



Folketingets Finansudvalg  
Christiansborg

Den 20. december 2017

## Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 627 (Alm. del) af 22. september 2017 stillet efter ønske fra Rasmus Nordqvist (ALT)

### Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for de forventede konsekvenser for drivhusgasudslippet af aftalen "Omlægning af bilafgifter" indgået mellem regeringen og Dansk Folkeparti den 21. september 2017? Ministeren bedes fremlægge transportsektorens forventede mer/mindreudledning for hvert af de følgende år fra 2017 til og med 2030 i et skema, hvor transportens udledning i årene 2010-2016 ligeledes fremlægges og hvor drivhusgasudledning deles op i de forskellige initiativer i aftalen: Lavere brotakster og udvidelse af motorvejsspor osv. Ministeren bedes ligeledes fremlægge CO<sub>2</sub>-regnskabet bag aftalens vurdering: "Set i lyset af den samlede CO<sub>2</sub>-udledning fra transport mv. er omlægningen af bilafgifterne omtrent neutral for den samlede udledning af CO<sub>2</sub>."

### Svar

Regeringen og Dansk Folkeparti er med *Aftale om omlægning af bilafgifterne* bl.a. enige om at omlægge registreringsafgiften. Derudover er aftaltparterne enige om at udbygge motorvejen mellem Nørre Aaby og Odense V fra fire spor til seks spor hurtigst muligt og at nedsætte taksterne for al vejtrafik samt persontog over Storebælt med 25 pct. Takstnedsættelserne vil begynde i 2018 og være gennemført i 2023, når motorvejen på Vestfyn er fuldt udbygget til seks spor.

Den samlede skønnede CO<sub>2</sub>-udledning fra vejtransporten udgjorde 11,4 mio. ton i 2015, jf. tabel 1. Det er et fald på 0,7 mio. ton fra 2010 til 2015, dog med en mindre stigning fra 2013 til 2015 på 0,4 mio. ton CO<sub>2</sub>.

1.000 ton	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Vejtransport	12.100	11.800	11.200	11.000	11.200	11.400

Anm.: Der foreligger endnu ikke tal for CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtransporten for 2016. Skønnene er afrundet til nærmeste 100 ton.

Kilde: Institut for Miljøvidenskab, Aarhus Universitet.

Omlægning af bilafgifterne for personbiler skønnes at øge CO<sub>2</sub>-udledningen med 300 ton CO<sub>2</sub> i 2017 stigende til 0,011 mio. ton CO<sub>2</sub> i 2030, *jf. tabel 2*. Det bemærkes, at merudledningen udelukkende skyldes ændringer i registrerings- og ejerafgiften for personbilerne. Efterhånden som ændringen slår i gennem på hele bilparken, skønnes CO<sub>2</sub>-effekten at udgøre i størrelsesordenen 0,013 mio. ton årligt fra 2033. Dette skal ses i lyset af, at omlægningen af bilafgifterne forventes at bidrage til et øget salg af større personbiler og en begrænset forskydning mod en større andel dieslbiler, mens det samlede personbilsalg skønnes at være omtrent uændret, *jf. L 4 Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven*. Omlægningen for varebiler må forventes at bidrage til en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen igennem en tilskyndelse til øget energieffektivisering.

For omlægningen af afgifterne for autocampere skønnes CO<sub>2</sub>-udledningen at være omtrent uændret. Forhøjelse af reparationsgrænsen må forventes at medføre marginalt højere udledninger af CO<sub>2</sub>, *jf. besvarelsen af MOF nr. 820 af 28. april 2016*. Det skal ses i lyset af, at forhøjelsen af reparationsgrænsen kan medføre en forældelse af bilparken. Forskellene er dog små og lader sig ikke umiddelbart kvantificere. Desuden må omlægningen af afgifterne for motorcykler alt andet lige forventes at trække i retning af en meget begrænset forøgelse af CO<sub>2</sub>-udledningen. Set i forhold til den samlede omlægning skønnes ændringen af reglerne vedrørende leasing ikke at have nævneværdige konsekvenser for CO<sub>2</sub>-udslippet.

Omlægningen af registrerings- og ejerafgiften skønnes ikke at have nævneværdige effekter på CO<sub>2</sub>-udledningen set i lyset af, at den samlede CO<sub>2</sub>-udledning fra vejtransporten udgjorde skønnet ca. 11,4 mio. ton CO<sub>2</sub> i 2015.

**Tabel 2**

**Forventede konsekvenser for CO<sub>2</sub>-udledningen som følge af Aftale om omlægning af bilafgifterne**

1.000 ton	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Omlægning af bilafgifter <sup>1)</sup>	0,3	0,8	1,6	2,4	3,2	4,1	4,9	5,7	6,6	7,5	8,4	9,3	10,2	11,1
Storebælt <sup>2)</sup>	-	18-34	18-34	18-34	18-34	18-34	30-57	30-57	30-57	30-57	30-57	30-57	30-57	30-57
Motorvej <sup>3)</sup>	-	-	-	-	-	-	7	7	7	7	7	7	7	7

Anm.: <sup>1)</sup> Merudledningen sfa. omlægning af bilafgifterne omfatter udelukkende personbiler. <sup>2)</sup> Med den aftalte takstnedsættelse på 15 pct. pr. 1. januar 2018 på Storebælt vil omkring 60 pct. af den forventede samlede stigning i CO<sub>2</sub>-udledningen alt andet lige finde sted fra 2018. Konsekvenserne for CO<sub>2</sub>-udledningen sfa. takstnedsættelsen på Storebæltsforbindelsen er beregnet med udgangspunkt i den gennemsnitlige turlængde for personbiler over øst-vest snittet, som anvendes i Landstrafikmodellen, herunder en forventning om, at en lavere takst vil resultere i flere kortere ture. Der er antaget uændrede takster i løbende priser frem mod den sidste takstnedsættelse pr. 1. januar 2023. Den samlede takstnedsættelse udgør 25 pct. i faste priser fra 2023. <sup>3)</sup> Da den første tredjedel af strækningen mellem Middelfart og Nr. Aaby allerede er udbygget, må man antage, at den egentlige samlet stigning i CO<sub>2</sub> er i størrelsesorden 2/3 af ovennævnte. Det har ikke været muligt at skønne over mer-/mindreudledningen af CO<sub>2</sub> fra udvidelsen af Fynske Motorvej i implementeringsperioden. En evt. merudledning i implementeringsperioden vurderes dog at være mindre end ved den fuldt udvidede motorvej.

Kilde: Skatteministeriet og Transport- Bygnings- og Boligministeriet.

Det skal bemærkes, at der ikke er skønnet over CO<sub>2</sub>-effekterne af de initiativer på bilafgiftsområdet i aftalen, der ligger efter 2017 og 2018, fx pris- og teknologiregulering af ejerafgiften.

Opgørelsen af CO<sub>2</sub>-effekterne som følge af afgiftsomlægningen for personbilerne er baseret på Skatteministeriets personbilmodel, som også er anvendt til at skønne over provenueffekterne ved omlægningen for personbiler.

Det skal understreges, at skønnet er behæftet med betydelig usikkerhed, da der knytter sig betydelig usikkerhed til flere elementer, herunder ikke mindst de skønnede adfærdsændringer.

Med den aftalte takstnedsættelse på 15 pct. pr. 1. januar 2018 på Storebælt vil omkring 60 pct. af den forventede samlede stigning i CO<sub>2</sub>-udledningen alt andet lige finde sted fra 2018, svarende til en øget CO<sub>2</sub>-udledning på 18-34.000 ton per år. Den fulde takstnedsættelse på 25 pct. forventes at lede til en øget CO<sub>2</sub>-udledning på 30-57.000 ton per år i 2023-2030, *jf. tabel 2*.

Da takstnedsættelserne er provenuneutrale og indebærer, at tilbagebetalingstiden for Storebæltsforbindelsen (via takster) isoleret set forlænges med 5 år, forventes der en reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen på længere sigt i forhold til uden tiltaget. Hvorvidt CO<sub>2</sub>-reduktionen på længere sigt, som følge af forlængelsen af tilbagebetalingstiden, fuldt ud udligner den øgede udledning i årene 2023-2030 er uvist, da det ikke har været muligt at foretage en beregning herpå. Omfanget af CO<sub>2</sub>-reduktionen på lang sigt vil bl.a. afhænge af, hvordan forlængelsen af tilbagebetalingstiden implementeres og hvordan sammensætningen af bilflåden ser ud.

Udvidelse af motorvej på Vestfyn skønnes at medføre en stigning i CO<sub>2</sub>-udledning på ca. 7.000 ton pr. år, *jf. tabel 2*. Den anvendte beregningsmodel har ikke taget højde for evt. trafikspring, hvorfor CO<sub>2</sub>-udledningen må antages at være en smule højere end det beregnede.

Med venlig hilsen

Kristian Jensen  
Finansminister