

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 trafiksikkerhedsfremmende 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