



**SKATTEMINISTERIET**

J.nr. 2007-518-0010

Dato: 28. september 2007

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 385-388 af 14. september 2007. Spørgsmålene er stillet efter ønske fra Morten Homann (SF).

(Alm. del).

Kristian Jensen

/Per Bach Jørgensen

### Spørgsmål 385:

Der ønskes en beregning af, hvilket provenutab, der vil opstå på registreringsafgiften for hvert år frem til 2013 som følge af, at den nu er differentieret efter brændstoføkonomi, hvis EU-kommissionens forslag om forbedring af brændstoføkonomien for nye biler gennemføres.

### Svar:

EU-kommissionen har offentliggjort en meddelelse om en strategi til reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra passagerbiler og lette erhvervskøretøjer (KOM(2007) 19 Final).

Strategien indeholder et forslag om, at bilflåden skal have et gennemsnitligt CO<sub>2</sub>-udslip på 120 g/km i 2012 og at dette mål skal nås ad to veje:

Et direktivforslag, som pålægger bilfabrikanter at reducere det gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udslip til 130 g CO<sub>2</sub>/km gennem teknologiforbedringer.

Tekniske krav til biludstyr, som f.eks. aircondition, samtidig med, at medlemsstaterne opfordres til at anvende afgiftsinstrumenter med et CO<sub>2</sub>-element, fremme af øko-kørsel, øget brug af biobrændsel m.v. Disse tiltag vurderer EU-kommissionen vil kunne tilføre en besparelse på yderligere 10 g CO<sub>2</sub> per km, hvorved målsætningen på 120 g CO<sub>2</sub> per km nås.

EU-kommissionens strategi retter sig således mod selve bilproducenterne samt de enkelte lande. Der foreligger endnu ikke oplysninger om, hvorledes strategien konkret skal udmøntes, her-under hvordan bilproducenterne skal efterleve et gennemsnitligt CO<sub>2</sub>-udslip på 130 g/km og hvorledes det enkelte medlemsland skal fremme øko-kørsel mv.

På denne baggrund er det kun muligt at svare på spørgsmålet under en række forudsætninger om udviklingen brændstofforbruget i personbiler, der nyregistreres i Danmark.

Tabellen nedenfor viser udviklingen i CO<sub>2</sub>-emissionen for nyregistrerede personbiler. I 2004 var den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emission på 161,4 g/km, hvilket kan sammenlignes med 163 g/km for EU1 som helhed. De biler, der nyregistreres i Danmark, afviger således ikke markant fra bilsalget i EU, hvad angår brændstoføkonomi.

I 1. halvår af 2007 var den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emission 156,8 g/km. I dette tal indgår biler, der er registreret både før og efter regeringen den 25. april fremsatte forslag om omlægning af bilafgifterne for at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen mv. Da omlægningen især gav et økonomisk incitament til at anskaffe små, brændstoføkonomiske biler, må det forventes, at den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-reduktion for nye personbiler i 2007 vil være under niveauet for 1. halvår 2007.

---

<sup>1</sup> EU-15

### Gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-emission fra nyregistrerede personbiler (g/km)

	Benzinbiler	Dieselbiler	Alle
1997 2. halvår	185,0	162,5	184,6
1998	182,4	155,5	181,5
1999	177,8	149,0	175,6
2000	175,4	139,6	171,4
2001	175,4	135,3	169,2
2002	174,7	133,7	167,2
2003	172,8	136,4	165,2
2004	168,0	138,5	161,4
2005	164,9	140,7	159,4
2006	163,0	146,3	158,8
2007 1. halvår	161,0	146,3	156,8

Kilde: Egne beregninger, baseret på oplysninger i Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger, Transport 2002:46 og 2007:32

Registreringsafgiften differentieres efter brændstofforbruget ved, at benzinbiler får et nedslag på 4.000 kr. pr. km, bilen kører længere end 16 km/liter. Omvendt er der et tillæg på 1.000 kr. pr. km, bilen kører mindre end 16 km/liter. For dieselbiler er satserne tilsvarende 4.000 kr. hhv. 1.000 kr., men de beregnes ud fra et referencepunkt på 18 km/liter.

I det følgende anvendes 2007 som basisår. Det vil sige, at de provenumæssige konsekvenser, der ønskes belyst, ses i forhold til niveauet for bilernes brændstoføkonomi i 2007. Der forudsættes følgende:

Den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emission for nye personbiler i Danmark i 2007 bliver 155 g/km. Det er lavere end niveauet i 1. halvår, men skal ses i lyset af, at omlægningen af bilafgifterne slår fuldt igennem i 2. halvår.

Den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emission falder frem til 2012, hvor den vil være 120 g/km. Reduktionen sker lineært:

2008: 148 g/km

2009: 141 g/km

2010: 134 g/km

2011: 127 g/km

2012: 120 g/km

Reduktionen sker jævnt over hele bilparken, dvs. brændstoføkonomien forbedres relativt lige meget for store og små biler. Denne forudsætning har stor betydning for niveauet for de provenumæssige konsekvenser, eftersom CO<sub>2</sub>-delen af registreringsafgiften er asymmetrisk. Hvis brændstoføkonomien for en lille bil forbedres, vil det reducere registreringsafgiften med 4.000 kr. pr. km/liter, mens en forbedring for en stor bil vil reducere registreringsafgiften med 1.000 kr. pr. km/liter. Det er således ikke ligegyldigt ud fra en provenubetragtning, om forbedringen af brændstoføkonomien sker for store eller små biler.

Sammensætningen af bilsalget er uændret i perioden, herunder fordelingen af salget på dieselbiler og benzinbiler.

Under disse forudsætninger skønnes fradragene og tillæggene i registreringsafgiften afhængig af bilens brændstofforbrug at føre til, at statens indtægter fra registreringsafgiften påvirkes på følgende måde (årets priser):

2008: -0,3 mia. kr.

2009: -0,6 mia. kr.

2010: -1,0 mia. kr.

2011: -1,4 mia. kr.

2012 og efterfølgende år: -2,0 mia. kr.

Der er en meget stor usikkerhed på disse skøn. Ikke mindst er det langt fra givet, at EU-kommissionens målsætning om en gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-emission fra nye biler på 120 g/km i 2012 opnås. For at det ikke skal give anledning til misforståelser vil jeg understrege, at regeringens tilslutter sig hensigten i strategien om at reducere køretøjers CO<sub>2</sub>-udslip.

### **Spørgsmål 386:**

Der ønskes en vurdering af dels provenuet, dels CO<sub>2</sub>-effekten ved at øge straffen/rabatten på biler med dårlig/god brændstoføkonomi fra de nuværende 1.000/4.000 kr. til 6.000/6.000 kr.

### **Svar:**

I forhold til gældende regler skønnes forslaget at føre til et provenutab på ca. 10 mio. kr. årligt, hvilket dækker over et tab på ca. 70 mio. kr. for personbiler og en gevinst på ca. 60 mio. kr. for varebiler.

Hvad angår personbiler vil forslaget forøge indtægterne fra registreringsafgiften med ca. 470 mio. kr. årligt. Imidlertid vil substitutionen mod mere energieffektive køretøjer samt et fald i bilsalget reducere indtægterne fra ejerafgiften med ca. 140 mio. kr. og indtægterne fra brændstofafgifterne med ca. 400 mio. kr. Nettoresultatet er et provenutab på ca. 70 mio. kr. årligt på sigt.

Hvad angår varebiler vil forslaget forøge indtægterne fra registreringsafgiften med ca. 120 mio. kr. årligt, men reducere indtægterne fra vægtafgiften mv. og brændstofafgifterne med ca. 60 mio. kr. Nettoresultatet er et merprovenu på ca. 60 mio. kr. årligt på sigt.

Forslaget skønnes at ville reducere CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler med ca. 125 kilotons årligt og fra varebiler med ca. 20 kilotons årligt, hvorved den samlede ændring bliver en reduktion på ca. 145 kilotons årligt. Det svarer til ca. 1,7 procent af den samlede, aktuelle emission af CO<sub>2</sub> fra person- og varebiler.

For en bilkøber, der skal vælge mellem at købe en benzinbil, der kører 15 km/liter, og en benzinbil, der kører 16 km/liter, vil et tillæg/fradrag på 6.000 kr. pr. km/liter brændstoføkonomi svare til, at der gives en reduktion af registreringsafgiften på ca. 2.500 kr. pr. tons reduceret CO<sub>2</sub>.

Hertil kommer incitamentet fra ejerafgiften, der omregnet ligeledes udgør 2.500 kr. pr. tons CO<sub>2</sub>, og benzin- og CO<sub>2</sub>-afgifterne, der udgør 1.700 kr. pr. tons CO<sub>2</sub>. Endelig er der en pæn sammenhæng mellem en bils værdi og dens størrelse, og dermed også mellem den værdibaserede registreringsafgift og brændstofforbrug.

De samlede incitamentet til at reducere CO<sub>2</sub>-emissionen er således ganske store og væsentligt større end kvoteprisen på CO<sub>2</sub>.

Det skal for en god ordens skyld nævnes, at der ikke i beregningsgrundlaget er indregnet en udvikling i bilernes energieffektivitet.

### **Spørgsmål 387:**

Der ønskes et skøn over dels provenuet, dels CO<sub>2</sub>-effekten af helt at afskaffe rabatordningen for brug af gule plader på private biler?

### **Svar:**

Det skønnes, at med bilkøbernes tilpasning til de ændringer af bilafgifterne, der blev indført med lov nr. 541 af 6. juni 2007 (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen m.v.) vil langsigtetsniveauet for varebiler, der anskaffes til ren privat anvendelse, være på ca. 4.400 styk årligt. Hertil kommer ca. 6.600 varebiler, der anskaffes til blandet privat og erhvervsmæssig anvendelse.

Hvis de bilkøbere, der ved gældende regler anskaffer sig en varebil til ren privat anvendelse, i stedet anskaffer sig en tilsvarende personbil, vil det forøge statens indtægter fra registreringsafgiften med ca. 550 mio. kr. årligt. Til gengæld vil statens indtægter fra vægtafgift mv., ejerafgift samt brændstofafgifter falde med ca. 325 mio. kr. Nettoresultatet bliver et merprovenu på ca. 225 mio. kr. ved uændret adfærd.

Det er imidlertid næppe realistisk, at bilkøberne vil anskaffe samme bil som personbil, som de ved gældende regler anskaffer som varebil, da prisen er væsentlig højere. Under forudsætning om at borgerne tilpasser sig de ændrede regler, således at de samlede udgifter til anskaffelse, løbende afgifter og brændstof er de samme set over køretøjets levetid, vil ændringen føre til et samlet provenutab på ca. 50 mio. kr. Det dækker over statslige merindtægter fra registreringsafgiften på ca. 350 mio. kr. årligt og faldende indtægter fra vægtafgift, ejerafgift og brændstofafgifter på ca. 400 mio. kr. årligt.

Det skønnes under samme forudsætninger, at CO<sub>2</sub>-emissionerne vil blive reduceret med ca. 25 kilotons årligt på sigt. Det svarer til ca. 1 procent af den samlede, aktuelle emission af CO<sub>2</sub> fra varebiler.

Disse resultater er for varebiler til ren privat anvendelse. Hertil kommer de varebiler, der anvendes blandet erhvervsmæssigt og privat. Hvis forslaget om at afskaffe muligheden for privat anvendelse af varebiler også omfatter disse, vil det have en række afledte effekter. For det første må det formodes, at størstedelen af de varebiler, der sælges til blandet anvendelse, i stedet sælges til ren erhvervsmæssig anvendelse. En formentlig meget lille del vil

blive erstattet af personbiler, der uden restriktioner kan anvendes både erhvervsmæssigt og privat. Endelig vil der derudover komme et ekstra salg af personbiler til personer, som ikke længere kan få deres kørselsbehov dækket af en varebil. Skatteministeriet er ikke umiddelbart i besiddelse af oplysninger om, hvor stor en del af den kørsel, der sker i varebiler, der må benyttes delvist privat, der rent faktisk er privat kørsel. På den baggrund er det umiddelbart ikke muligt at skønne over de provenue-mæssige og miljømæssige konsekvenser af forslaget for varebiler med blandet erhvervsmæssig og privat anvendelse.

**Spørgsmål 388:**

Det ønskes oplyst, hvor mange hyrevogne der hvert år registreres og hvor mange, der sælges videre til private efter at være frikørt? Endvidere ønskes, om muligt, en vurdering af det samlede CO<sub>2</sub>-udslip fra hyrevogne?

**Svar:**

Der blev i årsperioden fra 1. juli 2006 til 30. juni 2007 nyregistreret ca. 1.700 hyrevogne, hvilket er på niveau med antallet tidligere år. Stort set alle hyrevogne videresælges efter at være frikørt.

I alt var der indregistreret 5.159 hyrevogne pr. 1. januar 2007.

Hyrevognenes samlede trafikarbejde udgør ca. 500 mio. km årligt. Med et gennemsnitligt brændstofforbrug på 13,2 km/liter diesel er den samlede CO<sub>2</sub>-emission dermed ca. 100 kilotons årligt.