



## Skatteministeriet

19. oktober 2016

J.nr. 16-1436129

Til Folketinget – Transport- og Bygningsudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 700 af 23. september 2016 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Roger Matthisen (ALT).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



## Spørgsmål 700

Hvad er ministerens holdning til, at flere organisationer og tænketanke, herunder Klimarådet, Forenede Danske Elbilister (FDEL) og senest Concito, har været ude at anbefale ændrede bilafgifter, der favoriserer klimavenlige biler, fremmer omstillingen mod elektrificering af transportsektoren samt afvikler den nuværende favorisering af dieseldrøjet?

## Svar

Indledningsvist vil jeg gerne bemærke, at spørgsmål til regeringens holdning almindeligvis stilles som § 20 spørgsmål. Dette uagtet vil jeg naturligvis med glæde svare på, hvad regeringen mener.

Dernæst vil jeg gerne fremhæve, at den gældende lovgivning i høj grad er indrettet efter at tilskynde bilkøbere til at vælge biler med bedre klimaegenskaber end ellers. Den årlige afgift, som tidligere var beregnet ud fra bilens vægt, blev for nye biler i 1997 erstattet af en afgift, som afspejler brændstofforbruget (grøn ejerafgift). I 2007 indførtes fradrag i registreringsafgiften for biler med lavt brændstofforbrug og et tillæg for biler med højt brændstofforbrug.

De nævnte initiativer er en del af forklaringen på, at de nye biler, der blev registreret her i landet i 2014, udledte ca. 31 pct. mindre CO<sub>2</sub> pr. km end de biler, der blev registreret i 2007. For EU-15 inkl. Danmark var reduktionen for samme periode henved 23 pct., jf. EEA Technical report No 16/2015 "Monitoring CO<sub>2</sub> emissions from new passenger cars and vans in 2014".

Når det gælder den fremtidige beskatning af elbiler, blev der den 9. oktober 2015 indgået en politisk aftale om en gradvis overgang til fuld registreringsafgift. Aftalen indebærer en betydeligt mere lempelig beskatning af elbiler end det bortfald af afgiftsfritagelsen, der ellers ville være tilfældet pr. 1. januar 2016. Desuden gives der i 2016 og 2017 et yderligere fradrag i registreringsafgiften på op til 10.000 kr. pr. elbil. Når registreringsafgiften er fuldt indfaset i 2020, vil elbiler fortsat få en betydelig rabat på registreringsafgiften. Det skyldes, at elbiler har et meget lavt beregnet energiforbrug, og de dermed, også efter fuld indfasning af den almindelige registreringsafgift, vil opnå betydelige afgiftsmæssige fordele.

Samtidig forventes det, at priserne på elbiler vil falde på grund af teknologiudviklingen de kommende år. Derved bliver elbiler prismæssigt mere konkurrencedygtige og vil få en større andel af bilparken.

De eldrevne personbiler har inden for det seneste år haft en andel af nyregistreringerne på ca. 1,4 pct. Det indgår i den politiske aftale fra oktober 2015, at hvis forudsætningerne bag aftalen ændrer sig markant i løbet af indfasningsperioden, vil partierne drøfte indfasningen.

De elementer i afgifterne, der skal tilskynde bilkøberne til at vælge biler med gode klimaegenskaber, er tilnærmelsesvist teknologineutrale. Det betyder bl.a., at den teknologi, der

aktuelt udnytter brændstoffet bedst, alt andet lige, opnår de største afgiftsfordele. Da dieseldrevne biler aktuelt udnytter brændstoffet bedst, vil køb af biler, der anvender diesel som drivmiddel, alt andet lige, opnå de største afgiftsfordele.

For at tage højde for luftforureningen fra dieslbiler er der gennemført et partikeludledningstillæg for dieseldrevne biler, der ikke opfylder Euronorm 5 eller bedre.

Dieselolie er lavere beskattet end benzin. Den umiddelbare tilskyndelse til at anskaffe en dieseldrevet bil, som dette giver, udlignes via en udligningsafgift. Udligningsafgiften beregnes som besparelsen ved at anvende diesel frem for benzin, givet en årskørsel på 22.000 km. En årskørsel på 22.000 km er den gennemsnitlige årskørsel, der samlet set foretages i nye biler. Tidligere var udligningsafgiften fastsat efter den gennemsnitlige årskørsel for hele bilparken (14 - 15.000 km). Det ændrede princip for fastsættelse af udligningsafgiften blev gennemført med "Aftale om skattereform" fra 2012. Det fremgår af aftalen: *"Parterne er enige om, at udligningsafgiften på nye og eksisterende dieseldrevne person- og varebiler forhøjes for at udjævne den afgiftsmæssige fordel for diesel frem for benzin og reducere udledningen af skadelige partikler fra dieslbiler. Udligningsafgiften forhøjes med knap 52 pct. fra 2012 til 2013 med udgangspunkt i en gennemsnitlig årskørsel for nye person- og varebiler på omkring 22.000 km."*

De dieseldrevne personbilers andel af nyregistreringerne er reduceret fra henved halvdel til godt en tredjedel siden 2012.

De danske bilafgifter tilgodeser således i høj grad klima- og miljøvenlige biler.