

Betænkning afgivet af Skatteudvalget den 23. maj 2007

## Betænkning

over

### Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen m.v.) [af skatteministeren (Kristian Jensen)]

#### 1. Ændringsforslag

Der er stillet 11 ændringsforslag til lovforslaget. Skatteministeren har stillet ændringsforslag nr. 1 og 3-11. Ændringsforslag nr. 2 er stillet af Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget.

#### 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 4 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 Automobilforhandler 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.

Skatteministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser.

### Deputationer

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

Danmarks Automobilforhandler 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

Et *flertal* i udvalget (V, DF og KF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af skatteministeren stillede ændringsforslag. Flertallet vil stemme imod det af SF stillede ændringsforslag.

V, DF og K ønsker med omlægningen at sikre, at danske bilkøbere i fremtiden får grønnere biler, sikrere biler og billigere biler. Ved at omlægge afgiften på varevogne sikres det, at bilkøbere tilskyndes til at købe mere miljørigtige biler og samtidig bruges provenuet herfra til at yderlige belønne biler, som har god brændstoføkonomi og høj sikkerhed.

Omlægningen vil belønne de bilkøbere, som vælger at købe biler, der kører langt på en liter brændstof uanset hvilken teknologi, der bruges til at fremme brændstoføkonomien, herunder også hybridbiler. Omlægningen vurderes at medføre et fald i CO<sub>2</sub> udledningen fra transportsektoren på 175.000 tons årligt svarende til ca. 2 pct. af den samlede udledning.

Allerede i 2005 besluttede partierne bag finanslovsaftalen for 2006 at reducere registreringsafgiften for dieselmotorer med lavt udslip af partikler, sådan at det svarede til at udgifterne til et partikelfilter ikke blev afgiftsbelagt. Det har allerede betydet en fremgang i andelen af dieselmotorer med partikelfiltre på 50 pct.. Med dette lovforslag understøtter partierne at udledningen af partikler reduceres yderligere, idet dieselmotorer med lav udledning gives et yderligere nedslag i afgiften, således at prisforskellen mellem f.eks. biler med partikelfiltre og uden fjernes.

Partierne er enige om at gennemføre en overgangsordning for allerede igangsatte ombygninger af autocampere, som i en kort periode vil kunne afgiftsberigtiges efter gamle regler. Det skyldes at markedet for ombygning af personbiler til autocampere forventes at stoppe som følge af omlægningen. Derimod er der ikke indsat overgangsregler for varebiler, idet Skatteministeriet vurderer, at markedet for varebiler alene vil opleve en samlet nedgang på 8 pct., men at den nedgang også dækker over en anden sammensætning af salget af varebiler.

Med aftalen sikres et mindre prisfald for generelle familiebiler. Prisfaldet vil øges jo bedre brændstoføkonomien i biler er, samt jo bedre sikkerhed biler yder for bilisterne. Dette er helt i overensstemmelse med de politiske intentioner bag aftalen.

Et *mindretal* i udvalget (S og RV) vil stemme hverken for eller imod lovforslaget. Mindretallet vil stemme for de stillede ændringsforslag.

Socialdemokratiets og Det Radikale Venstres medlemmer af udvalget stemmer hverken for eller imod lovforslaget. S og RV kan tilslutte sig sigtet med lovforslaget, nemlig at søge at nedbringe de negative virkninger af bilismen på miljøet, og søge at animere til køb af mere sikre biler. S og RV er dog ikke enige i, at de midler, der tages i anvendelse, er tilstrækkelige til at opnå markante effek-

ter i forhold til målet; og bl.a. er regeringens beregninger mht. miljøeffekterne af lovforslaget efter S og RV's opfattelse særdeles usikre.

S og RV er af den opfattelse, at lovforslaget primært er en del af regeringens kontraktspolitik og således mere har til formål at sikre, at en del af regeringsgrundlaget hermed er opfyldt, end at sikre en gennemgribende og nødvendig nyorientering af de danske bilafgifter i retning af mere miljøvenlige og sikre biler.

Selvom lovforslaget på nogle områder peger i den rigtige retning, er lovforslaget på ingen måde et udtryk for hverken en regelforenklings eller en lettelse af de administrative byrder, men bidrager tværtimod mere end nødvendigt til yderligere komplicering af skattereglerne.

Et *andet mindretal* i udvalget (SF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag. Såfremt ændringsforslag nr. 2 ikke bliver vedtaget, vil mindretallet stemme imod lovforslaget ved 3. behandling.

Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget mener, at der er et meget stort behov for at få styr på miljø- og klimatruserne fra transportsektoren. Aktuelt står transport for ca. 30 pct. af CO<sub>2</sub> udledningen, og det er området med de største stigninger, og det område, der er mindst styr på.

Derfor er det både uansvarligt og meget ærgerligt, at regeringen og DF har fremlagt et så uambitiøst og utilstrækkeligt forslag til ændring af bilbeskatning. Lovforslaget tager reelt større hensyn til skattestoppet end til miljø og klima.

Selvom 1. behandlingen af lovforslaget efterlod det indtryk, at ministeren og forligspartierne var helt argumentresistente over for forbedringer af lovforslaget er det glædeligt at kunne konstatere at debatten alligevel gjorde indtryk, sådan at der faktisk er kommet forbedringer i form af en række ændringsforslag.

Den vigtigste forbedring er, at partikelforureningen fra dieselmotorer nu begrænses i lighed med et ændringsforslag fra SF.

Samlet set er lovforslaget dog stadig utilstrækkeligt. SF har stillet ændringsforslag som retter op på dette, og kun hvis det vedtages kan SF stemme for lovforslaget.

Et *tredje mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme hverken for eller imod de af skatteministeren stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme for det af SF stillede ændringsforslag.

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.

#### 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 et *flertal* (udvalget med undtagelse af EL):

- 1) I den under *nr. 3*, foreslåede affattelse af § 3, *stk. 2*, indsættes som 3.-5. *pkt.*:

»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 et *mindretal* (S, RV og EL):

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 og 2008 fastsættes den i 1. pkt. angivne grænse på 20 km pr. liter 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 og 2008 fastsættes den i 2. pkt. angivne grænse på 22 km pr. liter 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 og 2008 fastsættes den i 1. pkt. angivne grænse på 20 km pr. liter 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 og 2008 fastsættes den i 2. pkt. angivne grænse på 22 km pr. liter 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 kilometerdifferentieringen og årlig forhøjelse af grænse for fradrag og tillæg vedrørende brændstoføkonomi]

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af EL):

3) Det under *nr. 14* foreslåede § 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) I den under *nr. 16* foreslåede affattelse af § 5, *stk. 2*, affattes *1. pkt.* således:

»For nye biler som nævnt i *stk. 1* med tilladt totalvægt over 2,5 t, 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.«

[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) I den under *nr. 22*, foreslåede affattelse af § 8, *stk. 7*, udgår *5. – 8. pkt.*, og i stedet indsættes:

»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.«

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

#### Til § 4

**7)** I *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 t, 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 t, 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 slutbruger 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 § 4, stk. 1, i lov om vægtafgift af motor-køretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 978 af 4. december 2003, som bliver omfattet af § 4, stk. 1, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., 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 lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., 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 stk. 2.«

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

11) Efter stk. 5 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 04. For dieseldrevne personbiler fastsættes den i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2, som affattet ved denne lovs § 1, 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 registreringsafgiftslovens § 5, stk. 4, som affattet ved denne lovs § 1, 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 dieselmotorer uden filter prismæssigt mere konkurrencedygtige end dieselmotorer 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 m.v. 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 foreslåede § 5, stk. 14, 2. pkt., skal henvise til stk. 8, nr. 1.

Til nr. 6

Det foreslås, 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 foreslås 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 foreslås 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 foreslås at indføre en overgangsordning i forhold til vægtafgiften tilsvarende overgangsordningen for registreringsafgiftsloven, således at forhøjelsen af tillægsafgiften for privat anvendelse for varebiler over 3 t 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 lovforslagets § 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 blive opkrævet den forhøjede tillægsafgift, uanset hvornår der er skrevet slutseddel.

For køretøjer, hvor det over for 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 lovforslagets § 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:

<b>Fradrag</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
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) Jens Jørgen Nygaard (KF) Jakob Axel Nielsen (KF) Frode Sørensen (S)*

*René Skau Björnsson (S) fmd. Jens Peter Vernersen (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**

<b>Bilagsnr.</b>	<b>Titel</b>
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 Bilbranche
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 Forening
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

<b>Bilagsnr.</b>	<b>Titel</b>
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
39	2. udkast til betænkning

### **Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 217**

<b>Spm.nr.</b>	<b>Titel</b>
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 <sub>2</sub> (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 <sub>2</sub> 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 <sub>2</sub> , f.eks. skadelige partikler fra dieselmotorer, 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 skattemini-

- 
- steren, 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 trafiksikkerhedsmæssige 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 kilometerdifferentieringen 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 CO<sub>2</sub>-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 dieselprisen 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 skatteministerens, og ministerens svar herpå

33 Spm. om at kommentere vedlagte ændringsforslag fra danske bilimportører, til skatteministerens, 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 skatteministerens, og ministerens svar herpå