



**SKATTEMINISTERIET**

J.nr. 2007-511-0088

Dato: 15. maj 2007

Til

Folketinget - Skatteudvalget

L 217- Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægt-  
afgiftsloven.

Hermed sendes i 5 eksemplarer svar på spørgsmål nr. 19-29 af 11. maj  
2007.

Kristian Jensen

/ Per Bach Jørgensen

### Spørgsmål 19:

Ministeren anmodes om at yde teknisk bistand til et ændringsforslag, der betyder at progressionsknækket (som fremgår af gældende lov § 4, stk.1, punkt 2) frem til og med 2009 differentieres mellem tre typer af personbiler (kun hvidpladebiler):

- for benzinbiler gennemføres den ændring, regeringen har foreslået
- for dieselbiler, der lever op til de krav vedrørende emissioner, der er beskrevet i § 8, stk. 7, hæves progressionsgrænsen fra 57.400 til 68.600 kr.
- for dieselbiler, der ikke lever op til kravene, ændres knækket ikke (dvs. fortsat 57.400 kr.). Denne differentiering gælder så vidt vides kun til og med 2009. Herefter er emissionskravene obligatoriske.

### Svar:

Det fremgår af spørgsmålet, at skalaknækket efter gældende regler er 57.400 kr. Det er på sin vis også korrekt, i det dette beløb nævnes i registreringsafgiftsloven. Der er imidlertid tale om det beløb, der danner grundlag for de årlige reguleringer. De 57.400 kr. var således skalaknækket i 2002, som er det år, der danner basis for de årlige reguleringer. I 2007 er skalaknækket på 65.900 kr.

Regeringens forslag indebærer, at skalaknækket forhøjes fra 65.900 kr. til 74.000 kr. Lovteknisk sker der dog det, at beregningsgrundlaget forhøjes fra 57.400 til 64.500 kr., hvorved det ønskede niveau i 2007 fremkommer.

Det forudsættes, at der i spørgsmålet er taget højde for det, hvorved de angivne beløb alle er i 2002-niveau.

Under denne forudsætning spørges der til en differentiering af skalaknækket, således at det i 2007-niveau bliver 74.000 kr. for benzinbiler, 65.900 kr. for dieselbiler uden partikelfilter og 78.700 kr. for dieselbiler med partikelfilter.

Spændet mellem skalaknæk for dieselbiler med henholdsvis uden partikelfilter bliver 12.800 kr. Det svare til 9.600 kr. i afgiftsværdi, dvs. store dieselbiler bliver 9.600 kr. dyrere, hvis de ikke har partikelfilter. Dertil er der efter gældende regler et nedslag i afgiftsgrundlaget på 4.000 kr. for dieselbiler med partikelfilter.

Det vurderes, at det ikke vil være foreneligt med EU-retten med så stor en forskel, idet forskellen i afgift mellem en bil med filter og en bil uden filter bliver større end meromkostningen samt afgift heraf ved filtret, hvilket ikke må være tilfældet.

På den baggrund samt fordi et ændringsforslag vil blive meget omfattende er der ikke formuleret et ændringsforslag som ønsket.

Det skal i øvrigt nævnes, at den kommende euro5-norm, der for dieselbiler vurderes kun at kunne opfyldes med partikelfilter, først bliver obligatorisk i 2011 og ikke som nævnt i spørgsmålet i 2010.

## Spørgsmål 20:

Ministeren anmodes om at yde bistand til et ændringsforslag således at kilometerdifferentieringen frem for at være 4.000 kr. opad fra balancepunktet (som er 16 hhv. 18 km/l) og 1.000 kr. nedad skal det være 6.000 kr. både op og ned.

### Svar:

Et ændringsforslag efter retningslinierne i spørgsmålet kunne udformes således:

”Ændringsforslag

Til

2. behandlingen af Forslag til Lov om ændring af lov af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen m.v.)

Til § 1

1) I den under nr. 10 foreslåede affattelse af § 4, stk. 2-4, ændres ”4.000 kr.” til: ”6.000 kr.” 2 steder og ”1.000 kr.” til: ”6.000 kr.” 2 steder.

[Forhøjelse af fradrag og tillæg]

#### *Bemærkninger:*

Ændringsforslaget går ud på, at kilometerdifferentieringen frem for at være 4.000 kr. opad fra balancepunktet (som er 16 hhv. 18 km/l) og 1.000 kr. nedad bliver 6.000 kr. både op og ned.”

I forhold til gældende regler skønnes, at den foreslåede omlægning ved uændret bilsalg, men efter tilpasning i øvrigt, vil reducere CO<sub>2</sub>-emissionen med 145 kt årligt på sigt, dvs. når hele bilparken er udskiftet. Imidlertid vil forslaget samlet set virke som en stramning af bilafgifterne, der reducerer salget af personbiler med ca. 1.050 biler årligt. Det vil reducere CO<sub>2</sub>-emissionen med yderligere 30 kt, hvorved den samlede reduktion bliver 175 kt.

Forslaget vil føre til, at indtægterne fra registreringsafgiften forøges med ca. 280 mio. kr. Imidlertid vil substitutionen mod mere energieffektive køretøjer, samt faldet i bilsalget, reducere indtægterne fra ejerafgiften med 180 mio. kr. på sigt og indtægterne fra brændstofafgifterne med 530 mio. kr. på sigt. Nettoresultatet er et provenutab på 430 mio. kr. på sigt.

Dette vedrører personbiler. Beregningerne er foretaget under samme forudsætninger som vurderingerne af de miljø- og provenueffekter af regeringens forslag, jf. svaret på spørgsmål 3, og kan sammenlignes hermed.

Dertil skal medregnes en effekt fra varebiler, der skønnes at være en CO<sub>2</sub>-effekt på ca. 20 kt. og et merprovenu på 70 mio. kr. udover effekterne af regeringens forslag.

### Spørgsmål 21:

Ministeren anmodes om at yde teknisk bistand til et ændringsforslag, der indeholder en fremtidssikring, således at balancepunktet rykkes med 1 km/l hvert år: Dvs. i 2009 er det 17/19, i 2010 18/20. Det skal gælde de første 5 år; herefter skal virkningen vurderes politisk.

### Svar:

Et ændringsforslag efter retningslinierne i spørgsmålet kunne udformes således:

”Ændringsforslag

til

2. behandlingen af Forslag til Lov om ændring af lov af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen m.v.)

Til § 1

1) Den under nr. 10 foreslåede affattelse af § 4, stk. 2-4, affattes således:

”Stk. 2. For benzindrevne personbiler nedsættes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger ud over 20 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne personbiler nedsættes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 4.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger ud over 22 km pr. liter brændstof. I kalenderårene 2007 – 2008 er den i 1. pkt. angivne grænse på 20 km pr. liter fastsat til 16 km pr. liter, i 2009 til 17 km pr. liter, i 2010 til 18 km pr. liter, og i 2011 til 19 km pr. liter. I kalenderårene 2007 – 2008 er den i 2. pkt. angivne grænse på 22 km pr. liter fastsat til 18 km pr. liter, i 2009 til 19 km pr. liter, i 2010 til 20 km pr. liter, og i 2011 til 21 km pr. liter.

Stk. 3. For benzindrevne personbiler forhøjes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 1.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 20 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne personbiler forhøjes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 1.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 22 km pr. liter brændstof. I kalenderårene 2007 – 2008 er den i 1. pkt. angivne grænse på 20 km pr. liter fastsat til 16 km pr. liter, i 2009 til 17 km pr. liter, i 2010 til 18 km pr. liter, og i 2011 til 19 km pr. liter. I kalenderårene 2007 – 2008 er den i 2. pkt. angivne grænse på 22 km pr. liter fastsat til 18 km pr. liter, i 2009 til 19 km pr. liter, i 2010 til 20 km pr. liter, og i 2011 til 21 km pr. liter.

Stk. 4. Brændstofforbrug efter stk. 2 og 3 opgøres efter § 2 i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler.”

[Årlig forhøjelse af grænse for fradrag og tillæg vedrørende brændstoføkonomi]

### Bemærkninger:

Ændringsforslaget går ud på, at fremtidssikre lovforslaget, således at balancepunktet rykkes med 1 km/l hvert år: Dvs. i 2009 er det 17/19, i 2010 18/20. Det skal gælde de første 5 år; herefter skal virkningen vurderes politisk.”

Forslaget lægger op til følgende regulering af balancepunktet for tillæg eller nedslag efter brændstofforbrug:

År	Benzinbiler (km/l)	Dieselmotorer (km/l)
2007	16	18
2008	16	18
2009	17	19
2010	18	20
2011	19	21
2012	20	22

I forhold til gældende regler skønnes, at den foreslåede omlægning ved uændret bilsalg, men efter tilpasning i øvrigt, vil reducere CO<sub>2</sub>-emissionen med 35 kt årligt på sigt, dvs. når hele bilparken er udskiftet. Imidlertid vil forslaget samlet set virke som en stramning af bilafgifterne, der reducerer salget af personbiler med ca. 1.450 biler årligt. Det vil reducere CO<sub>2</sub>-emissionen med yderligere 40 kt, hvorved den samlede reduktion bliver 75 kt.

Forslaget vil føre til, at indtægterne fra registreringsafgiften forøges med ca. 400 mio. kr. Imidlertid vil substitutionen mod mere energieffektive køretøjer, samt faldet i bilsalget, reducere indtægterne fra ejerafgiften med 80 mio. kr. på sigt og indtægterne fra brændstofafgifterne med 240 mio. kr. på sigt. Nettoresultatet er et merprovenu på 80 mio. kr. på sigt.

Dette vedrører personbiler. Beregningerne er foretaget under samme forudsætninger som vurderingerne af de miljø- og provenueffektive konsekvenser af regeringens forslag, jf. svaret på spørgsmål 3, og kan sammenlignes hermed. Det skal for en god ordens skyld nævnes, at der ikke i beregningsgrundlaget er indregnet en udvikling i bilernes energieffektivitet.

Dertil skal medregnes en effekt fra varebiler, der skønnes at være en CO<sub>2</sub>-effekt på ca. 20 kt. og et merprovenu på 70 mio. kr. udover effekterne af regeringens forslag.

### **Spørgsmål 22:**

Der ønskes tal for, hvor mange dieselmotorer på hvide nummerplader, der indregistreres, der har så lav en emission af partikler, at de kan få nedsat registreringsafgiften i henhold til § 8, stk. 7?

### **Svar:**

Der foretages ikke en central registrering af, hvor mange af de dieseldrevne personbiler, der er udstyret med partikelfilter.

Miljøstyrelsen har imidlertid i forbindelse med svaret på spørgsmål 59, stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg, foretaget en rundspørge til de større danske bilimportører. På baggrund heraf skønnes, at andelen af dieselpersonbiler med partikelfilter var 19 procent i 2006 og 13 procent i 2005.

For varebiler var andelen af biler med partikelfilter 13 procent i 2006.

### **Spørgsmål 23:**

Der ønskes oplysninger om hvad prisforskellen er på dieselpersonbiler med og uden partikelfiltre – dels hvis filtre (eller lignende) er monteret fra fabrikkens side, dels hvis det sker efterfølgende (f.eks. i forbindelse med forbrugerens køb af bilen)?

#### **Svar:**

EU-kommissionen har fremsat forslag om skærpede krav til udstødningsgassen fra person- og varebiler (Euro5-normen). Hvad angår partikler kræves der ikke et partikelfilter, blot at partikelemissionen er lav, men det vurderes at det med dagens teknologi alene kan opfyldes ved filtre.

EU-kommissionen skønner i den forbindelse, at produktionsprisen på dieselbiler vil blive forøget med ca. 2.800 kr., når der skal leves op til de kommende emissionskrav.

Dette beløb er det bedste bud på en pris på et partikelfilter, idet meromkostningen på 2.800 kr. dog også omfatter, at der skal leves op til andre emissionskrav end det for partikler. En forøgelse af produktionsprisen på 2.800 kr. svarer til 3.500 kr. inklusiv moms.

Skatteministeriet har ikke noget bud omkostningen ved eftermontering af partikelfilter.

### **Spørgsmål 24:**

Der ønskes en vurdering af provenu og CO<sub>2</sub>-effekt, såfremt man i stedet for at differentiere med 1.000 kr. pr. km/l nedad og 4.000 kr. pr. km/l opad differentierer med 6.000 kr. pr. km/l både opad og nedad?

#### **Svar:**

Der henvises til svaret på spørgsmål 20.

### **Spørgsmål 25:**

Europakommissionen har foreslået, at nye personbilers gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udslip skal reduceres i de kommende år. Der ønskes en beregning af, hvad Europa-kommissionens forslag betyder regnet i km pr. liter for henholdsvis benzin- og diesel, og hvordan forslaget antages at påvirke udviklingen i km pr. liter for nyregistrerede personbiler i Danmark (dels benzin, dels diesel) i de næste 6 år.

#### **Svar:**

EU-kommissionen har offentliggjort en meddelelse om en strategi til reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra passagerbiler og lette erhvervskøretøjer (KOM(2007) 19 Final).

Strategien indeholder et forslag om, at bilflåden skal have et gennemsnitligt CO<sub>2</sub>-udslip på 120 g/km i 2012 og at dette mål skal nås af to veje:

- Et direktivforslag, som pålægger bilfabrikanter at reducere det gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udslip til 130 g CO<sub>2</sub>/km gennem teknologiforbedringer.
- Tekniske krav til biludstyr, som f.eks. aircondition, samtidig med, at medlemsstaterne opfordres til at anvende afgiftsinstrumenter med et CO<sub>2</sub>-element, fremme af øko-kørsel, øget brug af biobrændsel m.v. Disse tiltag vurderer EU-kommissionen vil kunne tilføre

en besparelse på yderligere 10 g CO<sub>2</sub> per km, hvorved målsætningen på 120 g CO<sub>2</sub> per km nås.

Et CO<sub>2</sub>-udslip på 120 g/km svarer til, at benzinbiler kører 20 km/liter og dieslbiler kører 22,5 km/liter.

I først halvår af 2006 var den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-reduktion 162,7 g/km for benzinbiler og 145,0 g/km for dieslbiler, jf. svaret på spørgsmål 2. Det svarer omregnet til, at benzinbiler kører ca. 14,8 km/liter og dieslbiler kører 18,6 km/liter.

For at leve op til EU-kommissionens målsætninger, skal benzinbiler dermed forbedre energieffektiviteten, svarende til at det nuværende brændstofforbrug på ca. 15 km/liter skal forbedres til 20 km/liter frem til 2012.

Dieslbiler skal forbedre energieffektiviteten fra det nuværende brændstofforbrug på ca. 18,6 km/liter til 22,5 km/liter.

### **Spørgsmål 26:**

Der ønskes en sammenligning af pris og registreringsafgift på hybridbiler (personbiler) og tilsvarende benzin- og dieslbiler, desuden anmodes ministeren om at yde teknisk bistand til, hvordan man kan formulere et ændringsforslag, der fremmer brugen af hybridbiler.

### **Svar:**

De senere års megen interesse for registreringsafgiften af hybridbiler er overvejende udløst af en konkret bilmodel – nemlig Toyota Prius. Priussen har et efter sin størrelsen, meget lavt brændstofforbrug – nemlig 23,3 km pr. liter benzin. Den koster ca. 429.000 kr. og den årlige ejerafgift er 520 kr.

Toyota Prius kan sammenlignes med den mere traditionelle Avensis af samme fabrikat. Den fås med automat-gear ligesom Prius. Denne bil har en brændstoføkonomi på 13 km pr. liter benzin og dermed en årlig ejerafgift på 3.500 kr. Prisen er godt 381.000 kr.

Avensis fås også som dieseldrevet. Den dieseldrevne udgave markedsføres tilsyneladende ikke med automatgear her i landet. Udgaven med manuelt gear koster fra godt 403.000 kr. og den årlige ejerafgift er 4.500 kr.

I nedenstående tabel er virkningerne af lovforslaget angivet underforudsætning om uændrede priser ekskl. registreringsafgift.

Toyota	Prius	Avensis, benzin aut.	Avensis, diesel, man
Brændstoføkonomi	23,3 km pr. liter	13,0 km pr. liter	17,2 km pr. liter
Pris inkl. registreringsafgift gældende regler	429.000 kr.	381.000 kr.	403.000 kr.
Ejeravgift	520 kr. årligt	3.500 kr. årligt	4.500 kr. årligt
Efter lovforslaget			
Besparelse – registreringsafgift lovforslaget hen ved	40.000 kr.	8.000 kr.	10.000 kr.
Ny pris inkl. registreringsafgift	389.000 kr.	374.000 kr.	393.000 kr.
Prisforskel til Prius efter lovforslag hen ved	-	-15.000 kr.	4.000 kr.
Merudgift ejeravgift i forhold til Prius ca.	-	3.000 kr.	4.000 kr.
Forskel til Prius - meromkostning brændstof 20.000 km ca.	-	7.000 kr.	1.000 kr.

Ved en årskørsel på 20.000 km vil der kunne spares ca. 10.000 kr. hvert år til brændstof og ejeravgift ved at anskaffe Toyota Prius frem for Avensis aut. og ca. 5.000 kr. hvert år til brændstof og ejeravgift ved at anskaffe Toyota Prius frem for Avensis diesel, man. Det betyder, at prisforskellen er tjent ind på under 2 år når der sammenlignes med den benzindrevne udgave af Avensis med automatgear. Sammenlignes med den dieseldrevne udgave vil det efter lovforslaget blive billigere at anskaffe en Prius, samtidig med, at der vil være den nævnte besparelse på ca. 5.000 kr. årligt i udgiften til brændstof og ejeravgift.

Der er således i aftalen mellem regering og Dansk Folkeparti en ganske betydelig tilskyndelse til at anskaffe en hybridbil frem for en bil med traditionelt brændstof.

### Spørgsmål 27:

Der ønskes en forklaring på, hvorfor regeringen ikke har foreslået en særlig favorisering af hybridbiler – evt. i en begrænset periode – når elbiler har en sådan særstilling?

### Svar:

Jeg mener, at hybridbiler afgiftsmæssigt skal behandles som alle andre biler og efter samme regler.

Med det forslag til omlægningen af bilafgifterne, som regeringen har fremsat, L 217, gives der et nedslag på 4.000 kr. pr. km/liter en benzinbil kører længere end 16 km/liter. For f.eks. en Toyota Prius, der kører 23,3 km/liter, vil det betyde en afgiftsreduktion på godt 29.000 kr. alene



som følge af brændstoføkonomien. Afgiftsreduktionen gives, fordi en Toyota Prius kører langt på literen, ikke fordi den er en hybridbil. Det er med andre ord brændstofforbruget, der er afgørende, ikke teknikken.

Skulle der gives yderligere afgiftslettelse vil omkostningerne ved at reducere CO<sub>2</sub>-emissionen ved at vælge en hybridbil blive større end omkostningerne ved at reducere CO<sub>2</sub>-emissionen ved at vælge en anden brændstoføkonomisk bil. Men CO<sub>2</sub> er det samme, uanset hvilken type køretøj, det kommer fra, og derfor ser jeg ingen grund til at lave specielle regler for hybridbiler.

Det ville formentlig være muligt at fastlægge afgiftsregler specielt møntet på hybridbiler - f.eks. særlige regler, der skulle gælde for biler med både benzin- og elmotor - men der er en risiko for, at også hybridbiler, der ikke er energiøkonomiske, vil blive omfattet. Således markedsføres der hybridbiler, hvor hybridteknikken mest er valgt for at udnytte el-motorers evne til at trække sejt eller som en alternativ måde at etablere firhjulstræk. I de tilfælde kan CO<sub>2</sub>-emissionen nærme sig 200 g/km.

Siden 1984 har udviklingen for el-drevne køretøjer været understøttet af tidsbegrænsede fritagelser for registreringsafgift, senest til udgangen af 2006. I forbindelse med indførelsen af brændstofforbrugsafgiften i 1997 gennemførtes også afgiftsfritagelse for el-drevne køretøjer for de løbende afgifter (vægtafgift og brændstofforbrugsafgift). Senest er de tidsbegrænsede fritagelser for registreringsafgift og brændstofforbrugsafgift eller vægtafgift, forlænget med endnu 3 år til udgangen af 2009.

El-drevne køretøjer har bl.a. den fordel, at der ikke er direkte udledning af skadelige stoffer til gaderummet.

Baggrunden for fritagelsernes midlertidige karakter er, at den teknologiske udvikling på området sammen med det indirekte tilskud til el-drevne køretøjer, indebærer en risiko for at el-drevne køretøjer bliver et billigt alternativ til traditionelle personbiler. Dermed ville fritagelserne kunne medføre et ikke tiltænkt fald i statens indtægter fra registrerings-, vægt-, og brændstofforbrugsafgift.

Den tekniske udvikling for el-drevne biler og motorcykler har imidlertid vist sig at være meget træg. Den mulige kørsel mellem tankningerne er fortsat begrænset af udviklingen af batteriteknologien. Og det begrænser anvendelsesmuligheder og salg.

Det har derfor været vurderet, at der fortsat er behov for at tilskynde udviklingen for el-drevne køretøjer med afgiftsfritagelser.

Regeringen har i energiudspillet fra januar i år foreslået at fritage brintbiler for registreringsafgift efter samme model som afgiftsfritagelsen for elbiler. Det skyldes, at brintbiler fortsat er så langt fra markedet, at der er brug for en særlig hjælp.

### **Spørgsmål 28:**

Ministeren anmodes om at oversende en oversigt over udviklingen i benzin- og dieselpriisen inklusiv afgifter og moms i Danmark set i forhold til Tyskland fra 2000 til 2007 samt en angivelse af hvordan tallet ville se ud for 2007, såfremt benzin- og dieselaafgiften blev hævet med 15 øre/liter som foreslået?

### **Svar:**

Spørgsmålet er identisk med spørgsmål 2 stillet til B 91 (Forslag til folketingsbeslutning om en mere retfærdig og miljøvenlig bilbeskatning). Der er i den forbindelse svaret følgende:

Udviklingen i benzin- og dieselpriiser fremgår af nedenstående tabel. For 2007 er de danske brændstofpriser opgjort ved gældende regler samt ved en afgiftsforhøjelse på 15 øre/liter, hvilket inklusiv moms giver en forhøjelse af brændstofpriserne på ca. 19 øre/liter.

### Udviklingen i brændstofpriserne i Danmark og Tyskland

Kr.	Benzin (blyfri, 95 oktan)			Diesel (standard)		
	Danmark	Tyskland	Forskel	Danmark	Tyskland	Forskel
2000	7,47	7,13	0,34	6,13	5,66	0,47
2001	7,95	7,25	0,70	6,13	6,12	0,01
2002	7,76	7,37	0,38	5,94	6,06	-0,12
2003	8,26	8,28	-0,02	6,40	6,74	-0,34
2004	7,99	8,03	-0,04	6,14	6,53	-0,39
2005	8,19	8,29	-0,10	6,78	7,23	-0,45
2006	9,45	9,42	0,03	8,02	8,16	-0,14
2007 <sup>1</sup> , gældende regler	9,16	9,37	-0,21	7,67	8,10	-0,43
2007 <sup>1</sup> , afgiftsforhøjelse	9,35	9,37	-0,02	7,85	8,10	-0,24

Anm: Alle år omregnet fra euro med kurs 7,46

1. Gennemsnit af priserne de første 14 uger af 2007

Kilde: [http://ec.europa.eu/energy/oil/bulletin/2007\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/oil/bulletin/2007_en.htm)

### Spørgsmål 29:

Der ønskes en oversigt over de seneste ti års udvikling i energieffektiviteten for nyregistrerede personbiler – dels benzin, dels diesel – samt en forklaring på udviklingen, herunder især stagnationen i stigningen i energieffektivitet i de senere år?

### Svar:

Spørgsmålet er identisk med spørgsmål 6 stillet til B 91 (Forslag til folketingsbeslutning om en mere retfærdig og miljøvenlig bilbeskatning). Der er i den forbindelse svaret følgende:

Tabellen nedenfor viser udviklingen i nyregistrerede personbilers brændstofforbrug fordelt på henholdsvis benzinbiler og dieslbiler. Tabellen indeholder data siden medio 1997, da måling af personbilers brændstofforbrug blev obligatorisk.

For benzinbiler har der været et fald i det gennemsnitlige brændstofforbrug på 12,1 procent i de næsten 10 år, der er omfattet af tabellen. Denne udvikling kan dekomponeres i en del, der skyldes øget energieffektivitet givet bilernes vægt, og en del der skyldes en forøgelse af bilernes egenvægt. Således ville det gennemsnitlige brændstofforbrug været faldet med 17,7 procent, såfremt bilernes egenvægt ikke var steget. Egenvægten er imidlertid steget med 6,8 procent.

Udviklingen i energieffektiviteten skyldes formentlig flere forhold. For det første blev den halvårslige vægtafgift for personbiler i 1997 afløst af ejerafgiften, der afhænger af en bils brændstofforbrug. For det andet har EU haft som målsætning at reducere bilernes brændstofforbrug, en målsætning der bl.a. er søgt opnået gennem aftaler med de internationale bilorganisationer. Andre forhold som brændstofpriserne og konjunkturerne kan også have en indflydelse på udviklingen.

Der har ikke, som nævnt i spørgsmålet, været en stagnation i stigningen i energieffektiviteten for benzinbiler.

For dieslbiler har der været et fald i det gennemsnitlige brændstofforbrug på 10,8 procent i perioden. Korrigeret for udviklingen i egenvægten er det gennemsnitlige brændstofforbrug faldet med 18,9 procent, men samtidig har der været en stigning i egenvægten på 9,7 procent.

Udviklingen skyldes samme forhold som nævnt ovenfor, dog har udviklingen for dieslbiler været koncentreret i første halvdel af perioden, hvor energieffektiviteten steg meget. Til gengæld har den, rensset for udviklingen i egenvægten, været på stort set samme niveau siden 2002, og da dieslbilers egenvægt samtidig er steget, er det gennemsnitlige brændstofforbrug for nyregistrerede dieslbiler steget siden 2002.

### Udviklingen i nyregistrerede personbilers energieffektivitet

	Benzinbiler			Dieslbiler		
	Liter/100 km	Liter/100 km ved 1.000 kg	Egenvægt (kg)	Liter/100 km	Liter/100 km ved 1.000 kg	Egenvægt (kg)
1997 2. halvår	7,71	7,13	1.081	6,02	4,93	1.221
1998	7,60	6,93	1.096	5,76	4,70	1.225
1999	7,41	6,73	1.100	5,52	4,46	1.238
2000	7,31	6,58	1.112	5,17	4,31	1.201
2001	7,31	6,34	1.154	5,01	4,16	1.205
2002	7,28	6,24	1.167	4,95	4,08	1.212
2003	7,20	6,13	1.174	5,05	4,09	1.234
2004	7,00	5,98	1.171	5,13	4,04	1.270
2005	6,87	5,92	1.160	5,21	3,99	1.306
2006 1. halvår	6,78	5,87	1.154	5,37	4,00	1.340
Ændring 1997-2006 (pct.)	-12,1	-17,7	6,8	-10,8	-18,9	9,7

Kilde: Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger, Transport, 2002:46 og 2006:33