

  
Skatteministeriet

18. maj 2016  
J.nr. 15-1434179

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 150 - Forslag til Lov om lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og lov om spil. (Ændring af reglerne om forholdsmæssig registreringsafgift for leasingkøretøjer, ændring af reglerne om udbetaling af eksportgodtgørelse, fastsættelse af brændstofforbruget for særlig store personbiler, nedsættelse af pristillægget for ønskenummerplader m.v.).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 11 af 12. maj 2016. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jesper Petersen (S).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



### Spørgsmål 11

Ministeren bedes oplyse, om et udgangspunkt for ”køreklar vægt” på 3000 kg vil give en mere retvisende omregning til brændstofforbrug og dermed lande på en afgift tættere på det hidtil praktiserede.

### Svar

Et udgangspunkt for køreklar vægt på 3.000 kg vil ikke give en mere retvisende omregning til brændstofforbrug, snarere tværtimod.

Brændstofforbruget for danske biler skal som udgangspunkt opgøres i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

For biler med en køreklar vægt på 2.585 kg er det imidlertid ikke muligt at foretage en måling af brændstofforbruget efter de retningslinjer, der er givet i EU-forordningen. For særlig store biler på mellem 2.585 kg. og 2.815 kg er det efter EU-forordningen i stedet muligt at give oplysning om brændstofforbruget i form af en fabrikanterklæring.

For andre biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg er det imidlertid ikke muligt at få oplyst et brændstofforbrug efter EU-forordningen. Efter de danske regler vil disse biler derfor skulle have fastsat et brændstofforbrug efter en teknisk beregning, som efter de nugældende regler giver en meget høj afgift.

Formålet med lovforslaget er således at indføre en mere retvisende teknisk beregning af brændstofforbruget netop for biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger en EU-godkendt opgørelse af brændstofforbruget. Det er derfor også naturligt, at der ved fastsættelsen af den tekniske beregning tages udgangspunkt i netop denne vægt.

Ændres udgangspunktet til 3.000 kg uden en samtidig forhøjelse af den tekniske beregnings faste element med godt 0,8 liter pr. 100 km, bliver den tekniske beregning uforholdsmæssigt lempelig, og dermed mindre retvisende.

Den i lovforslaget foreslåede tekniske beregning for en Euro 5-bil med en køreklar vægt på 3.000 kg giver som resultat en energieffektivitet på 12,2 km pr. liter. Dette svarer til den gennemsnitlige energieffektivitet for biler med en køreklar vægt på 3.000 kg.

En flytning af skæringspunktet til 3.000 kg uden forhøjelse af det faste element vil give en teknisk beregning af energieffektiviteten på 13,5 km pr. liter. Et brændstofforbrug på 13,5 km pr. liter opnås kun af få af de mest energieffektive biler med køreklar vægt på 3.000 kg

En flytning af skæringspunktet til 3.000 kg uden forhøjelse af det faste element vil give en afgiftslempelse på typisk 1.600 kr. årligt pr. bil, hvilket vil have betydelige provenumæssi-

ge konsekvenser. Lempelsen kan med en vis usikkerhed på lidt længere sigt anslås at komme til at omfatte i størrelsesordenen 10.000 biler svarende til et umiddelbart provenutab på 10 – 15 mio. kr.