

MILJØMINISTERIET

Departementet

J.nr. MST-501-00010

Den 20. november 2006

### **Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 39 stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.**

#### **Spørgsmål 39**

"Ministeren bedes kommentere det skriftlige oplæg fra Danmarks Automobilforhandler vedr. bilafgifter og miljø, jf. MPU alm. del - bilag 76."

#### **Svar**

De danske bilafgifter er i international sammenligning meget høje. Registreringsafgiften er den højeste i EU, mens ejerafgiften og brændstofafgifterne er i den øvre ende. Det høje afgiftsniveau medfører, at bilparken i Danmark er betydeligt mindre end i sammenlignelige lande. Den gennemsnitlige alder for biler er formentlig større end den vil være ved et lavere afgiftsniveau.

Selvom bilafgifterne i mange henseender må betegnes som miljøvenlige, er det naturligvis relevant at se på, om der kan laves yderligere omlægninger i miljøvenlig retning. Det er positivt, at Dansk Automobilhandler Forening mener, at miljøhensynet skal veje tungere, når det drejer sig om bilafgifterne.

I forbindelse med en sådan omlægning er det væsentligt at sondre mellem på den ene side emissioner fra den enkelte bil og på den anden side bilparkens samlede emissioner. Selvom emissionerne fra den enkelte bil reduceres som følge af afgiftsomlægninger kan de samlede emissioner stige, hvis den samlede kørsel stiger fordi der kommer flere biler.

DAF's forslag er samlet set en lempelse af bilafgifterne, især registreringsafgiften for personbiler og små varebiler. Dette kan således føre til en øget andel af mere brændstofvenlige køretøjer, men samtidig betyde at den samlede bilpark og kørsel stiger med det resultat, at det samlede CO<sub>2</sub> udslip stiger. Samlet set er det næppe realistisk, at en generel nedsættelse af registreringsafgiften vil reducere de samlede emissioner.

DAF foreslår endvidere særlige afgiftsregler for personbiler med særlig miljøvenlig teknologi. En lempelse baseret på anvendelsen af en bestemt teknologi er næppe miljøøkonomisk optimal. Ud fra et miljøøkonomisk synspunkt opnås de bedste resultater, hvis incitamenter til at vælge biler med

små emissioner gælder generelt og ikke for et mindre antal biler med en bestemt teknologi.

Til forslaget om at omlægge ejerafgiften fra at være baseret på personbilers CO<sub>2</sub>-emission i stedet for brændstofforbrug kan bemærkes, at der er et fast forhold mellem brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-emission. Således leder forbrændingen af 1 liter benzin til emission af 2,4 kg CO<sub>2</sub>, mens forbrændingen af 1 liter dieselolie leder til emission af 2,7 kg CO<sub>2</sub>. Når ejerafgiften er baseret på brændstofforbruget er den dermed også baseret på CO<sub>2</sub>-emissionen.

Hvad angår nedsættelsen af registreringsafgiften for små varebiler blev emnet behandlet i rapporten Omlægning af registreringsafgiften, Skatteministeriet 2003. Rapporten understøtter, at en afgiftsreduktion for små varebiler kan føre til, at flere vælger en lille varebil frem for en stor varebil, og at derved kan opnås en miljøgevinst. Det er imidlertid ikke alene et spørgsmål om balancen mellem små og store varebiler, men også mellem personbiler og varebiler, og for begge typer af biler er der sket en stor udvikling de senere år. Denne problemstilling kræver en nærmere analyse.

Afslutningsvis skal det nævnes, at der som opfølgning af regeringsgrundlaget skal nedsættes et udvalg, som skal undersøge muligheden for over en længere årrække at foretage en provenuneutral og miljøfremmende omlægning af den samlede bilbeskatning.