

Til skatteministeren (2/9 99) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Hvilket udstyr i biler udløser et større benzinforsbrug og med hvor meget i den enkelte bil og samlet, herunder omregnet til CO₂-bidrag fra bilparken?«

Supplerende svar (2/2 2000)

Skatteministeren (Ole Stavad):

Som anført i mit foreløbige svar af 16. september 1999 har jeg anmodet Færdselsstyrelsen om et bidrag til besvarelsen. Bidraget følger nedenfor:

»Ang.: Ekstraudstyr i biler

Med henvisning til Skatteministeriets brev af 6. september 1999 om bidrag til skatteministerens besvarelse af spørgsmål nr. S 3053 om energiforbrugende udstyr i biler kan følgende oplyses.

I princippet medfører alt energiforbrugende udstyr et større brændstofforbrug. Ligeledes vil vægten af udstyret medføre større benzinforsbrug. I bl.a. Kaj Jørgensen »Personbilers energiforsbrug«, udarbejdet for Energimiljørådet, DTU 1998, er der en gennemgang af energiforbruget for forskellige former for udstyr i biler.

En stor del af udstyret er såkaldt nødvendigt hjælpeudstyr, fx vandpumpe og oliepumpe. Merbrændstofforbruget for dette udstyr er uinteressant for forbrugere og myndigheder, dels fordi det ikke kan fravælges, dels fordi det indgår i den officielle forbrugsmåling.

En anden del af udstyret er sikkerhedsudstyr, fx blokeringsfri bremses, airbags, el-bagrude og kørelys. Merbrændstofforbruget for dette udstyr har interesse i forbindelse med overvejelser om evt. indførelse af krav om udstyret. Brug af kørelys medfører således et merforbrug på ca. 1% ifølge bemærkningerne til lovforslaget om kørelys. Det øvrige sikkerhedsudstyr bruger væsentligt mindre energi i normal drift, og denne energi og energiforbruget på grund af den øgede vægt af sikkerhedskarrosserier indgår i øvrigt i den officielle forbrugsmåling.

Tilbage er komfortudstyr som sædevarme, el-rudehejs, el-justerbare spejle og aircondition. Komfortudstyret – bortset fra aircondition – er kendetegnet ved, at brugstiden er kort og det samlede energiforbrug derfor lavt, svarende til et samlet merbrændstofforbrug på mindre end 0,5%. Den del af merforbruget, der skyldes vægten af udstyret, bliver i øvrigt målt med i den officielle forbrugsmåling.

Airconditionsanlæg skal være afbrudt under den officielle forbrugsmåling, men der er ingen tvivl om, at airconditionsanlæg har en mærkbar indflydelse på brændstofforbruget. Der foreligger ikke veldokumenterede målinger af merbrændstofforbruget, men der er målinger, der viser, at når anlægget er tændt, giver det et merforbrug fra 7% til 14% afhængigt af kørselsmønster, svarende til at andre målinger mere specifikt viser »op til« 15% merforbrug. Når der tages hensyn til, at anlægget langt fra benyttes hele tiden, angiver forskellige kilder et gennemsnitligt merforbrug på fra 3% til 8%.

Der er dog en række forhold, der trækker i modsat retning. Fx vil en bil, der har åbne ruder eller åbent soltag, have større luftmodstand og dermed bruge mere energi end, hvis vinduer og soltag var lukket. Det er naturligt at forvente, at man lukker vinduer og soltag, hvis et klimaanlæg er tændt, og den samlede opgørelse af det ekstra energiforbrug bliver derfor mere kompliceret at opgøre.

Det kan oplyses, at trafikministeren i vedlagte besvarelse om energiforbrug i forbindelse med ekstraudstyr har anmodet Færdselsstyrelsen om at rette henvendelse til EU-Kommissionen med henblik på at opfordre Kommissionen til at tage initiativ til at se nærmere på opgørelsen af bilers energiforbrug i relation til ekstraudstyr, herunder også klimaanlæg.

Der henvises i bidraget til en besvarelse fra trafikministeren om energiforbrug i forbindelse med ekstraudstyr. Denne er vedlagt til orientering. (Ikke optrykt her).

Som det fremgår af brevet fra Færdselsstyrelsen, er der typer af udstyr, som enten ikke kan fravælges, eller som, uagtet det anses for tilbehør, ikke betyder mere end et marginalt merforbrug herunder f.eks. kørelys.

Tilbage står klimaanlæg, som i tændt tilstand medfører et betydeligt merforbrug. Til denne del af problemstillingen vil jeg gerne bemærke, at der faktisk efter gældende regler er en ekstra afgift på benzinforsbrugende tilbehør i biler, idet registreringsafgiften bliver beregnet af hele bilens værdi. Hvis et klimaanlæg er monteret af fabrik, vil det også indgå i beregningen af registreringsafgiften. Satserne for registreringsafgiften betyder, at der er en marginal afgift på ekstraudstyr – som eksempelvis et klimaanlæg – på 180 pct.

Som det fremgår er det kun ekstraudstyr, der er monteret af fabrik, der afgiftsbelægges. Ekstraudstyr, som påmonteres nye biler efter