

ren er enig i, at sådanne ordninger vil betyde miljømæssige forbedringer, samt om ministeren vil overveje at indføre samme ordninger herhjemme.

Svar (13/4 04)

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

En afgiftsnedsettelse medfører både en ændring i bilsalgets størrelse og dets sammensætning. For en uddybning heraf henvises til svaret på spørgsmål S 2992.

Bilsalgets størrelse vil påvirke den eksisterende motorparks størrelse. Omfanget af de miljømæssige konsekvenser afhænger af, i hvilket omfang det resulterer i øget samlet årlig kørsel samt i hvilket omfang ældre forurenende biler erstattes med nyere mere miljøvenlige biler.

Bilsalgets sammensætning har betydning for miljøpåvirkningen. Det drejer sig både om forholdet mellem nyere og ældre biler, andelen af dieslbiler, bilernes størrelse og variationer i bilernes emissioner. Endvidere kører nyere biler mere end ældre biler.

I det følgende søges det belyst, hvorledes en reduktion af registreringsafgiften med 10 pct. vil påvirke bilernes emissioner. Der er tale om en generel reduktion af afgifterne og ikke en omlægning. Beregningerne er foretaget på samme beregningsmodel, der lå bag beregningerne i publikationen *Omlægning af registreringsafgiften*, Skatteministeriet, april 2003. Der gøres opmærksom på, at der er usikkerhed på beregningerne.

Tabel 1 viser emissionerne ved en reduktion af registreringsafgiften på 10 pct.

Tabel 1. Ændring i emissioner, langt sigt

	Tons	Pct.
CO ₂	167.000	3,2
NO _x	27	1,2
Partikler	-3,7	-3,8
HC	78	3,9

Anm: Det lange sigt er defineret ved, at der er sket en fuld udskiftning af bilparken. Der er forudsat et årligt bilsalg på 130.000 og en årlig kørsel på 20.000 km pr. bil. Der er ikke i beregningerne taget højde for løbende forbedringer af bilernes brændstofforbrug.

Den gennemsnitlige CO₂-emission pr. bil er stort set uændret, selv når bilkøbernes tilpasning til

de ændrede bilpriser tages i betragtning, men øget kørsel vil føre til, at den samlede CO₂-emission vil blive forøget med 3,2 procent.

Der vil ligeledes ske en forøgelse af emissionen af kulbrinte på små 4 pct. Det skyldes en kombination af en mindre stigning i den gennemsnitlige kulbrinteemission pr. bil samt øget kørsel.

Der vil endvidere ske en beskedne forøgelse af NO_x-emissionen på godt 1 pct.

Emissionen af partikler vil derimod blive reduceret med ca. 4 pct. ved afgiftsnedsettelsen. Det skyldes, at bilkøberne vil tilpasse deres bilkøb efter en afgiftsreduktion i retning af en mindre andel dieslbiler og en større andel benzindbiler.

Nettoresultatet er en større miljøbelastning under forudsætning af bl.a. øget kørsel. Sammenvejes emissionerne med de enhedsomkostninger, der fremgår af publikationen *Omlægning af registreringsafgiften*, vil den samlede miljømæssige belastning som følge af en nedsættelse af registreringsafgiften med 10 pct. stige med ca. 50 mio. kroner årligt.

Det skal endnu engang understreges, at der er usikkerhed på beregningerne.

Jeg skal for en god ordens skyld tilføje, at regeringens ikke har planer om at indføre kørselsafgifter for personbiler.

Ad spm. nr. S 1681

Fra finansministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Aage Frandsen stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 2003-04, forhandlingerne side 5183, lød således:

Til finansministeren (20/1 04) af:

Aage Frandsen (SF):

»Vil ministeren oplyse, i kroner, hvor stor skattelettelse regeringens politik medfører fra 2001 til 2007 for dels par, dels enlige, opdelt på indkomstintervaller på 50.000 op til en halv mio. kr. og 100.000 kr. herfra og op til en mio. kr. med indkomsten defineret som grundlaget for mellemkatten og i svaret anføre virkningen af omlægningen af SP-bidraget i en særskilt kolonne?«