


Skatteministeriet

26. april 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. 2 af 5. april 2016. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rune Lund (EL).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen

Spørgsmål

Ministeren bedes redegøre for den tekniske beregning af brændstofforbruget for de særligt store personbiler med en køreklar vægt, der overstiger 2.585 kg, herunder for forskellen mellem den foreslåede tekniske beregning og bilfabrikanternes beregninger af brændstofforbruget, og hvordan ændringen forventes at påvirke miljøet.

Svar

Den foreslåede tekniske beregning til brug for fastsættelse af brændstofforbruget for særligt store personbiler bygger på en statistisk analyse af de oplysninger om de senere årgange af særligt store personbiler, der er registreret i det digitale motorregister, og hvor oplysninger fra fabrikanterne ligger til grund for det registrerede brændstofforbrug.

Den statistiske analyse vil i sagens natur ikke kunne ramme helt præcist i forhold til hver eneste fabrikanterklæring. Der vil både være tilfælde, typisk for de nyeste biler, hvor den foreslåede tekniske beregning resulterer i en højere afgift end den, der følger, når det er en fabrikanterklæring, der ligger til grund for de registrerede data, og tilfælde, typisk for lidt ældre biler, hvor det omvendte gør sig gældende. I gennemsnit vil der være balance mellem de foreslåede regler og de hidtil anvendte regler, hvilket betyder, at der samlet set, hverken forventes at være nævneværdige provenu- eller miljømæssige virkninger af forslaget.

På baggrund af høringssvarene vil der imidlertid blive stillet et ændringsforslag, der differentierer den tekniske beregning således, at den tekniske beregning af brændstofforbruget fastsættes individuelt for de tre følgende bilgenerationer: Biler, der opfylder emissionsnorm Euro 6 eller renere, biler, der opfylder emissionsnorm Euro 5, og biler, der ikke som minimum opfylder emissionsnorm Euro 5.

Herved vil den tekniske beregning for hver af de tre kategorier blive mere retvisende, og samlet set vil der fortsat ikke være nævneværdige provenu- eller miljømæssige virkninger af forslaget.