



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2008-518-004040

Dato: 29. maj 2008

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 233 af 30. april.

(Alm. del).

Kristian Jensen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

Vil ministeren redegøre for konsekvenserne af EU-Kommissionens forslag til forordning om CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, herunder beskrive effekterne på priserne for de 50 mest solgte biltyper i Danmark?

Svar:

Kommissionen har stillet forslag til forordning om CO₂-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer. Formålet med forslaget er at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, således at den gennemsnitlige udledning fra nye biler ikke overstiger en norm på 130 g. CO₂ pr. km. fra og med 2012.

For at sikre at normen på 130 g. CO₂ pr. km. overholdes, foreslår Kommissionen, at der indføres en bøde, som straffer den enkelte producent i det omfang, producentens biler i gennemsnit udleder mere end 130 g. CO₂ pr. km. Et eventuelt provenu fra bøden skal tilfalde EU.

Det danske nybilsalg udledte i gennemsnit ca. 158 g. CO₂ pr. km. i 2007 ifølge Transportministeriets indberetninger til Kommissionen. Det bemærkes, at der de seneste år har været en nedadgående trend i personbilers CO₂-udledning. Det samlede europæiske nybilsalg udledte til sammenligning i gennemsnit 160 g. CO₂ pr. km.

Den gennemsnitlige nye bil i EU i 2012 forventes at veje 1.289 kg i køreklar vægt, og må som nævnt udlede 130 g. CO₂ pr. km.¹ For at overholde normen på 130 g. CO₂ pr. km. skal nye benziner i gennemsnit køre mindst 18,5 km. pr. liter, mens nye dieseler i gennemsnit skal køre mindst 20,4 km. pr. liter givet CO₂-indholdet i brændstoffet (dvs. 100 % fossilt brændstof).

Ifølge forslaget skal personbilproducenter fra 1. januar 2012 sikre, at nyregistrerede biler, der sælges i EU, ikke overskrider producentens specifikke loft for CO₂-emissioner. Loftet for CO₂-emissioner tager udgangspunkt i bilernes nytte, som i forslaget defineres som bilens masse (køreklar vægt). Tunge biler får således et højere loft for CO₂-emissioner end lette biler. Eksempelvis får en personbil med en køreklar vægt på 1.000 kg. et emissionsloft på ca. 117 g. CO₂ pr. km., mens en personbil på 1.800 kg. får et loft på 153 g. CO₂ pr. km.

Såfremt en producents solgte biler i gennemsnit overskrider det beregnede loft, skal producenten betale en afgift. Afgiften beregnes af det antal gram, som loftet er overskredet for antallet af nyregistrerede køretøjer det pågældende år. Afgiften stiger over tid fra 20 euro pr. gram i 2012 til 95 euro pr. gram i 2015 og frem.

Forslaget indebærer, at et eventuelt bødeprovenu tilfalder EU's budget, jf. svar på spørgsmål 234.

Det er muligt for personbilproducenten at blive undtaget bestemmelserne i forordningen. Det gælder hvis denne producerer færre end 10.000 nye personbiler om året. Herved undtages typisk producenter af luksusbiler fra bestemmelserne. Kommissionen vil i sådanne tilfælde fastsætte et konkret emissionsloft for den pågældende producent.

Endvidere kan producenter vælge at danne en pool (sammenslutning) med andre producenter med henblik på samlet set at opfylde reduktionsforpligtigelserne. Når producenter af

¹ Såfremt den faktiske vægtsammensætning efter 2012 afviger fra den fremskrevne sammensætning, indebærer forslaget at Kommissionen med bistand fra en komité kan justere på forholdet mellem bilernes egenvægt og emissionsloftet ved at tilpasse en parameter for den såkaldte autonome masseforøgelse.

små brændstoføkonomiske biler f.eks. danner en pool med producenter af store motorstærke biler, vil emissionsloftet blive beregnet for producenterne under et.

Det påhviler medlemsstaterne at indsamle og rapportere overvågningsdata fra de biler, der er registreret i medlemsstaten. Medlemslandene har allerede en forpligtigelse hertil, men som noget nyt indebærer forslaget, at oplysninger om bilers "fodaftrek" skal indberettes. Med forslaget vil Danmark således skulle indsamle flere data, end der indsamles i dag, med deraf følgende administrative omkostninger.

Kommissionen har lagt vægt på, at der med forslaget vil bibeholdes en diversitet i udvalget af biler. Dette forventes sikret ved, at de tilladte CO₂-udledninger stiger med bilens vægt, således at større biler tillades at køre kortere på literen end små biler. Hensynet til diversiteten er en af årsagerne til, at denne model er valgt frem for en model, der forbyder alle biler at udlede mere end 130 g. CO₂ pr. km.

Forslaget tager ikke højde for import af brugte biler fra 3. lande. Det indebærer, at brugte biler, der importeres fra 3. lande, ikke er underlagt normen på 130 g. CO₂ pr. km. Der ses således en mulighed for import af kun lettere brugte motorstærke biler fra 3. lande, der ikke pålægges bøde.

Forslaget kan sammenlignes med CO₂-elementet i den danske registreringsafgift. Således vil den foreslåede bødestruktur indebære, at der fra 2015 lægges et tillæg til registreringsafgiften på godt 5.000 kr. for hver kilometer, en gennemsnitlig benzinbil kører kortere end 18,5 km. pr. liter. CO₂-elementet i den danske registreringsafgift indebærer, at en benzinbil får et nedslag i registreringsafgiften på 4.000 kr. for hver kilometer, den kører længere end 16 km. pr. liter. Omvendt lægges der et tillæg til registreringsafgiften på 1.000 kr. for hver kilometer, den kører kortere end 16 km. pr. liter. Der gælder tilsvarende regler for dieselbiler – her er grænsen dog 18 km. pr liter.

Samfundsøkonomiske beregninger af forslaget for Danmark viser, at den samfundsøkonomiske omkostning ved at reducere CO₂-udledningen vil udgøre ca. 13.500 kr. pr. ton CO₂.

I nedenstående tabel 1 er det angivet, hvor stor EU-bøden (ved en bøde på 95 euro pr. gram i 2015) vil være for de 50 mest solgte biler i Danmark i 2007. Det bemærkes, at beregningerne af afgiften er baseret på bilernes nuværende CO₂-udledning. Det må dog forventes, at den historiske udvikling i retning af stadig mindre udledning fra biler vil fortsætte og til en vis grad blive styrket af Kommissionens tiltag. Således vil de nedenstående bøder i 2015 og frem højst sandsynligt være lavere end anført i tabellen.

Tabel 1.

Model	Salg	Pris	Heraf registreringsafgift*	Kørte km. pr. l.	CO ₂ -udledning, gr. pr. km.	Vægt	EU-afgift
VW Passat	5290	408.000	235.344	16,8	158	1.575	13.000
Peugeot 207	5070	162.000	78.652	15,9	151	1.290	19.000
Skoda Fabia	4686	131.000	63.018	15,4	156	1.200	27.000
Toyota Avensis	4601	350.000	199.951	13,9	173	1.385	34.000
Suzuki Swift	4380	160.000	75.344	17,2	140	1.045	19.000
Opel Corsa	4310	139.000	64.481	17,2	140	1.160	14.000
Skoda Octavia	3758	225.000	119.630	13,8	174	1.375	35.000
Ford Mondeo	3644	325.000	184.023	13,5	178	1.435	36.000
Citroen C4 Picasso	3573	231.000	123.523	13,7	175	1.400	35.000

Peugeot 307	3504	225.000	119.737	13,5	178	1.325	41.000
Fiat Punto	3469	170.000	82.487	16,7	144	1.213	15.000
Peugeot 407	3403	290.000	161.701	13,0	185	1.525	39.000
Peugeot 206	3306	150.000	63.058	23,3	114	1.100	-
Toyota Yaris	3183	175.000	80.701	22,2	119	1.158	-
Citroen C1	2967	110.000	40.847	21,7	111	825	2.000
Opel Astra	2793	260.000	141.630	15,2	158	1.355	22.000
Peugeot 107	2731	105.000	38.286	21,7	111	905	-
Ford Focus	2528	250.000	135.308	14,9	161	1.277	28.000
Hyundai Getz	2389	134.000	62.896	16,7	144	1.150	18.000
Kia Ceed	2319	230.000	117.344	21,3	124	1.418	-
Toyota Aygo	2297	115.000	43.408	21,7	111	900	-
Citroen C3	2284	180.000	83.201	22,7	117	1.075	-
VW Golf	2144	320.000	177.630	19,6	135	1.326	3.000
VW Touran	2098	400.000	230.201	16,8	143	1.623	-
Audi A4	2091	477.000	281.130	17,2	154	1.565	10.000
Opel Vectra	2070	320.000	181.058	12,8	188	1.516	42.000
Mitsubishi Colt	2043	138.000	64.945	16,7	144	1.075	21.000
Mazda 6	1773	345.000	197.237	12,5	192	1.450	48.000
Volvo V70	1715	700.000	425.951	11,1	216	1.575	65.000
Renault Clio	1694	170.000	82.487	16,7	144	1.033	22.000
Kia Picanto	1629	110.000	44.945	19,6	122	974	6.000
BMW 3ér	1624	452.000	265.594	13,7	175	1.425	34.000
Suzuki Grand Vitara	1584	320.000	181.701	11,0	218	1.600	65.000
Mazda 5	1569	240.000	129.844	12,2	197	1.475	52.000
Audi A3	1447	322.000	181.987	13,8	174	1.300	38.000
Fiat Panda	1438	116.000	51.335	17,9	134	975	16.000
Ford Fiesta	1397	140.000	67.140	16,1	149	1.100	25.000
Suzuki Liana	1389	185.000	93.665	14,5	166	1.250	33.000
Toyota Auris	1372	270.000	148.451	14,1	170	1.340	34.000
Suzuki Ignis	1332	140.000	67.628	15,4	156	1.075	32.000
Citroen C4 Picasso	1263	320.000	181.165	12,5	192	1.616	42.000
VW Polo	1252	190.000	96.523	15,5	155	1.138	28.000
Citroen C5	1229	430.000	246.523	18,2	146	1.565	3.000
Suzuki SX4	1216	200.000	103.237	14,7	163	1.205	33.000
Volvo V50	1210	340.000	186.094	20,0	133	1.425	-
Toyota Corolla	1118	270.000	148.523	13,9	173	1.300	37.000
Saab 9-3	1115	400.000	232.523	12,7	189	1.575	41.000
Mazda 3	1061	243.000	130.951	14,5	166	1.275	32.000
Citroen Berlingo	1059	240.000	124.915	18,5	143	1.375	8.000

VW Fox	1012	130.000	61.433	16,4	146	1.050	24.000
--------	------	---------	--------	------	-----	-------	--------

*Registreringsafgiften er udregnet baglæns ved antagelse om:

alle har 5 puder	3840
------------------	------

alle har radio	1000
----------------	------

Halvdelen har blokeringsfrie bremses (ABS)	1875
--	------

Halvdelen har ESP	1250
-------------------	------

3 selealarmer	600
---------------	-----

Fradrag i alt:	<u>8565</u>
----------------	-------------

derudover dieselbiler med partikelfilter	4000
--	------

1000/4000 kr. for hver km/l under/udover 16 km/l benzin (18 km/l diesel)

Anm.: ”-” angiver at afgiften i beregningen er negativ og derfor i praksis vil være 0. Vær desuden opmærksom på, at der er forskel på benzin og diesels CO₂-indhold – derfor kan der være forskel på CO₂-udledningen selv om brændstofføkonomien er ens for forskellige modeller.