



Skatteministeriet

28. marts 2019
J.nr. 2019 - 2275

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 297 af 28. februar 2019 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jesper Petersen (S).

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen



Spørgsmål

Ministeren bedes i tabelform redegøre for prisudviklingen på bilerne Volkswagen UP!, Citroën C1, Peugeot 208, Volkswagen Polo, Peugeot 308, Volkswagen Golf, Opel Astra, Volkswagen Passat, Audi A5, Toyota Avensis, Audi A6, Volvo V90, BMW 7-serie, Nissan Qashqai, Volvo XC90, Suzuki Vitara, Volkswagen Touran, Ford C-MAX, Mazda MX-5 og Ford Transit Custom som følge af hver enkelt af følgende aftaler: Finansloven for 2016, Finansloven for 2017 og aftale om bilafgifter fra maj 2018. Der ønskes en tabel for hver af aftalerne, hvori den faktiske prisudvikling for hver enkelt biltype fremstilles i én kolonne, mens den forventede prisudvikling ved aftalernes indgåelse fremstilles i en anden kolonne, og hvor afvigelsen mellem de to fremstilles i en tredje kolonne.

Svar

Registreringsafgiften udgør ved gældende regler 85 pct. af beløbet op til 193.400 kr. (2019-niveau) af bilens afgiftspligtige værdi og 150 pct. derover for personbiler. Herudover gives der fradrag og tillæg i registreringsafgiften afhængigt af bilens energieffektivitet opgjort i km/l samt et fradrag, hvis bilen er udstyret med op til tre selealarmer. Desuden gives der fradrag og tillæg i bilens afgiftspligtige værdi afhængigt af antal airbags, bilen er udstyret med, samt et fradrag hvis bilen har opnået 5 stjerner i Euro NCAP sikkerhedstest.

I fravær af lempelserne af registreringsafgiften i forbindelse med Finansloven for 2016, Finansloven for 2017 samt aftale om *Omlægning af bilafgifterne*, ville registreringsafgiften for personbiler udgøre 105 pct. af beløbet op til 88.400 kr. (2019-niveau) af bilens afgiftspligtige værdi og 180 pct. derover. Formålet med ændringerne til bilers målte brændstofforbrug udmøntet ved lov nr. 1130 (L 237A), der blev fremsat af regeringen i maj 2018 og vedtaget primo september 2018, var at neutralisere de utilsigtede stigninger i registreringsafgiften mv., som ændringen i EU's målemetode af brændstofforbruget (WLTP-metoden) forårsagede.¹

Med finansloven for 2016 blev registreringsafgiften lempet ved, at registreringsafgiftens høje sats blev nedsat fra 180 pct. til 150 pct. Ved finansloven for 2017 blev registreringsafgiften lempet ved at hæve skalaknækket for, hvornår den høje sats skal betales fra. Skalaknækket blev hævet fra 88.400 kr. til 111.400 kr. (2019-niveau). Med aftale om *Omlægning af bilafgifterne* fra september 2017 udmøntet ved lov nr. 1195 (L 4) blev registreringsafgiftens lave sats lempet, ligesom skalaknækket for, hvornår der betales efter den høje sats, blev hævet. Den lave sats blev lempet fra 105 pct. til 85 pct., mens skalaknækket blev hævet fra 111.400 kr. til 193.400 kr. (2019-niveau). I *tabel 1* er den skønnede prisændring for

¹ Bilers brændstofforbrug blev indtil den 1. september 2017 målt efter EU's målemetode New European Driving Cycle (NEDC). Fra denne dato er taget en ny målemetode i brug, kaldet Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedure (WLTP), som benyttes ved typegodkendelse af nye biler. WLTP-metoden anses at indebære en mere retvisende måling af bilers reelle kørsel og dermed faktiske brændstofforbrug end den hidtidige NEDC-metode. Ændringen i målemetoden er dog vurderet at medføre, at bilers målte brændstofforbrug i gennemsnit stiger med ca. 21 pct. For at undgå, at overgangen til WLTP vil medføre en stigning i den betalte registrerings-, ejer- og udligningsafgift for nye biler, fremsatte regeringen i maj 2018 derfor L 237, der sikrer provenuneutralitet, og som blev endeligt vedtaget i september 2018

de 20 udvalgte biler vist for lempelserne til registreringsafgiften samt de skønnede effekter af ændringerne til bilers målte brændstofforbrug udmøntet ved lov nr. 1130 (L 237A).

Over tid kan der være stor forskel i hvilken bilvariant for de 20 udvalgte bilmodeller, der er den mest solgte, ligesom at den teknologiske udvikling kan medføre ændringer til bilmodellerne, fx i bilernes udstyrsniveau og kvalitet, som kan være svære at kontrollere for, og derfor ikke gør det retvisende at sammenligne over tid. Derfor vises de beregnede virkninger af de enkelte aftaler med udgangspunkt i de gældende listepriser for de udvalgte 20 biler.

Det kan hertil tilføjes, at det er nye biler, der er testet efter WLTP-metoden, dvs. nye modeller, der ikke tidligere har været til salg på det danske marked. De nye biler kan i forhold til tidligere modeller, der er testet efter NEDC-metoden, have fået større motor, ny udstyrspakke mv. Derfor er bilerne, der alene er testet ved WLTP-metoden, ikke fuldt ud sammenlignelige med biler testet efter NEDC-metoden.

Der har derudover vist sig at være betydelig usikkerhed knyttet til de konkrete målinger af de biler, der er blevet typegodkendt efter den nye WLTP-metode, og Europa-Kommissionen har valgt at stramme op på retningslinjerne for de konkrete målinger. Grundet usikkerheden og de utilsigtede konsekvenser, det medfører, har regeringen netop fremsat lovforslag L 207, hvori det foreslås at forlænge den gældende overgangsperiode for opgørelse af biler brændstofforbrug (NEDC2-metoden tillagt 10 pct.), som danner grundlag for fastsættelse af brændstofforbrugsafgiften og registreringsafgiften, indtil udgangen af 2020. Forslaget betyder, at der ikke pr. 1. april 2019 sker ændringer i den måde, brændstofforbruget og bilafgifterne for nye biler fastsættes.

Tabel 1. Beregnede prisændringer for 20 udvalgte biler som følge af nedsættelserne af registreringsafgiften ved FL16, FL17, aftale om omlægning af bilafgifterne samt ændringerne til bilers målte brændstofforbrug

Mærke og model	Beregnet pris før FL16	FL16	FL17	L 4	Skønnet ændring ved overgang fra NEDC til WLTP ²⁾	Gældende regler
Volkswagen UP!	100.800	0	0	5.600	3.200	109.600
Citroen C1	85.200	0	0	-2.400	3.200	86.000
Peugeot 208	127.400	0	0	400	1.200	129.000
Volkswagen Polo	258.800	-10.200	-10.400	-15.700	3.200	225.700
Peugeot 308	288.700	-12.100	-10.400	-19.800	-5.400	241.000
Volkswagen Golf	370.500	-20.700	-10.400	-37.500	-4.000	297.900
Opel Astra	220.900	-5.800	-8.600	-11.700	1.200	196.000
Volkswagen Passat	419.600	-26.000	-10.400	-49.800	800	334.300
Audi A5	661.500	-52.900	-10.400	-61.600	600	537.200
Toyota Avensis ¹⁾	290.900	-9.800	-10.400	-3.800	-4.800	262.200
Audi A6	776.800	-64.800	-10.400	-61.600	800	640.800
Volvo V90	766.100	-63.500	-10.400	-61.600	800	631.500
BMW 7-serie	1.398.500	-129.600	-10.400	-49.400	-6.600	1.202.500
Nissan Qashqai	322.300	-15.500	-10.400	-25.800	3.600	274.200
Volvo XC90	1.202.400	-107.600	-10.400	-54.200	-5.400	1.024.900
Suzuki Vitara	253.000	-7.300	-10.400	-2.100	-4.200	229.000
Volkswagen Touran	452.500	-30.700	-10.400	-60.000	-4.800	346.600
Ford C-MAX	270.300	-10.100	-10.400	-8.200	3.200	244.900
Mazda MX-5	347.400	-17.800	-10.400	-24.600	-4.200	290.400
Ford Transit Custom	461.100	-28.500	-10.400	-36.600	-4.200	381.400

Anm.: Listepreiser er indhentet fra bilselskabernes hjemmesider, mens oplysninger om brændstofforbrug er indhentet fra De Danske Bilimportører. Oplysninger om sikkerhedsudstyr er indhentet fra DMR. Listepreiserne varierer for flere modeller markant mellem de forskellige varianter. Dertil kan prisen variere for samme variant alt efter bilens udstyrsniveau. Priserne er derfor så vidt muligt udvalgt som den midterste listepriis for den mest populære varianttype af bilmodellen i 2018, hvis brændstofforbrug alene er blevet målt efter WLTP-målemetoden. Såfremt der ikke har fremgået en listepriis på de relevante bilselskabers hjemmesider, er prisen indhentet fra DMR som den gennemsnitlige priis i 2018 for den relevante bilvariant. Priser er ekskl. leveringsomkostninger på 3.980 kr. og er afrundet til nærmeste hundrede kr. På grund af afrundinger vil lempelserne ikke altid summere til de gældende priser. Ejerafgiften er ikke med i beregningen. Det bemærkes desuden, at der vil forekomme varianter af de enkelte modeller, som opnår andre prisændringer end de her viste.

1) Toyota Avensis bliver ikke længere markedsført, da bilmodellen er udgået. Toyota Avensis findes derfor alene med et brændstofforbrug målt efter NEDC-metoden.

2) Skønnene for prisændringerne som følge af overgangen fra NEDC- til WLTP-metoden er lavet med udgangspunkt i informationer fra en rapport udarbejdet for EU-kommissionen af Det Fælles Forskningscenter (JRC) og er fremkommet ifm. vedtagelse af lov nr. 1130 (L 237A). Det bemærkes, at skønnene for prisændringerne er lavet pba. andre varianter af bilmodellerne, hvis brændstofforbrug er målt efter NEDC-metoden.

Kilde: Skatteministeriet og relevante hjemmesider.