

Til lovforslag nr. L 74. Tillægsbetænkning afgivet af Skatteudvalget den 15. december 1999

## Tillægsbetænkning

over

### Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om ændring af forskellige skatte- og afgiftslove, toldloven, lov om fonde og visse foreninger samt lov om visse selskabers aflæggelse af årsregnskab m.v.

(Fradrag for særligt brændstoføkonomiske personbiler, tilpasning af fradragene for trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger, afgift af større genopbygninger af færdselsskadede køretøjer, den beregningsmæssige avanceprocent samt visse konsekvensændringer)

Udvalget har, efter at lovforslaget ved 2. behandling blev henvist til fornyet udvalgsbehandling, behandlet dette i et møde.

Skatteministeren har tilkendegivet følgende:

Den del af lovforslaget, der omhandler nedslag til særligt brændstoføkonomiske biler, har været udsat for kritik, fordi det hævdes, at det opgivne brændstofforbrug opgjort efter EU's normer ikke er i overensstemmelse med det faktiske forbrug, særligt ikke, når der er mulighed for manuelt – ved hjælp af en knap – at regulere motorens effekt og forbrug. Et eksempel herpå er VW's 3 liters diesel Lupo, der kører 33,3 km pr. liter diesel ifølge EU-normen. De 33,3 km pr. liter nås i øko-position. Slukkes knappen, stiger hestekræfterne fra 45 til 61, og brændstofforbruget øges, hvilket f.eks. vil kunne være hensigtsmæssigt for at undgå ubehagelige overhalingssituationer.

Knappen i Lupoen er ikke enestående. I dag har større biler med automatgear en sport-knap (Lupoen har automatgear). Aktiveres knappen, øges omdrejningerne, og bilen får et accelerationspark. Små familiebiler vil også få en tilsvarende energiforbrugende sport-knap. En bil med Lupo-knappen kan mere realistisk erstatte en almindelig, mindre familiebil end en bil uden Lupo-knappen.

Det har som nævnt rejst kritik at give nedslag til miljøbiler, der med slukket øko-knap kører mindre end 33,3 km/l; nedslaget burde enten reduceres for disse biler eller kun gives til biler, hvor øko-knappen er fikseret.

Konsekvensen af begge muligheder kan blive, at der slet ikke kommer meget brændstofeffektive biler til Danmark. Dette er uheldigt, for dels er formålet med afgiftsreduktionen at få biler, der kan køre langt på literen, til landet, dels er brændstoføkonomiske biler med en øko-knap typisk mere brændstoføkonomiske end andre biler. Selv efter nedslaget i registreringsafgiften vil brændstoføkonomiske biler være dyre i forhold til traditionelle biler. De særligt brændstoføkonomiske biler må derfor forventes især at tiltrække kundegrupper, der er interesserede i at bruge bilens potentiale fuldt ud, så bilen kører så langt på literen som muligt, bl.a. ved hjælp af tændt øko-knap, og som kun i særlige situationer slukker knappen.

Det er mest hensigtsmæssigt at anvende EU-normen for opgørelse af brændstofforbruget ved beregning af den grønne ejerafgift og ved lovforslagets nedslag i registreringsafgiften for særligt brændstoføkonomiske biler, da normen er angivet i et EU-direktiv, som skal anvendes ved energiforbrugsmålinger for *alle* bilmodeller, der

typegodkendes med henblik på markedsføring i EU.

Målingen er en vægtning af by-, landevejs- og motorvejskørsel. Det vil altid kunne diskuteres, hvordan en sådan måling gennemføres mest hensigtsmæssigt, så den bedst muligt afspejler den reelle kørsel. I den forbindelse har det bl.a. været diskuteret, at det er u hensigtsmæssigt, at energiforbrugende ekstraudstyr ikke må være tændt under målingen. Det betyder, at f.eks. air-conditioneringsanlæg skal være afbrudt under den officielle måling, selv om et sådant anlæg har en mærkbar indflydelse på forbruget. At måling af bilers energiforbrug kan være vanskelig, kan også illustreres af forhold, der er ekstraudstyret uvedkommende. F.eks. vil en bil, der har åbne ruder eller åbent soltag have en større luftmodstand og bruge mere energi, end hvis vinduer og soltag var lukket. Den nyeste diskussion vedrørende forbrugsmålingen omhandler som nævnt muligheden for manuelt at justere bilens effekt ved hjælp af en knap.

Da der er tale om en måling, der er EU-reguleret, må det være rigtigt at søge at få ændret selve målemetoden, så den bliver i bedre overensstemmelse med det faktiske forbrug, især hvor der forefindes ekstraudstyr eller manuel kontrol af bilens effekt. Det er i alles interesse, at EU-normen giver et retvisende billede af det faktiske forbrug. Det er omvendt også klart, at målingerne nødvendigvis må standardiseres.

Trafikministeren har bedt Færdselsstyrelsen tage kontakt til Europa-Kommissionen med hen-

blik på at opfordre Kommissionen til at tage initiativ til at se nærmere på opgørelsen af bilers energiforbrug i relation til ekstraudstyr. Færdselsstyrelsen agter samtidig at rejse spørgsmålet om muligheden for manuelt – ved hjælp af en knap – at regulere motorens effekt og forbrug.

Forslaget om at give nedslag i registreringsafgiften til særligt brændstoføkonomiske biler giver økonomisk incitament til at købe netop disse biler. Da det er en nyskabelse ved afgiftsberegningen for personbiler, ønsker regeringen at følge udviklingen ganske nøje, herunder trafikministerens henvendelse til EU-Kommissionen. Såfremt EU-Kommissionen ikke er indstillet på at søge opgørelsen af bilers energiforbrug ændret som følge af »Lupo-knapper« m.v., vil spørgsmålet om fortsat nedslag i registreringsafgiften indgå i den redegørelse, som skatteministeren fremlægger i år 2002 med henblik på justeringer i lovgivningen.

Herefter indstiller et *flertal* (Venstres, Det Konservative Folkepartis, Dansk Folkepartis, Centrum-Demokraternes, Kristeligt Folkepartis og Frihed 2000's medlemmer af udvalget) lovforslaget til *forkastelse*.

Et *mindretal* (Socialdemokratiets, Socialistisk Folkepartis, Det Radikale Venstres og Enhedslistens medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* i den affattelse, hvori det foreligger efter 2. behandling.

*Jens Peter Verner sen (S) nfm d. Pernille Blach Hansen (S) Anna-Marie Hansen (S)*

*Erik Mortensen (S) Hugo Sørensen (S) Aage Frandsen (SF) Sonja Albrink (CD)*

*Morten Helveg Petersen (RV) Frank Aaen (EL) Kristian Jensen (V)*

*Mariann Fischer Boel (V) fmd. Svend Aage Jensby (V) Flemming Kofod-Svendsen (KRF)*

*Flemming Hansen (KF) Brian Mikkelsen (KF) Klaus Kjær (DF) Kim Behnke (FRI)*