. kr. i 2021.

Det er et anseligt beløb, som der ikke er anvist konkret finansiering til – hverken i beslutningsforslaget eller i behandlingen heraf.

I min besvarelse af S 607 – omhandlende det samme emne, som dette samråd – nævnte fru Marie Bjerre, at det alene skønnes at indebære et mindreprovenu på ca. 250 mio. kr. at videreføre bundfradraget, så elbiler op til 400.000 kr. fortsætter med at være afgiftsfritaget i 2021.

Det er korrekt, at mindreprovenuet i 2021 bliver lavere, hvis der *alene* lempes for elbiler – som det foreslås i modellen til 250 mio. kr.

Men jeg tror også, at det vil bidrage til mere forvirring for danskerne, hvis vi – som det foreslås i modellen til 250 mio. kr. – ikke længere betragter lavemissionsbiler – såsom pluginhybridbiler – som grønne.

Derudover vil det være et brud med tidligere sondringer mellem grønne og sorte biler.

Det er derfor et spørgsmål, som jeg synes, der kræver en nærmere og mere omfattende diskussion.

Regeringen vil gerne gøre det nemmere og mere attraktivt at vælge grønne nul- og lavemissionsbiler – og samtidig ønsker regeringen, at den grønne omstilling sker så omkostningseffektivt som muligt.

Danmark skal vise, at vi kan lave en grøn omstilling og samtidig fastholde et stærkt velfærdssamfund.

Kommission for grøn omstilling af personbiler

Da det er svære spørgsmål, nedsatte den tidligere regering Kommissionen for grøn omstilling af personbiler. Kommissionen skal levere en samlet strategi for at få udbredt lav- og nulemissionsbiler i stor skala.

Kommissionen skal samtidig se på, hvordan statens indtægter sikres, når der kommer flere elbiler.

Det er en meget stor opgave.

Og netop opgavens omfang var vel også grunden til, at Kommissionen blev nedsat.

Venstre havde en målsætning om stop af salg af benzin- og dieslbiler i 2030, som ifølge beregninger fra Finansministeriet ville koste 88,6 mia. kr.

Skatteministeriet skønnede lidt mere forsigtigt, at omkostningerne ved at nå målsætningen, om at alle nyregistrerede biler i 2030 er lavemissionsbiler, ville være i størrelsesordenen 50-100 mia. kr.

Uanset niveauet er det så store beløb, at det ikke kan finansieres af råderummet eller ved en simpel omlægning af bilafgifterne.

Men selv simple videreførelser af reglerne vil – som tidligere nævnt – indebærer betydelige mindreprovenuier, og ”billigere” quick-fix løsninger vil gøre det mere forvirrende for danskerne at forstå reglerne – og på baggrund heraf træffe det grønne valg.

Jeg mener derfor, at det er mest hensigtsmæssigt at afvente Bilkommissionens anbefalinger, inden der besluttet yderligere afgiftsændringer for elbiler.

Jeg håber, at vi er enige i, at en grøn omstilling af transportsektoren skal ske på et solidt og veloplyst grundlag.

Det grundlag har vi først, når Kommissionen leverer sine anbefalinger. Derefter skal vi have en god diskussion om, hvordan vi fremadrettet skal behandle grønne biler.

Det er forventningen, at Kommissionen leverer sine anbefalinger medio 2020, så der kan forhandles et nyt afgiftsregime på bilområdet i forbindelse med finansloven for 2021.

Kommissionen følger i øvrigt tidsplanen, så jeg synes ikke, der er grund til på nuværende tidspunkt at drøfte et kommende afgiftssystem for elbiler.

Afslutningsvist ønsker regeringen, at der fastlægges en langsigtet løsning, som kan skabe sikkerhed om rammerne for bilkøbere- og forhandlere.

Jeg ser derfor frem til at drøfte rammerne for de fremtidige bilafgifter, når vi har modtaget Kommissionens anbefalinger. Det håber jeg, at Venstre vil være med til.

Derudover håber jeg, at Venstre vil bruge tiden frem til, at Kommissionen kommer med sine anbefalinger, til at overveje, hvordan et mindreprovenu kan finansieres. Alle gode ideer er velkomne.