



Skatteministeriet

9. maj 2022
J.nr. 2021 - 9489

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes endeligt svar på spørgsmål nr. 157 af 15. december 2021 (alm. del).
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Finansministeriet anbefaler, at ressortministerierne analyser baserer sig på en række nøgletal, jf. notatet ”Nøgletal” af 2. marts 2021 offentliggjort på Finansministeriets hjemmeside. I kataloget henvises der til andre ressortministerier m.v. for oplysninger om gældende ressortspecifikke nøgletal. Det gælder bl.a. transportøkonomiske enhedspriser fra DTU. Trængselsomkostningen (pr. km) i de Transportøkonomiske Enhedspriser blev i august 2020 opdateret på baggrund af et arbejde i Vejdirektoratet. Trængselsomkostningerne er generelt højere end tidligere.

Af Skatteøkonomisk Redegørelse fra oktober 2021 fremgår det på s. 268 af boks 8.3, at Skatteministeriet i deres analyse tager udgangspunkt i de eksterne omkostninger, som Bilkommissionens delrapport 1 byggede på. Af bilag 10 i ”Delrapport 1 Veje til en grøn bilbeskatning” fra september 2020 fremgår det, at Bilkommissionen ikke havde tid til at indarbejde de nyeste trængselsomkostninger fra august 2020.

Vil ministeren bekræfte, at Skatteministeriet i analyserne i Skatteøkonomisk Redegørelse ikke har anvendt de nye og generelt højere trængselsomkostninger fra august 2020. I forlængelse heraf bedes skatteministeren redegøre for, om Skatteministeriet generelt i analyser m.m. fremover vil basere sine analyser på de senest opdaterede transportøkonomiske enhedspriser?

Svar

Inden for de seneste år har flere forskellige analyser vist en betydelig variation i estimaterne for de eksterne omkostninger ved kørsel.

I analyserne er det forsøgt at fastlægge størrelsesordenen på de eksterne effekter ved kørsel, herunder ved differentiering efter tid og sted for kørslen samt drivmiddel. Blandt andet har *De Økonomiske Råd* inden for de seneste år præsenteret to sådanne analyser.¹ Analyserne varierer betydeligt i deres estimater for de eksterne omkostninger knyttet til bilkørsel.

DMØR konkluderer i deres nyeste analyse fra 2021, at de eksterne omkostninger forbundet med privatbilismen overordnet set er af en størrelsesorden, der betyder, at afgifterne er nogenlunde på samme niveau som de eksterne omkostninger, jf. svaret på SAU alm. del – spm. 158. Tidligere opgørelser har omvendt vist, at beskatningen af konventionelle biler overstiger de eksterne omkostninger ved kørsel med 30-60 pct. (jf. *DMØR Økonomi og Miljø 2018*), og at de dermed er overbeskattet ift. deres eksterne omkostninger.

De store ændringer, der er sket i konklusionen vedr. beskatningens karakter mellem de forskellige analyser, giver anledning til grundigere at undersøge forskellen i metoder og følsomheder i de enkelte analyser.

Der planlægges derfor nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe, der bl.a. har til formål at kortlægge enhedsværdier for de eksterne omkostninger tilknyttet bilkørsel. Skatteministeriet, Transportministeriet og Finansministeriet vil deltage i arbejdsgruppen.

De Økonomiske Råd (2018), ”Økonomi og Miljø 2018” og De Økonomiske Råd (2021), ”Økonomi og Miljø 2021”.

I Skatteøkonomisk Redegørelse 2021 er de eksterne omkostninger opgjort af DMØR i 2018 lagt til grund, hvilket også indgik i Bilkommissionens arbejde, *jf. svaret på SAU alm. del – spm. 158.*