

Forslag
til
Lov om ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven¹⁾
(Fastsættelse af brændstofforbrug for særligt store personbiler)

§ 1

I brændstofforbrugsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 40 af 16. januar 2014, som ændret ved § 2 i lov nr. 1503 af 23. december 2014, § 3 i lov nr. 1532 af 27. december 2014 og § 2 i lov nr. 1889 af 29. december 2015, foretages følgende ændringer:

1. I § 3, *stk.* 2, indsættes som 2. pkt.: ”1. pkt. finder ikke anvendelse for personbiler med en køreklar vægt over 2.585 kg, jf. § 3, *stk.* 9.”

2. I § 3 indsættes efter *stk.* 8 som nyt stykke:

”*Stk.* 9 For diesel- og benzindrevne personbiler (M1) med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger oplysning om et brændstofforbrug i henhold til Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og dens gennemførelsesforanstaltninger, fastsættes brændstofforbruget som summen af et fast element på 7,4 l pr. 100 km og et variabelt element, der beregnes som 0,2 pct. af den del af bilens køreklare vægt i kilogram, der overstiger 2.585 kg. For benzindrevne personbiler forhøjes forbruget efter 1. pkt. herefter med 10 pct.”

Stk. 9-13 bliver herefter *stk.* 10-14.

3. I § 3, *stk.* 9, der bliver *stk.* 10, ændres ”*stk.* 1-8” til: ”*stk.* 1-9”.

4. I § 3, *stk.* 13, der bliver *stk.* 14, ændres ”*stk.* 10 og den i *stk.* 11” til: ”*stk.* 11 og den i *stk.* 12”.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2016, jf. dog *stk.* 2.

1) Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 (informationsproceduredirektivet).

Stk. 2. Loven har virkning for personbiler, der anmeldes til registrering den 1. juli 2016 eller senere. Personbiler, der er som er anmeldt til registrering senest den 30. juni 2016, kan ansøge told- og skattemyndighederne om at blive omfattet af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 2.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Med forslaget indføres en regel i brændstofforbrugsafgiftsloven om fastsættelse af brændstofforbruget for særligt store personbiler.

2. Formålet med lovforslaget

Formålet med lovforslaget er at indføre en teknisk beregning af brændstofforbruget for visse særligt store personbiler med en køreklar vægt, der overstiger 2.585 kg, og hvor der ikke foreligger en EU-godkendt måling af brændstofforbrug.

Brændstofforbruget fastsættes efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Forordningen finder anvendelse på køretøjer af klasse M1, M2, N1 og N2, med en referencemasse på højst 2.610 kg. På fabrikantens anmodning kan typegodkendelse efter denne forordning udvides til også at omfatte køretøjer af klasse M1, M2, N1 og N2 med en referencemasse på højst 2.840 kg.

En referencemasse på 2.610 kg svarer til en køreklar vægt på 2.585 kg.

Brændstofforbruget er målt eller angivet for langt de fleste personbiler. Den tekniske beregning retter sig således mod en lille gruppe køretøjer, hvor oplysninger om brændstofforbruget ikke foreligger.

3. Gældende ret

Efter brændstofforbrugsafgiftsloven beregnes brændstofforbrugsafgift (kaldet grøn ejerafgift) med udgangspunkt i bilens brændstofforbrug. Bilens brændstofforbrug fastsættes efter Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. For visse særligt store personbiler er det imidlertid i praksis ikke muligt at foretage en retvisende måling af bilens brændstofforbrug efter retningslinjerne i denne regulering. Ved ”særligt store personbiler” forstås personbiler med en køreklar vægt, der overstiger 2.585 kg.

Brændstofforbruget har derfor hidtil været fastsat på baggrund af Færdselsstyrelsens praksis som beskrevet i Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 14.02, hvorefter brændstofforbruget for særligt store personbiler har været angivet på baggrund af en erklæring fra bilfabrikanten om køretøjets brændstofforbrug. Denne praksis ændres med virkning fra 1. juli 2016.

Visse større personbiler med en køreklar vægt på imellem 2.585 kg og 2.815 kg kan opfylde kravene i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. For disse køretøjer foreligger der således allerede oplysninger om brændstofforbruget.

4. Lovforslaget

Med forslaget foreslås indført en teknisk beregning af brændstofforbruget for de af de særligt store personbiler, som ikke kan få fastsat et brændstofforbrug efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Den tekniske beregning er udarbejdet på grundlag af oplysninger om brændstofforbruget for særligt store personbiler, der er registreret gennem i de senere år.

Den tekniske beregning forventes derfor kun i beskedent omfang at afvige fra de fabrikanterklæringer, der hidtil har været lagt til grund ved fastsættelsen af brændstofforbruget for særligt store personbiler.

Forslaget finder ikke anvendelse for personbiler med en køreklar vægt på imellem 2.585 kg og 2.815 kg, som opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

5. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Forslaget skønnes ikke at have nævneværdige økonomiske konsekvenser for det offentlige.

6. Administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget skønnes at ville medføre engangsomkostninger på 100.000 kr. vedrørende systemtilretninger.

7. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget skønnes ikke at have nævneværdige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

8. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget skønnes at indebære en mindre administrativ forenkling for de virksomheder, der markedsfører særligt store personbiler og de synsvirksomheder, der forestår indsamling af data til brug for Køretøjsregisteret.

Forslaget er sendt i høring hos Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering.

9. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

10. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

11. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslaget har i perioden 21. marts 2016 – 18. april 2016 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.: 3F, Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation, AutoBranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Danish Operators, Danmarks Motor Union, Danmarks Rederiforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Restauranter og Cafeer, Dansk Aktionærforening, Dansk AutoGenbrug, Dansk Automat Branche forening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Lokalsyn, Dansk Rejsebureau Forening, Dansk Taxi Råd, Dansk Ungdoms Fællesråd, Danske Biludlejere, Danske Biobrændsels- og Kulimportørers Association, Danske Boligadvokater, Danske Busvognmænd, Danske Maritime, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, Datatilsynet, DBU, De Danske Bilimportører, De Samvirkende Købmænd, Den Danske Bilbranche, ERFAGruppen-Bilsyn, FDM, Finans og Leasing, FOA, FORCE Technology, Foreningen til Søfartens Fremme, International Transport Danmark, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Motorhistorisk Samråd og Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer.

13. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Ingen nævneværdige.	Ingen nævneværdige.
Administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen nævneværdige.	Der forventes udgifter på 100.000 kr. til systemtilretning.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen nævneværdige.	Ingen nævneværdige.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	En mindre forenkling for bl.a. synsvirksomhederne.	Ingen

	Forslaget er sendt i høring hos Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering.	
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen nævneværdige	Ingen nævneværdige.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

I lovforslagets § 1, nr. 2, foreslås en teknisk beregning af brændstofforbruget for personbiler med en køreklar vægt, der overstiger 2.585 kg, som giver et mere retvisende brændstofforbrug. Den foreslåede bestemmelse er en særregel i forhold til hovedreglen i brændstofforbrugsafgiftslovens § 2. Det foreslås derfor, at det i § 2 tilføjes, at bestemmelsen ikke finder anvendelse for de køretøjer, som omfattes af den foreslåede § 3, stk. 9, jf. forslaget § 1, stk. 2.

Til nr. 2

Efter brændstofforbrugslovens § 3 beregnes brændstofafgiften (kaldet den grønne ejerafgift) på baggrund af køretøjets brændstofforbrug opgjort i km/l.

Det følger endvidere af brændstofforbrugsafgiftslovens § 2, at brændstofforbruget fastsættes efter direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6).

Hvis der ikke foreligger en anmeldelse af en benzindreven bils brændstofforbrug, fastsættes brændstofforbruget i liter pr. 100 km, jf. § 2, som summen af et fast element på 3 l pr. 100 km og et variabelt element, der beregnes som 0,5 pct. af bilens egenvægt i kilogram, jf. § 3, stk. 2, 1. pkt. Hvis der ikke foreligger en anmeldelse af en dieseldreven bils brændstofforbrug, fastsættes forbruget i liter pr. 100 km ved at reducere forbruget beregnet efter 1. pkt. med 12,5 pct., jf. § 3, stk. 2, 2. pkt.

For visse særligt store personbiler, fx autocampere, er det i praksis ikke muligt at fastsætte et brændstofforbrug efter den metode, der anvises i forordning nr. 715/2007. Dette skyldes, at køretøjerne er så store, at det ikke er muligt at foretage en retvisende måling af bilens brændstofforbrug efter den metode, der skal anvendes ifølge forordningen. Ved "særligt store personbiler" forstås personbiler med en køreklar vægt, der overstiger 2.585 kg, jf. artikel 2.1, i forordning nr. 715/2007.

For visse større personbiler med en køreklar vægt på imellem 2.585 kg og 2.815 kg foreligger der dog allerede oplysninger om brændstofforbruget, jf. artikel 2,2, i forordning nr. 715/2007.

Brændstofforbruget har for de personbiler, hvor der ikke foreligger oplysninger herom, hidtil været fastsat på baggrund af Færdselsstyrelsens praksis, som er beskrevet i Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 14.02. Det følger heraf, at brændstofforbruget for særligt store personbiler har været angivet på baggrund af en erklæring fra bilfabrikanten om det færdigbyggede køretøjs brændstofforbrug. Denne praksis ændres med virkning fra 1. juli 2016.

Dette vil medføre, at de særligt store personbiler, for hvilke det ikke er praktisk muligt at få fastsat et brændstofforbrug efter de gældende regler, vil få beregnet den grønne ejerafgift på baggrund af de vægtbaserede formler i § 3, stk. 2. Da de særligt store personbiler er kendetegnet ved at have en høj vægt, vil dette føre til en uforholdsmæssigt høj grøn ejerafgift for disse biler.

Det foreslås derfor, at der indføres en teknisk beregning af brændstofforbruget for personbiler med en køreklar vægt, der overstiger 2.585 kg, som giver et mere retvisende brændstofforbrug.

Den tekniske beregning er udarbejdet på grundlag af oplysninger om brændstofforbruget for særligt store personbiler, der er registreret gennem de senere år.

Beregningen forventes derfor kun i beskedent omfang at afvige fra det faktiske brændstofforbrug, som er angivet i de fabrikanterklæringer, der hidtil har været lagt til grund ved fastsættelsen af brændstofforbruget for særligt store personbiler.

For en dieseldrevet autocamper med en køreklar vægt på 2.765 kg, hvor brændstofforbruget er oplyst til 13,5 km pr. liter, vil der årligt blive opkrævet ejer- og udligningsafgift på 8.560 kr. (2016 satser).

For en dieseldrevet autocamper med en køreklar vægt på 2.765 kg, hvor brændstofforbruget ikke er oplyst, vil brændstofforbruget efter gældende regler i brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 2, blive beregnet som summen af et fast element på 3 l pr. 100 km og et variabelt element, der beregnes som 0,5 pct. af bilens egenvægt i kilogram. Og da bilen er dieseldrevet, fastsættes forbruget i liter pr. 100 km ved at reducere resultatet af beregningen med 12,5 pct. Forud for beregningen trækkes 150 kg fra den køreklare vægt for at nå frem til egenvægten. Resultatet af beregningen bliver 7,1 km pr. liter efter gældende regler, og der vil årligt blive opkrævet ejer- og udligningsafgift på 20.580 kr.

Med de foreslåede regler vil der, givet at brændstofforbruget ikke er oplyst, blive beregnet et brændstofforbrug på 7,4 l per 100 km tillagt 0,2 pct. af differencen mellem 2.765 kg og 2.585 kg svarende til 0,36 l per 100 km, således at det samlede forbrug udgør 7,76 l per 100 km. Det svarer til, at autocamperen kører 12,9 km per liter og der dermed skal betales en årlig ejer- og udligningsafgift på 9.380 kr.

Forslaget finder ikke anvendelse for personbiler med en køreklar vægt på imellem 2.585 kg og 2.815 kg, hvor der foreligger oplysninger om brændstofforbruget i henhold til artikel 2,2, i forordning nr. 715/2007. For autocamperen i eksemplet vil der derfor årligt blive opkrævet ejer- og udligningsafgift på 8.560 kr.

Til nr. 2

Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at der indsættes et nyt stk. 9 i § 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

Til nr. 3

Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at der indsættes et nyt stk. 9 i § 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

Til § 2

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. juli 2016. Ikrafttrædelsestidspunktet er i overensstemmelse med regeringens målsætning om, at ny lovgivning, der har virkning for erhvervslivet, skal træde i kraft enten den 1. juli eller den 1. januar.

I lovforslagets § 1, stk. 2, foreslås det, at brændstofforbruget for personbiler med en køreklar vægt på over 2.585 kg fastsættes ved en nærmere angivet teknisk beregning. Det foreslås i *stk. 2*, at § 2 har virkning for personbiler, der anmeldes til registrering den 1. juli 2016 eller senere. Det foreslås endvidere, at personbiler, som er anmeldt til registreringen senest den 30. juni 2016, kan ansøge SKAT om at blive omfattet af brændstofforbrugsafgiftslovens § 3, stk. 9, jf. lovforslagets § 1, stk. 2. SKAT vil imødekomme ansøgningen, hvis der er tale om en personbil, der i øvrigt lever op til de krav, som er angivet i registreringsafgiftslovens § 3, stk. 9.