

  
Skatteministeriet

3. november 2017  
J.nr. 2017 - 1776

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 18 - Forslag til Lov om Forslag til Lov om ændring af lov om registrering af køretøjer, registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas m.v. (Krav om sovepladser i campingbiler, afgiftsgrundlag for veterankøretøjer, brug af prøveskilte og prøvemærker, fastsættelse af lovregler om registrering og afgiftsfritagelse for visse køretøjer, kørsel i uregistrerede køretøjer m.v. som led i offentligt hverv, adgang for forsvaret til at registrere og afmelde egne køretøjer og nedsættelse af afgiftssats for gas til motorbrændstof m.v.).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 3 af 30. oktober 2017. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra René Gade (ALT).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen

### **Spørgsmål**

Kan ministeren bekræfte, at en afgiftsigestilling mellem dieselolie og biogas til transportformål, målt per kilometer kørt, vil medføre en afgiftssats på 63 kr. pr. GJ betinget af, at gaskøretøjer forbruger 17,7 pct. mere energi end dieselskøretøjer, hvilket Argonne National Laboratory anslår?

### **Svar**

Gaskøretøjer er typisk mindre energieffektive end dieselskøretøjer.

Såfremt det antages, at biler, der kører på biogas, i gennemsnit bruger 17,7 pct. mere energi pr. kørt kilometer end et gennemsnitlig dieselskøretøj, så vil en afgiftssats på omkring 63 kr. pr. GJ biogas i gennemsnit medføre samme omregnede afgift pr. kørt kilometer for gas- og dieselskøretøjer.

Det er dog ikke formålet med lovforslaget at ligestille energiafgiften mellem diesel og biogas til transport, så der i gennemsnit betales samme afgift pr. kørt kilometer. Formålet er at ligestille afgiften, så der betales samme afgift i forhold til energiindholdet, uanset om der bruges diesel eller naturgas til transport. Forslaget kompenserer således ikke for, at gaskøretøjer er mindre energieffektive.