



Skatteministeriet

28. november 2014
J.nr. 14-4298158

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 839 af 22. september 2014 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Frank Aaen (EL).

Benny Engelbrecht

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål 839

Der blev i 2007 indført et fradrag i selve registreringsafgiften for god benzinøkonomi i nye biler. Fradraget er på 4.000 kr. for hver km/l, bilen kører længere end 16 km/l for benzinbiler og 18 km/l for dieslbiler. Da fradraget blev indført, omfattede det ca. 10 pct. af nye biler, som dermed fik nedslag i registreringsafgiften. Da benzinøkonomien siden 2007 stort set er forbedret med 1 km/l årligt, er der måned for måned stadig flere biler, der får et stadigt større fradrag. I dag får ca. 95 pct. af alle nye biler således et fradrag begrundet i god benzinøkonomi. Med andre ord får ikke alene den dårligste halvdel i dag fradrag herfor, men selv blandt de 10 pct. af biler med den ringeste benzinøkonomi får en stor del fradrag under henvisning til god benzinøkonomi. Vil ministeren udarbejde en opgørelse over, hvilket provenu staten vil få, såfremt dette fradrag justeres, så det følger den teknologiske udvikling, og hvor det kun er de bedste 50 pct., 25 pct. eller 10 pct., som får fradraget, hvilket for benzinbiler svarer til, at startværdien for at udløse fradraget justeres op til omkring henholdsvis 21 km/l, 23 km/l eller 24 km/l – for dieslbiler lidt højere? Vil ministeren desuden oplyse, hvad det er for data, der benyttes til at fastlægge antal km/l, og hvordan der føres kontrol med, at der ikke svindles med de opgørelser, som danner grundlag for indbetaling af registreringsafgifterne? Vil ministeren endelig oplyse, i hvilket omfang de data der benyttes som grundlag for fradraget, er udtryk for bilernes reelle benzinøkonomi – og om der er mulighed for at foretage en objektiv justering af de i fradragsberegningerne anvendte km/l, så fradraget er baseret på en måske mere korrekt og faktisk benzinøkonomi?

Svar

Ved vurderingen af den i spørgsmålet omtalte regelændring er det lagt til grund, at der i 2015 sker forhøjelser af de to kilometergrænser svarende til, at det kun er de 50 pct., 25 pct. og 10 pct. mest energieffektive biler der får nedslag, *jf. tabel 1*. Det er herudover forudsat, at der fra 2016-2020 sker årlig regulering af de forhøjede kilometergrænser med 3 pct. om året for både benzin og diesel. Det svarer omtrent til den gennemsnitlige forbedring af den målte brændstoffektivitet for benzin- og dieslbiler i perioden juni 2007 til juni 2014. Provenuberegninger, herunder opgørelse af brændstofforbrug, er baseret på Skatteministeriets bilvalgsmodel.

Det skønnes, at en forhøjelse af kilometergrænserne, så kun de 50 pct. mest energieffektive biler får nedslag og efterfølgende regulering af grænserne med 3 pct. om året i 2016-2020 vil medføre et varigt merprovenu efter adfærd på 1.400 mio. kr.

Tilsvarende skønnes det, at en forhøjelse af kilometergrænserne, så kun de 25 pct. mest energieffektive biler får nedslag og efterfølgende regulering af grænserne med 3 pct. om året i 2016-2020 vil medføre et varigt merprovenu efter adfærd på 1.550 mio. kr.

Endelig skønnes det, at en forhøjelse af kilometergrænserne, så kun de 10 pct. mest energieffektive biler får nedslag og efterfølgende regulering af grænserne med 3 pct. om året i 2016-2020 vil medføre et varigt merprovenu efter adfærd på 1.475 mio. kr.

En forhøjelse af kilometergrænserne gør det dyrere at købe bil. I de tre modeller øges bilafgifterne således umiddelbart (svarende cirka til en umiddelbar merudgift på 4-4½ mia. kr. for husholdninger og erhverv). Adfærdseffekterne afspejler derfor et fald i bilsalget, herunder afledte effekter på motorafgifterne (registreringsafgift, løbende afgifter, brændstofafgift mv.).

Tabel 1. Merprovenu ved forhøjelse af kilometergrænserne for fradrag/tillæg vedrørende energieffektivitet og årlig teknologisk regulering med 3 pct. i 2016-2020

Mio. kr. (2015-niveau)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Varigt
<i>De 50 pct. mest energieffektive biler får nedslag - benzin 22,2 km/l og diesel 23,8 km/l</i>							
Umiddelbart provenu	3.850	3.225	3.400	3.600	3.750	3.925	4.025
Provenu efter ændret adfærd	1.800	1.450	1.500	1.525	1.550	1.575	1.400
<i>De 25 pct. mest energieffektive biler får nedslag - benzin 23,8 km/l og diesel 27 km/l</i>							
Umiddelbart provenu	4.775	3.875	3.975	4.100	4.175	4.275	4.400
Provenu efter ændret adfærd	2.100	1.675	1.675	1.675	1.675	1.675	1.550
<i>De 10 pct. mest energieffektive biler får nedslag - benzin 24,4 km/l og diesel 27,8 km/l</i>							
Umiddelbart provenu	4.975	4.000	4.050	4.100	4.150	4.200	4.300
Provenu efter ændret adfærd	2.150	1.675	1.650	1.650	1.625	1.600	1.475

Anm.: For 2015 er der taget udgangspunkt i det forventede nybilsalg som budgetteret på FFL2015, mens der i de følgende år er taget udgangspunkt i et strukturelt niveau for bilsalget, svarende til, at bestanden af personbiler udskiftes på 15 år. Der er alene regnet på personbiler og det er beregningsteknisk forudsat, at det umiddelbare provenu efter 2020 vokser med BNP. Hele merprovenuet fra leasingbiler, hvor registreringsafgiften betales forholdsmæssigt, er indregnet i det år, hvor bilen sælges.

De data for brændstoføkonomi, der anvendes ved opgørelsen af registreringsafgiften, er fastsat på EU-niveau og følger af Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug.

I henhold til direktivet bliver forbruget fastsat af et uafhængigt prøvningslaboratorium, ved at bilen på et rullefelt gennemkører en nøje fastlagt cyklus.

Når bilen bliver afprøvet på rullefeltet, er der i belastningen af rullefeltet taget højde for både bilens luft- og rullemodstand samt accelerationsmodstanden fra bilens vægt. Ved selve prøven gennemkører bilen et kørselsmønster, der består af en blanding af bykørsel, landevejskørsel og motorvejskørsel, dvs. med indlagt koldstart, stop og accelerationer.

Energiforbrugende udstyr såsom klimaanlæg, sædevarme mv. er ikke tændt, da brugen af dette udstyr er afhængig af adfærd.

Ofte vil kørselsmønsteret og kørestilen i daglig anvendelse være anderledes end det, der ligger bag prøvecyklussen. Bykørsel og motorvejskørsel giver et faktisk højt brændstof-

forbrug, hvorimod landevejskørsel giver et lavere. Desuden spiller vejrlig, temperatur og terræn også ind.

Med anvendelsen af det EU-typegodkendte forbrug som mål for bilernes energieffektivitet i registrerings- og ejerafgiften, anvendes der er en objektiv målemetode, som gælder for alle bilproducenter der vil sælge biler i EU. Det faktiske brændstofforbrug for den enkelte bil beskattes via brændstofafgifterne.