

Betænkning afgivet af Skatteudvalget den 0. maj 2007

2. udkast
(Ændringsforslag fra skatteministeren og SF)

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven
(Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO₂-udledningen m.v.)
[af skatteministeren (Kristian Jensen)]

1. Ændringsforslag

Der er stillet 11 ændringsforslag til lovforslaget. Skatteministeren har stillet 10 ændringsforslag til lovforslaget, ændringsforslag nr. 1 og 3-11. Ændringsforslag nr. 2 er stillet af Socialistisk Folkeparti.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 24. april 2007 og var til 1. behandling den 9. maj 2007. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Skatteudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i <> møder.

Høring

Lovforslaget blev sendt i høring samtidig med fremsættelsen, med høringsfrist den 1. maj 2007. Den 3. maj 2007 sendte skatteministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget. Den 10. maj 2007 sendte skatteministeren yderligere høringssvar og et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra:

Danmarks Automobilforhandlere Forening,
De Danske Bilimportører,
De Samvirkende Invalideorganisationer,
Den Danske Bilbranche,
FDM,
Land Rover Danmark A/S,
Miljøbevægelsen NOAH,
MotorcykelImportørForeningen (MIF),
PB-Scandi-Mobil,
SsangYong Danmark A/S,
Suzuki Bilimport Danmark A/S og
Wolstrup, Kim, Holbæk.

Deputationer

Endvidere har følgende mundtligt over for udvalget redegjort for deres holdning til lovforslaget:

Danmarks Automobilforhandlere Forening,
Den Danske Bilbranche,
De Danske Bilimportører
Land Rover Danmark A/S
SsangYong Danmark A/S og
Suzuki Bilimport Danmark A/S.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 34 spørgsmål til skatteministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

[]

Siumut, Tjóðveldisflokkurinn, Fólkaflokkurinn og Inuit Ataqatigiit var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.[Der gøres opmærksom på, at et flertal eller et mindretal i udvalget ikke altid vil afspejle et flertal/mindretal ved afstemning i Folketingssalen.]

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Til § 1

Af *skatteministeren*, tiltrådt af <>:

1) *Nr. 3*, affattes således:

»3. § 3, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2*. For nye biler, der er forsynet med selealarmer, nedsættes afgiften med 200 kr. pr. selealarm. Nedsættelsen kan maksimalt ydes for 3 alarmer. For nye dieseldrevne personbiler, hvor emissionen af partikler højst udgør 5 mg pr. kilometer nedsættes afgiften med 3.500 kr. i årene 2007 indtil og med 2010. For nye varebiler kategori N1, hvor emissionen af partikler højst udgør 5 mg pr. kilometer, nedsættes afgiften med 3.500 kr. i årene 2007 indtil og med 2011. Emissionen fastslås i overensstemmelse med bilag I til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og senere ændringer heraf.««

[Fradrag i afgiften for miljøvenlige dieseldrevne biler]

Af *Socialistisk Folkeparti*, tiltrådt af <>:

2) Den under *nr. 10* foreslåede affattelse af § 4, *stk. 2-4*, affattes således:

»Stk. 2. For benzindrevne personbiler nedsættes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 6.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger ud over 20 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne personbiler nedsættes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 6.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger ud over 22 km pr. liter brændstof. I kalenderårene 2007 – 2008 er den i 1. pkt. angivne grænse på 20 km pr. liter fastsat til 16 km pr. liter, i 2009 til 17 km pr. liter, i 2010 til 18 km pr. liter, og i 2011 til 19 km pr. liter. I kalenderårene 2007 – 2008 er den i 2. pkt. angivne grænse på 22 km pr. liter fastsat til 18 km pr. liter, i 2009 til 19 km pr. liter, i 2010 til 20 km pr. liter, og i 2011 til 21 km pr. liter.

Stk. 3. For benzindrevne personbiler forhøjes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 6.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 20 km pr. liter brændstof. For dieseldrevne personbiler forhøjes afgiften efter stk. 1, nr. 2, med 6.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 22 km pr. liter brændstof. I kalenderårene 2007 – 2008 er den i 1. pkt. angivne grænse på 20 km pr. liter fastsat til 16 km pr. liter, i 2009 til 17 km pr. liter, i 2010 til 18 km pr. liter, og i 2011 til 19 km pr. liter. I kalenderårene 2007 – 2008 er den i 2. pkt. angivne grænse på 22 km pr. liter fastsat til 18 km pr. liter, i 2009 til 19 km pr. liter, i 2010 til 20 km pr. liter, og i 2011 til 21 km pr. liter.

Stk. 4. Brændstofforbrug efter stk. 2 og 3 opgøres efter § 2 i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler.«

[Ændring af kilometerdifferenteringen og årlig forhøjelse af grænse for fradrag og tillæg vedrørende brændstoføkonomi]

Af *skatteministeren*, tiltrådt af <>:

3) Det under *nr. 14* indsatte § 4, *stk. 15* affattes således:

»Stk. 15. For nye personbiler skal afgiften efter nedsættelserne i § 3, stk. 2 og § 4, stk. 2 mindst udgøre 20.000 kr.«

[Indsættelse af mindste mulige registreringsafgift for personbiler]

4) Det under *nr. 16* affattede § 5, *stk. 2*, affattes således:

»Stk. 2. For nye biler som nævnt i stk. 1 med tilladt totalvægt over 2,5 ton, som er enten åbne eller uden sideruder bag førersædet i bilens venstre side, herunder uden udskæring til sideruder bag førersædet i bilens venstre side, udgør afgiften 0 kr. af de første 34.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 30 pct. af resten. For biler som nævnt i 1. pkt. med en tilladt totalvægt over 3 t kan afgiften dog højst udgøre 56.800 kr.«

[Ændring af definition af kassebiler]

5) I det under *nr. 16* foreslåede § 5, *stk. 14, 2. pkt.*, ændres »stk. 5, nr. 1« til: »stk. 8, nr. 1«.

[Rettelse af teknisk karakter]

6) *Nr. 22*, affattes således:

»22. § 8, *stk. 7*, affattes således:

»Stk. 7. For nye motorcykler, der er forsynet med blokeringsfri bremses, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.165 kr. For nye biler, der er forsynet med blokeringsfri bremses, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 3.750 kr. For nye biler, der er forsynet med 3 eller flere sikkerhedspuder, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 1.280 kr. pr. pude for 3. – 6. pude, og for nye biler, der er udstyret med elektronisk stabiliseringsprogram (ESP-system), der kan bremse bilens hjul individuelt med henblik på at stabilisere bilen, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 2.500 kr. For nye personbiler med mindst 5 stjerner efter EuroNCAP test for bilens sikkerhed ved kollision nedsættes den afgiftspligtige værdi med 2.000 kr. For nye dieseldrevne personbiler, hvor emissionen af partikler højst udgør 5 mg pr. kilometer nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.000 kr. i årene 2007

indtil og med 2010. For nye varebiler kategori N1, hvor emissionen af partikler højst udgør 5 mg pr. kilometer, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.000 kr. i årene 2007 indtil og med 2011. Emissionen fastslås i overensstemmelse med bilag I til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og senere ændringer heraf. Nedsættelsesbeløb efter 5. pkt. har virkning for køretøjer, der afgiftsberigtiges i det år, for hvilket beløbet gælder.««

[Forlængelse af den periode, hvor der gives fradrag for partikelfiltre el.lign.]

Til § 4

7) I § 4, stk. 2, ændres »de statslige told- og skattemyndigheder« til: »told- og skatteforvaltningen«.

[Rettelse af teknisk karakter]

8) Efter stk. 5 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 01. Køretøjer med en tilladt egenvægt over 2 ton, der kan afgiftsberigtiges med 60 pct. efter de hidtidige bestemmelser i registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 1, nr. 1, jf. lovbekendtgørelse nr. 305 af 26. marts 2007, som bliver omfattet af registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 17, hvorom der er indgået skriftlig kontrakt om køb med slutbrugeren inden den 25. april 2007, og som anmeldes til registrering i henhold til færdselsloven efter reglerne i § 15, stk. 1, i registreringsafgiftsloven m.v. eller anmeldes til afgiftsberigtigelse over for told- og skatteforvaltningen efter reglerne i samme lovs § 15, stk. 2, og § 19, stk. 1, kan til og med den 31. december 2007 afgiftsberigtiges efter de hidtil gældende regler i registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 305 af 26. marts 2007. Dokumentation for købet skal være indgivet til told- og skatteforvaltningen senest den 15. juni 2007.«

[Campingbiler - overgangsordning i forhold til slutbrugeren]

9) Efter stk. 5 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 02. Køretøjer med en tilladt egenvægt over 2 ton, der kan afgiftsberigtiges med 60 pct. efter de hidtidige bestemmelser i registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 1, nr. 1, jf. lovbekendtgørelse nr. 305 af 26. marts 2007, som bliver omfattet af registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 17, som er indført til Danmark inden den 25. april 2007, og hvor ombygning af køretøjet er påbegyndt inden den 5. juni 2007, og hvor der er indgået en skriftlig kontrakt om køb med slutbrugeren inden den 1. august 2007, og som anmeldes til registrering i henhold til færdselsloven efter reglerne i § 15, stk. 1, i registreringsafgiftsloven m.v. eller anmeldes til afgiftsberigtigelse over for told- og skatteforvaltningen efter reglerne i samme lovs § 15, stk. 2, og § 19, stk. 1, kan til og med den 31. december 2007 afgiftsberigtiges efter de hidtil gældende regler i registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 305 af 26. marts 2007. Dokumentation for indførsel samt påbegyndt ombygning af køretøjet skal være indgivet til told- og skatteforvaltningen inden den 15. juni 2007.«

[Campingbiler – overgangsordning i forhold til forhandleren]

10) Efter stk. 5 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 03. Køretøjer med en tilladt totalvægt på 3.001 kg og derover, hvor der betales 5.040 kr. i tillæg for privat anvendelse efter de hidtidige bestemmelser i vægtafgiftslovens § 4, stk. 1, jf. lovbekendtgørelse nr. 978 af 4. december 2003, som bliver omfattet af vægtafgiftslovens § 4, stk. 1, som affattet ved denne lovs § 2, nr. 1, hvorom der er indgået skriftlig kontrakt om køb med slutbrugeren

inden den 25. april 2007, og som anmeldes til registrering i henhold til færdselsloven inden den 31. december 2007, kan efter ansøgning til Centralregistreret for Motorkøretøjer afgiftsberigtiges efter de hidtil gældende regler i vægtafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 978 af 4. december 2003. Det er en betingelse for at være omfattet af 1. pkt., at told- og skatteforvaltningen i forhold til det konkrete køretøj har truffet en afgørelse i medfør af denne lovs § 4, stk. 2.«

[Varebiler over 3 tons – overgangsordning for tillægsafgiften for privat anvendelse]

11) Efter stk. 5 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 04. For dieseldrevne personbiler fastsættes den i § 4, stk. 2, som affattet ved denne lovs nr. 10, angivne grænse på 18 km pr. liter til 16 km pr. liter i 2011, 16,5 km pr. liter i 2012, 17,0 km pr. liter i 2013 og 17,5 km pr. liter i 2014. For dieseldrevne varebiler fastsættes den i § 5, stk. 4, som affattet ved denne lovs nr. 16, angivne grænse på 18 km pr. liter til 16 km pr. liter i 2012, 16,5 km pr. liter i 2013, 17,0 km pr. liter i 2014 og 17,5 km pr. liter i 2015.«

[Midlertidigt nedslag i registreringsafgiften for dieseldrevne biler]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Efter de gældende regler gives et fradrag på 4.000 kr. i beregningsgrundlaget for registreringsafgiften for dieseldrevne person og varebiler med partikelfilter. Det svarer til en afgiftsnedsettelse på 7.200 kr. Fradraget gives indtil og med 2009. Fradraget dækker imidlertid ikke hele meromkostningen ved at vælge dieseldrevne biler med filter. Derfor er dieselbiler uden filter prismæssigt mere konkurrencedygtige end dieselbiler med filter.

På den baggrund har regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti) og Dansk Folkeparti aftalt, at ændre og udvide fradragsordningen, således at det nuværende fradrag på 4.000 kr. videreføres i 2010 (og 2011 for varebiler) og at der også gives yderligere fradrag på 3.500 kr. for udgiften til filteret. Da omkostningen til filter el. lign. ikke afhænger af, om det er en varebil med f.eks. 50 pct. afgift eller en personbil med f.eks. 180 pct. afgift, gives det nye fradrag på 3.500 kr. i afgiften.

Til nr. 2

Ændringsforslaget har to formål, for det første skal kilometerdifferentieringen både op og ned være 6000 kr. pr. kilometer, og for det andet skal lovforslaget fremtidssikres, således at balancepunktet rykkes med 1 km/l hvert år: Dvs. i 2009 er det 17/19, i 2010 18/20. Det skal gælde de første 5 år; herefter skal virkningen vurderes politisk.

Til nr. 3

Der indføres en regel, således at nedslaget for brændstoføkonomi ikke kan nedsætte registreringsafgiften til mindre end 20.000 kr. Herved sikres f.eks., at ekstrem god benzinøkonomi i meget spinkle og billige køretøjer ikke kan fjerne enhver registreringsafgift, herunder de gældende tillæg vedrørende manglende sikkerhedsudstyr.

Til nr. 4

Definitionen af kassebiler mv. ændres, således at kassebiler mv. kan være forsynet med siderude i højre side.

Til nr. 5

Der er tale om en rettelse af teknisk karakter. Rettelsen skyldes, at den forslåede § 5, stk. 14, 2. pkt. skal henvise til stk. 8, nr. 1.

Til nr. 6

Det forslås, at ændre og udvide fradragsordningen for miljøvenlige dieseldrevne biler, således det nuværende fradrag på 4.000 kr. videreføres i 2010 (og 2011 for varebiler).

Til nr. 7

Der er tale om en rettelse af teknisk karakter. Den korrekte henvisning er told- og skatteforvaltningen.

Til nr. 8

Det forslås at indføre en overgangsordning i forhold til registreringsafgiftsloven for campingbiler tilsvarende overgangsordningen for varebiler.

Det vil sige, at det afgørende ved købet af en campingbil bliver, om slutsedlen er skrevet inden den 25. april 2007 eller om slutsedlen er skrevet den 25. april 2007 eller senere. Hvis slutsedlen er skrevet inden den 25. april 2007, vil det være de hidtil gældende regler, der gælder hvad angår registreringsafgiften. Der er en betingelse, at køretøjet indregistreres senest den 31. december 2007. Dokumentation for købet skal være indgået til told- og skatteforvaltningen senest den 15. juni.

Til nr. 9

Det forslås at indføre en overgangsordning i forhold til registreringsafgiftsloven for campingbiler, således at disse kan afgiftsberigtiges efter de hidtil gældende regler, hvis følgende betingelser er opfyldt:

- bilen skal være indført til Danmark inden den 25. april 2007,
- ombygningen skal være påbegyndt inden den 5. juni 2007,
- dokumentation for indførsel og påbegyndt ombygning af bilen skal være indgivet til told- og skatteforvaltningen inden den 15. juni 2007,
- salg til slutbruger skal være sket inden den 1. august 2007 og
- bilen skal være indregistreret inden den 31. december 2007.

Til nr. 10

Det forslås at indføre en overgangsordning i forhold til vægtafgiften tilsvarende overgangsordningen for registreringsafgiftsloven, således at forhøjelsen af tillægsafgiften for privat anvendelse for varebiler over 3 ton totalvægt ikke finder anvendelse for slutbrugeres køb før 25. april 2007.

Det sker ved, at der indføres en ansøgningsprocedure, hvorefter varebiler, hvor der er indgået en bindende kontrakt om køb med slutbruger inden den 25. april 2007, varigt vil kunne betale privat-anvendelsestillæg efter hidtil gældende regler i vægtafgiftsloven.

Det følger allerede af denne lovs § 4, stk. 5, at ændringerne i vægtafgiftsloven har virkning for det enkelte køretøj fra den afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. juni 2007 eller senere. For alle køretøjer, der anmeldes til registrering efter den 1. juni 2007 vil der således for første afgiftsperiode bliver opkrævet den forhøjede tillægsafgift, uanset hvornår der er skrevet slutseddel.

For køretøjer, hvor det overfor Centralregistret for Motorkøretøjer kan dokumenteres, at der er indgået en skriftlig kontrakt med slutbruger inden den 25. april 2007, forslås det, at der efterfølgende vil kunne søges om at få den forhøjede afgift godtgjort. Det er ligeledes en betingelse for, at told- og skatteforvaltningen i forhold til det konkrete køretøj har truffet en afgørelse i medfør af denne lovs § 4, stk. 2 i forhold til registreringsafgiften.

Til nr. 11

Fradraget for miljøvenlige dieseldrevne biler skal bortfalde, når filtret eller tilsvarende bliver obligatorisk i 2011 for personbiler og i 2012 for varebiler. Derfor er det samtidigt aftalt, at de dieseldrevne biler, der registreres til den tid, og som alle vil være miljøvenlige, midlertidigt får et større fradrag i registreringsafgiften, når de er brændstoføkonomiske. De højere fradrag aftrappes i perioden 2011-2015:

Fradrag	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Dieseldrevne personbiler						
Grænse for fradrag/tillæg	16 km pr. liter	16,5 km pr. liter.	17 km pr. liter.	17,5 km pr. liter.	18 km pr. liter.	18 km pr. liter.
Dieseldrevne varebiler						
Grænse for fradrag/tillæg	18 km pr. liter	16 km pr. liter.	16,5 km pr. liter.	17 km pr. liter.	17,5 km pr. liter.	18 km pr. liter.

Økonomiske konsekvenser for det offentlige

De samlede provenumæssige konsekvenser af ændringsforslaget er ca. 1.680 mio. kr. i midlertidige provenutab. Den varige rentevirkning heraf er afrundet ca. 35 mio. kr.

Kim Andersen (V) Charlotte Antonsen (V) Peter Christensen (V) nfm.

Lars Christian Lilleholt (V) Torsten Schack Pedersen (V) Mikkel Dencker (DF)

Colette L. Brix (DF) Charlotte Dyremose (KF) Jakob Axel Nielsen (KF) Frode Sørensen (S)

René Skau Björnsson (S) fmd. Jens Peter Verner (S) John Dyrby Paulsen (S)

Klaus Hækkerup (S) Poul Erik Christensen (RV) Poul Henrik Hedeboe (SF) Frank Aaen (EL)

Siumut, Tjóðveldisflokkurinn, Fólkaflokkurinn og Inuit Ataqatigiit havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	51	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Siumut (SIU)	1
Dansk Folkeparti (DF)	22	Tjóðveldisflokkurinn (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Fólkaflokkurinn (FF)	1
Det Radikale Venstre (RV)	16	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11	UFG	4

Oversigt over bilag vedrørende L 217

Bilagsnr.	Titel
1	Henvendelse af 23/4-07 fra De Danske Bilimportører
2	Udkast til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
3	Henvendelse af 27/4-07 fra Den Danske Bilbranche
4	Yderligere henvendelse af 27/4-07 fra De Danske Bilimportører
5	Henvendelse af 27/4-07 fra Danmarks Automobilforhandler Forening
6	Henvendelse af 1/5-07 fra PB-Scandi-Mobil
7	Henvendelse af 1/5-07 fra Suzuki Bilimport Danmark A/S
8	Henvendelse af 2/5-07 fra Kim Wolstrup, Holbæk
9	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 27/4-07 fra Den Danske Bilbranchen
10	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 27/4-07 fra De Danske Bilimportører
11	Henvendelse af 1/5-07 fra Miljøbevægelsen NOAH
12	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 27/4-07 fra Danmarks Automobilforhandler Foreningen
13	Høringssvar fra skatteministeren
14	Henvendelse af 7/5-07 fra FDM
15	Henvendelse af 7/5-07 fra SsangYong Danmark A/S
16	Henvendelse af 8/5-07 fra Land Rover Danmark A/S
17	Henvendelse af 8/5-07 fra Den Danske Bilbranche
18	Henvendelse af 7/5-07 fra Danmarks Automonilforhandler Forening
19	Henvendelse af 9/5-07 fra MotorcykelImportørForeningen (MIF)
20	Yderligere høringssvar fra skattesministeren
21	Henvendelse af 10/5-07 fra De Danske Bilimportører
22	1. udkast til betænkning
23	Henvendelse af 11/5-07 fra De Samvirkende Invalideorganisationer
24	Yderligere henvendelse af 14/5-07 fra De Danske Bilimportører
25	Skatteministerens kommentar til henvendelse af 2/5-07 fra Kim Wolstrup
26	Skatteministerens kommentar til henvendelse af 11/5-07 fra De Samvirkende Invalideorganisationer
27	Skatteministerens kommentar til henvendelse af 8/5-07 fra Land Rover Danmark
28	Skatteministerens kommentar til henvendelse af 7/5-07 fra SsangYong Danmark A/S
29	Skatteministerens kommentar til henvendelse af 7/5-07 fra FDM

Bilagsnr.	Titel
30	Skatteministerens kommentar til henvendelse af 1/5-07 fra Miljøbevægelsen NOAH
31	Skatteministerens kommentar til henvendelse af 1/5-07 fra Suzuki Bilimport Danmark A/S
32	Skatteministerens kommentar til henvendelse af 1/5-07 fra PB-Scandi-Mobil
33	Skatteministerens kommentar til henvendelse af 10/5-07 fra De Danske Bilimportører
34	Skatteministerens kommentar til henvendelse af 9/5-07 fra MotorcykelImportørForeningen (MIF)
35	Skatteministerens kommentar til henvendelse af 7/5-07 fra Danmarks Automobilforhandler Forening
36	Skatteministerens kommentar til henvendelse af 8/5-07 fra Den Danske Bilbranche
37	Yderligere høringssvar fra Sammenslutningen af Karrosseribyggere og Autooprettere i Danmark og kommentar hertil, fra skatteministeren
38	Ændringsforslag fra skatteministeren

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 217

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om en vedtagelse af loven i den foreslåede form vil betyde, at gamle gulpladebiler under 2 tons skal betale mere i årlig vægtafgift/tillægsafgift, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om at redegøre for, hvad lovforslaget vil betyde for den gennemsnitlige udledning af CO ₂ (g/km) fra biler i Danmark pr. år de næste 10-15 år sammenlignet med udviklingen siden 1998, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om at redegøre for, hvordan man er nået frem til, at lovforslaget på sigt vil give en årlig CO ₂ reduktion på 175.000 tons, og hvornår denne reduktion opnås, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om at oplyse, hvilke effekter lovforslaget forventes at få mht. udledning af andre miljøskadelige stoffer end CO ₂ , f.eks. skadelige partikler fra dieslbiler, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om at oplyse, om der er varebiler, som kører langt på literen, der vil blive dyrere med de afgiftsændringer, der er indeholdt i lovforslaget, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om at redegøre for de forventede erhvervsøkonomiske konsekvenser for bilbranchen af lovforslaget, herunder blandt andet de erhvervsøkonomiske konsekvenser af de manglende overgangsordninger, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om at uddybe ministerens udtalelser til pressen om at de manglende overgangsordninger er udtryk for et miljøhensyn, til skatteministeren, og ministerens svar herpå

- 8 Spm. om at oplyse, om man forventer, at virksomheder må lukke som følge af lovforslaget samt hvor mange det i givet fald drejer sig om, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 9 Spm. om at redegøre for de trafikikkerhedsmæssige implikationer af et forventet øget salg af kassevogne uden sideruder bagi, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm. om at oplyse, hvorfor køretøjer, der har opnået mange »stjerner« af andre testorganisationer end EuroNCAP, ikke skal have et fradrag i registreringsafgiften, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm. om at oplyse, i hvilket omfang lovforslaget, herunder specielt den nye »kassevogns-definition«, vil skabe uklarheder og deraf følgende »nye biltyper« på de danske veje, herunder vurdere risikoen for evt. afledte tvister om definitioner m.v., til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm. om at oplyse om det har været intentionen, at kassevogne på mellem 2,0 - 2,5 tons, hvor mere end 90 pct. sælges til erhverv, skal blive dyrere som følge af lovforslaget, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om at oplyse, hvilken effekt lovforslaget ventes at have på den danske bilparks alder, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm. om at oplyse, hvilken effekt ændringen af skalaknæk for motorcykler forventes at få på antallet af solgte billige motorcykler i Danmark, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm. om at oplyse effekterne af lovforslaget på det der kaldes små varebiler med konkrete eksempler på før og efter priser, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm. om at oplyse, hvorfor et betydeligt merprovenu i en årrække (som det anføres øverst i tabellen på side 17 i lovforslaget) ikke er i strid med regeringens skattestop, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm. om at oplyse, om EU-kommissionens forslag til »Rådets direktiv om afgifter på personbiler« fra 2005 og meddelelsen fra Kommissionen om »Beskatning af personbiler i EU« fra 2002 har været inddraget i regeringens overvejelser i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm. om ministeren finder, at lovforslaget lever op til anbefalingerne i EU-kommissionens forslag til »Rådets direktiv om afgifter på personbiler« fra 2005 og meddelelsen fra Kommissionen om »Beskatning af personbiler i EU« fra 2002, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm. om at yde teknisk bistand til et ændringsforslag, der betyder, at progressionsknækket (som fremgår af gældende lov § 4, stk. 1, punkt 2) frem til og med 2009 differentieres mellem tre typer af personbiler, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm. om at yde bistand til et ændringsforslag, således at kilometerdif-

- ferentieringen frem for at være 4.000 kr. opad fra balancepunktet (som er 16 hhv. 18 km/l) og 1.000 kr. nedad skal det være 6.000 både op og ned, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm. om at yde teknisk bistand til et ændringsforslag, der indeholder en fremtidssikring, således at balancepunktet rykkes med 1 km/l hvert år: Dvs. i 2009 er det 17/19, i 2010 18/20. Det skal gælde de første 5 år; herefter skal virkningen vurderes politisk, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm. om, hvor mange dieslbiler på hvide nummerplader, der indregistreres, der har så lav en emission af partikler, at de kan få nedsat registreringsafgiften i henhold til § 8, stk. 7, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 23 Spm. om, hvad prisforskellen er på dieselpersonbiler med og uden partikelfiltre, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 24 Spm. om en vurdering af provenu og CO₂-effekt, såfremt man i stedet for at differentiere med 1.000 kr. pr. km/l nedad og 4.000 kr. pr. km/l opad differentierer med 6.000 kr. pr. km/l både opad og nedad, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 25 Spm. om en beregning af, hvad Europa-kommissionens forslag betyder regnet i km pr. liter for henholdsvis benzin- og diesel, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 26 Spm. om en sammenligning af pris og registreringsafgift på hybridbiler (personbiler) og tilsvarende benzin- eller dieslbiler, desuden anmodes ministeren om at yde teknisk bistand til, hvordan man kan formulere et ændringsforslag, der fremmer brugen af hybridbiler, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 27 Spm. om en forklaring på, hvorfor regeringen ikke har foreslået en særlig favorisering af hybridbiler – evt. i en begrænset periode – når elbiler har en sådan særstilling, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 28 Spm. om at oversende en oversigt over udviklingen i benzin- og dieselpriisen inklusiv afgifter og moms i Danmark set i forhold til Tyskland fra 2000 til 2007, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 29 Spm. om en oversigt over de seneste ti års udvikling i energieffektiviteten for ny-registrerede personbiler - dels benzin, dels diesel - samt en forklaring på udviklingen, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 30 Spm. om, hvordan registreringsafgiften har udviklet sig siden regeringsskiftet i 2001 for forskellige typer og prisklasser af biler - i kr. og i forhold til reallønnen (i gennemsnit), til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 31 Spm. om, hvordan prisen for kollektiv trafik har udviklet sig - f.eks. 3-zoners klip i kr. i København - i forhold til reallønnen (i gennemsnit) siden 2001, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 32 Spm. om, hvordan benzinafgiften har udviklet sig i forhold til prisen for den kollektive trafik (3-zoners klip i København), til skattemini-

steren, og ministerens svar herpå

- 33 Spm. om at kommentere vedlagte ændringsforslag fra danske bilimportører, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 34 Spm. om at redegøre for, hvorfor man ikke i lovforslaget har indført en overgangsordning for bilbranchen ligesom det blev gjort i 1993, da der bl.a. blev ændret i beskatningen af varebiler, jf. lov nr. 429 af 25. juni 1993, til skatteministeren, og ministerens svar herpå