



Taastrup, onsdag den 22. august 2012

Til Folketingets Skatteudvalg

Danmarks Automobilforhandler Forenings (D·A·F) kommentarer til L197

D·A·F må desværre konstatere, at autobranchen med L197 endnu engang står for skud. Som organisation for Danmarks bilforhandlere efterlyser D·A·F et betydeligt bredere fokus på miljøteknologier end det, L197 lægger op til.

D·A·F bakker fuldt op om målsætningen om at nedbringe CO₂-udledningen fra transportsektoren. L197 kommer dog i den henseende til kort med sit ensidige fokus på el- og brintbiler. Efter vores opfattelse er det afgørende – både af hensyn til miljøet og samfundsøkonomien – at fokusere bredt på *alle* teknologier.

Fleere anerkendte internationale eksperter forudser, at elbiler fortsat vil være et nicheprodukt i 2020 med brintteknologien endda længere ude i fremtiden. Til gengæld findes der allerede i dag miljøteknologier som eksempelvis hybrid plug-in, der kan reducere CO₂-udslippet markant og fungere som afsæt for el- og brintbiler.

Regeringen og Folketinget bør derfor i sammenhæng med L197 i højere grad anerkende de mange muligheder, som plug-in hybridbiler tilbyder og ikke favorisere enkelte teknologier frem for andre. Samfundsøkonomisk og miljømæssigt giver ligestilling de bedste resultater.

L197 indeholder også en forhøjelse af udligningsafgiften på dieslbiler. Vi har gennem en årrække set en stigende efterspørgsel efter dieslbiler – blandt andet fordi de er mere økonomiske og udleder mindre CO₂ end benzinbiler.

En forhøjelse af udligningsafgiften risikerer at sætte denne positive udvikling over styr. D·A·F anbefaler i stedet en mere gennemgribende omlægning af hele bilafgiftssystemet, som regeringen selv har varslet.

Den danske autobranche har ikke behov for flere lappeløsninger men derimod en gennearbejdet og fremtidssikret reform af bilafgifterne.

Med venlig hilsen

Jens Brendstrup
Adm. direktør for D·A·F

en del af **D·A·F – FAI** 



Bilag: Økonomiske og miljømæssige konsekvenser af L197

D·A·F vurderer ikke, at L197 vil have en effekt på antallet af solgte biler. Forhøjelsen af udligningsafgiften vil næppe påvirke købsbeslutningen – men vil derimod påvirke, hvilken type bil, danskerne vil købe.

For det første vil en stigning i udligningsafgiften på dieselbiler betyde, at dieselbiler bliver relativt dyrere i forhold til benzinbiler. Det vil alt andet lige flytte forbrug fra diesel- til benzinbiler. For det andet vil forbruget flytte fra mellemstore dieselbiler til mindre dieselbiler.

Begge effekter vil have en negativ effekt på statens provenu fra registreringsafgiften, mens de vil have modsatrettede effekter på miljøet.

Et skifte fra diesel- til benzinbiler vil øge udledningen af CO₂, men vil til gengæld reducere udledningen af NO_x-partikler. De estimerede effekter fremgår af nedenstående tabel, idet det antages, at en dieselbil i gennemsnit koster 35.000 kroner mere end en tilsvarende benzinbil.

Skifte fra diesel til benzin (ved 15.000 km/år)			
Antal biler	1.000	5.000	10.000
CO ₂ (kilo)	55.432	277.158	554.315
NO _x (kilo)	-1.800	-9.000	-18.000
Reg. afgift (kr.)	-35.000.000	-175.000.000	-350.000.000

Skiftet fra mellemstore til små dieselbiler har en stor effekt på provenuet fra registreringsafgiften. Der er i tabellen nedenfor taget udgangspunkt i, at en lille dieselbil i gennemsnit koster kr. 130.000, mens en mellemstor dieselbil i snit koster kr. 229.000.

Skifte fra mellem dieselbil til lille dieselbil (ved 15.000 km/år)			
Antal biler	500	1.000	2.000
CO ₂ (kilo)	-123.663	-247.327	-494.653
Reg. afgift (kr.)	-49.500.000	-99.000.000	-198.000.000

Endelig vil lovforslaget også medføre, at bilejerne oftere vil vælge at købe en brugt bil frem for en ny, når de skal skifte bil. Forhøjelsen af udligningsafgiften vil betyde, at den generelle udgift til biler stiger, og det vil få nogle bilkøbere til at vurdere, at de ikke har råd til at købe en ny bil. De vælger i stedet en billigere brugt bil, som til gengæld koster mere i vægtafgift. Men i og med, at vægtafgiften er relativt beskedent i forhold til prisen på en bil, vil en stigning i udligningsafgiften faktisk medføre et stigende provenu fra vægtafgifter.

Det kan ud fra ovenstående beregninger, konkluderes at alle effekterne af L197 har en negativ betydning for statens indtægter fra registreringsafgiften. Samtidig er det svært at konkludere noget om miljøpåvirkningen af lovforslaget. På den ene side vil CO₂-udledningen stige, mens NO_x-udledningen vil falde.