

Lovforslag nr. L 74. Fremsat den 27. oktober 1999 af skatteministeren (Ole Stavad)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v.¹⁾

(Fradrag for særligt brændstoføkonomiske personbiler; tilpasning af fradragene for trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger; afgift af større genopbygninger af færdselsskadede køretøjer; den beregningsmæssige avanceprocent)

§ 1

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 222 af 14. april 1999, som ændret ved §§ 8 og 9 i lov nr. 325 af 28. maj 1999, lov nr. 380 af 2. juni 1999 og lov nr. 385 af 2. juni 1999, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 3, 1. pkt indsættes efter »afgiftsberigtiget køretøj«:

»jf. dog § 7 og 7a«.

2. § 3, stk. 2, ophæves.

Stk. 3 - 5 bliver herefter stk. 2 - 4.

3. § 3, stk. 3, der bliver stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. For nye biler, der er forsynet med de nedenfor angivne trafikikkerhedsfremmende udstyrsgenstande, nedsættes afgiften med følgende beløb:

Køretøjskategori:	Udstyrsgenstand		
	Højre sidespejl, som er justerbart ved indvendig betjeningsanordning:	Bagrudevisker og -vasker:	Ekstra, højt monteret stoplygte:

1) Personbiler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, og § 5 a, stk. 1, nr. 1, og busser afgiftsberigtiget efter § 5 a, stk. 1, nr. 2 ..

2) Varebiler afgiftsberigtiget efter § 5

300 kr.

300 kr.

-

300 kr.

600 kr.

200 kr.«.

4. I § 3, stk. 4, der bliver, stk. 3 ændres »stk. 3« til: »stk. 2«.

5. I § 3a, stk. 5, ændres »§ 4, stk. 3 - 6« til: »§ 4, stk. 5 - 9«.

6. I § 4 indsættes efter stk. 1:

»Stk. 2.

1) I årene 2000 til 2005 gives et nedslag i registreringsafgiften efter stk. 4 på:

¹⁾ Forslaget har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europarlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (informationsproceduredirektivet) som ændret ved direktiv 98/48/EF.

4/6 for dieseldrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på mindst 45 km pr. liter og for benzindrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på mindst 40 km pr. liter,

3/6 for dieseldrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 45 km pr. liter, men ikke under 37,5 km pr. liter og for benzindrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 40 km pr. liter, men ikke under 33,3 km pr. liter,

2/6 for dieseldrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 37,5 km pr. liter, men ikke under 32,1 km pr. liter og for benzindrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 33,3 km pr. liter, men ikke under 28,6 km pr. liter, og

på 1/6 for dieseldrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 32,1 km pr. liter, men ikke under 28,1 km pr. liter og for benzindrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 28,6 km pr. liter, men ikke under 25 km pr. liter.

2) I årene 2006 til 2010 gives et nedslag i registreringsafgiften efter stk. 3 på:

3/5 for dieseldrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på mindst 45 km pr. liter og for benzindrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på over 40 km pr. liter,

2/5 for dieseldrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 45 km pr. liter men ikke under 37,5 km pr. liter og for benzindrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 40 km pr. liter, men ikke under 33,3 km pr. liter, og

på 1/5 for dieseldrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 37,5 km pr. liter, men ikke under 32,1 km pr. liter og for benzindrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 33,3 km pr. liter, men ikke under 28,6 km pr. liter.

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

Stk. 4. Nedslag i registreringafgiften efter stk. 2, nr.1, har virkning for diesel- og benzindrevne personbiler, der indregistreres i perioden 1. januar 2000 til og med 31. december 2005. Nedslag i registreringafgiften efter stk. 2, nr. 2, har virkning for diesel- og benzindrevne personbiler, der indregistreres i perioden 1. januar 2006 til og med 31. december 2010.«.

Stk. 2-6 bliver herefter stk. 5-9.

7. I § 4, stk. 5, som bliver stk. 8, ændres »stk. 1 og 3« til: »stk. 1 og 6«.

8. I § 4, stk. 6, der bliver stk. 9 ændres: » jf. stk. 3 og 4« til: »jf. stk. 6 og 7« og »§ 3, stk. 3« til: »§ 3, stk. 2«.

9. Efter § 6 indsættes:

»Reparerede og ombyggede køretøjer

§ 7. Der svares afgift af tidligere afgiftsberigtigede motorkøretøjer, medmindre disse er omfattet af § 10, stk. 4, der er genopbygget efter at have været ødelagt ved færdselsuheld, eksplosion, ildebrand m.m., såfremt disse er omfattet af en skadesforsikring og såfremt udgiften indbefattet merværdiafgift til fuldstændig udbedring af de ved færdselsuheld m.v. skete skader overstiger 75 pct. af handelsværdien før uheldet for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 4, 80 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1, 90 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 3, 85 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5a og 90 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 6. Der beregnes dog ikke afgift i tilfælde, hvor udgiften til skadens udbedring er under 15.000 kr. indbefattet merværdiafgift. Afgiften beregnes som for nye køretøjer, dog uden tillæg eller fradrag for eventuelt manglende sikkerhedspuder.

Stk. 2. Køretøjets handelsværdi før skaden fastsættes af forsikringsselskabet. Handelsværdien er genanskaffelsesprisen for motorkøretøjet, inkl. afgift, umiddelbart før uheldet under hensyn til alder, antal kørte kilometer, vedligeholdelsesstand og slitage. For motorkøretøjer, der er registreret som fabriksnye inden for det sidste år før uheldet, og som på skadestidspunktet har kørt højst 25.000 km, sættes handelsværdien til motorkøretøjets værdi som nyt, inklusive afgift.

Stk. 3. Udgifterne til genopbygning af køretøjet opgøres af forsikringsselskabet. Opgørelsen skal indeholde samtlige udgifter til genopbygningen inkl. merværdiafgift, herunder maling og lakering. Opgørelsen skal indeholde en specifikation over dele, som skal udskiftes, med anførsel af priserne på disse. Opgørelsen skal ske på grundlag af bruttopriser på nye reservedele, herunder nyt karrosseri.

Stk. 4. For genopbygning af færdselskadede køretøjer tilhørende virksomheder, der råder over mere end 10 afgiftsberigtigede køretøjer,

der ikke er omfattet af en kaskoforsikring, finder stk. 1 tilsvarende anvendelse.

Stk. 5. Den i stk. 1 nævnte grænse for afgiftspligt på 75 pct. af handelsværdien for udgiften til genopbygning af køretøjer afgiftsberigtiget efter § 4 nedsættes til 65 pct., såfremt køretøjets ejer eller en ellers berettiget ikke tilbydes den efter stk. 2 fastsatte handelsværdi, når skaden er opgjort til mere end 65 pct. af handelsværdien.

Stk. 6. Køretøjer, der efter forsikringssekselskabets opgørelse efter stk. 2 - 3 omfattes af stk. 1 og køretøjer hvor skaden afregnes kontant og reparationen gennemføres efter ejerens eller en anden dertil berettigets bestemmelse og regning, afmeldes fra motorregisteret.

Stk. 7. Skatteministeren fastsætter nærmere administrative regler for motorkøretøjer omfattet af stk. 1 - 6.

§ 7a. Reparerede og genopbyggede køretøjer hvoraf der tidligere er betalt registreringsafgift og som er beskadiget som følge af tæring, slitage og lignende, og hvor reparation udføres løbende som almindelig vedligeholdelse er fritaget for afgift.

Stk. 2. Fritagelsen efter stk. 1 er betinget af følgende:

- 1) Køretøjet skal efter genopbygningen svare til det i registreringsattesten omhandlede køretøj. Der må således ikke ske ændringer med hensyn til køretøjets fabrikat, model, type og årgang,
- 2) Udskiftning af køretøjets motor, eventuelt til en motor med anden drivkraft, må ikke indebære en effektførogelse på over 20 pct. i forhold til køretøjets originale motoreffekt,
- 3) Genopbygningen af køretøjet skal være udført ved anvendelse af reservedele, herunder skarringsdele, af en art og beskaffenhed, som normalt forefindes på og forhandles fra automobilforhandlernes og -værkstedernes lagre af nye reservedele, eventuelt med tilsvarende brugte reservedele. Der må ikke anvendes nyt reservedelskarrosseri, chassis eller -stel. Der må heller ikke fra andet køretøj anvendes karrosseri, chassis, stel eller større dele af disse komponenter end de nævnte reservedele.

Stk. 3. Større samlede reparationer og genopbygninger, der sker med henblik på salg, er fritaget for afgift, hvis betingelserne i stk. 2 er opfyldt og omkostningerne ved reparation og gen-

opbygning ikke overstiger den almindelige pris for et tilsvarende køretøj i normalt vedligeholdt og registreringsklar stand, inklusive afgifter ved kontant salg til bruger. Udgifterne til genopbygningen må dog højst andrage 75.000 kr. For køretøjer, hvis alder overstiger 5 år, kan omkostningerne ved genopbygning overstige den almindelige pris for et tilsvarende køretøj ved kontant salg til bruger med 10 pct. for hvert hele år, køretøjets alder overstiger 5 år regnet fra køretøjets første registreringsdato. Tillægget kan dog højst udgøre 50 pct. 1. - 4. pkt. gælder dog ikke motorkøretøjer, der er omfattet af § 10, stk. 4.

Stk. 4. Reparatorvirksomheden opgør omkostningerne ved genopbygningen på grundlag af reparatorvirksomhedens almindelige bruttopriser, inklusive merværdiafgift. Opgørelsen skal indeholde en specifikation over dele, som er udskiftet, og arbejdsydelser, som er udført på køretøjet, med anførsel af priserne på disse indbefattet den avance, der i almindelighed indgår i priser for reparationsydelser af den pågældende art.

Stk. 5. Hvis betingelserne for afgiftsfritagelse efter stk. 1 - 4 ikke er opfyldt, skal køretøjet anmeldes til afgiftsberigtigelse hos de statslige told- og skattemyndigheder.

Stk. 6. Skatteministeren fastsætter nærmere administrative regler for motorkøretøjer omfattet af stk. 1 - 5.«.

10. I § 8, *stk. 1*, ændres »7,5 pct.« til »9 pct.«.

11. I § 9, *stk. 2*, ændres to steder »7,5 pct.« til »9 pct.«.

12. I § 10, *stk. 4*, ændres: » jf. § 4, stk. 3« til: »jf. § 4, stk. 6«.

13. I § 25, *stk. 5*, ændres »§ 3, stk. 3« til: »§ 3, stk. 2«.

14. I § 27, *stk. 1*, indsættes efter nr. 2, som nyt stykke:

»3) Anvender et afgiftspligtigt køretøj, som ikke er afgiftsberigtiget, eller for hvilket der ikke er meddelt tilladelse efter bestemmelserne i § 3 a, stk. 1 og 7,«.

Nr. 3-5 bliver herefter til nr. 4-6.

15. § 27, *stk. 1, nr. 3*, der bliver nr. 4, affattes således:

»Anvender et afgiftspligtigt køretøj, der er fritaget for afgift, eller hvoraf der er betalt afgift efter bestemmelserne i § 5, stk. 1-5 og 7, § 5 a, stk. 1, eller § 6, stk. 1, i strid med de betingelser,

der gælder for fritagelsen eller afgiftsberigtigelsen efter den pågældende bestemmelse.«.

16. §27, stk. 1, nr. 5, som bliver nr. 6, affattes således:

»5) anvender et køretøj der er afmeldt af motorregisteret efter reglerne om tilbagebetaling af afgift for ældre køretøjer i tidligere lovgivning.«.

17. I §29a, stk. 1 ændres »§ 1, stk. 2 og 3,« til: »§ 1, stk. 2 - 3 og §§ 7 og 7a,« og »§ 3, stk. 1 - 4,« til: »§ 3, stk. 1 - 3,«.

§ 2

Skatteministeren fremlægger i 2002 to redegørelser, der beskriver virkningerne henholdsvis af lovforslagets § 1, nr. 6, som omhandler nedslag i registreringsafgiften og § 1, nr. 8, for så vidt angår færdselsskadede køretøjer.

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2000. Lovens § 1, nr. 2 og 9 har virkning for køretøjer der færdselsskades fra den 1. januar 2000. Lovens § 1, nr. 3, 6 - 8, 10 - 12 og 14 har virkning for køretøjer, der fra og med den 1. januar 2000 anmeldes

til registrering i henhold til færdselsloven efter reglerne i § 15, stk. 1, i lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. eller anmeldes til afgiftsberigtigelse over for de statslige told- og skattemyndigheder efter reglerne i § 15, stk. 2, og § 19, stk. 1, i lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v., jf. dog stk. 3.

Stk. 2. I perioden fra den 1. januar 2000 til den 31. december 2001 udgør mindsteavancen efter reglerne i registreringsafgiftslovens §8, stk. 1 og § 9, stk. 2 8,5 pct.

Stk. 3. Nye køretøjer, der er købt eller hvorom der er indgået bindende kontrakt om køb med slutbrugeren inden den [datoen for lovens fremsættelse], og som anmeldes til registrering i henhold til færdselsloven efter reglerne i § 15, stk. 1, i lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. eller anmeldes til afgiftsberigtigelse over for de statslige told- og skattemyndigheder efter reglerne i samme lovs § 15, stk. 2, og § 19, stk. 1, inden udgangen af marts måned år 2000, kan afgiftsberigtiges efter de hidtil gældende regler i registreringsafgiftslovens § 8, stk.1 og § 9. Dokumentation for købet skal være indgivet til de statslige told- og skattemyndigheder inden udgangen af [december] måned 1999.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Generelt

Forslaget består af fire hovedelementer. Reglerne for færdselsskadede køretøjer, der hidtil har været reguleret ved bekendtgørelse bliver en del af loven. Samtidigt foreslås grænsen for afgiftsfri genopbygning af køretøjer, der er omfattet af en skadesforsikring nedsat fra de nuværende 100 pct. af køretøjets handelsværdi (med 10 pct. tillæg for hvert hele år, køretøjets alder overstiger 5 år regnet fra bilens første registrering) til et fast niveau på 75 pct. fra 1. januar 2000. Nedsættelsen vil gøre en stor del af de aktuelle genopbygninger, som ud fra en samfundsøkonomisk synsvinkel er uhensigtsmæssige, urentable. Det foreslås for det andet, at den forhandleravance, der siden 1997 har skullet indregnes i køretøjers afgiftspligtige værdi, forhøjes fra de nuværende 7,5 pct. til 9 pct. i 2001. Forhøjelsen vil gøre det lettere for bilforhandlerne mv. at tilpasse avancerne til den stigende efterspørgsel efter nye biler, der vil være en konsekvens af lovforslagets første del. Regeringen ønsker at nedsætte registreringsafgiften for den nye generation af særligt brændstoføkonomiske personbiler. Baggrunden for forslaget er dels, at den ny teknologi, som muliggør et særligt lavt forbrug, endnu er så omkostningskrævende, at bilerne med den gældende afgiftsstruktur næppe vil kunne vinde større udbredelse og dels at regeringen gerne vil give tilskyndelse til at køre i miljørigtige biler. Nedslaget i registreringsafgiften for de særligt brændstoføkonomiske biler varierer efter bilens brændstoføkonomi. Endvidere aftrappes nedslaget over 10 år. Samtidigt fremsættes forslag om at udvide skalaen for brændstofforbrugsafgiften med tre ekstra trin for at give endnu et afgiftsmæssigt incitament til at vælge personbiler med særligt lavt brændstofforbrug. Der henvises til det samtidigt fremsatte forslag herom. Der foreslås for det fjerde en tilpasning af de gældende sikkerhedsfradrag. To af de fradrag på dette område, som gælder i dag, angår bagsæde-rulleseleer og høj stoplygte i personbiler. Bagsædeseleer og

høj stoplygte er imidlertid nu blevet lovpligtige, og der er derfor ikke længere grundlag for at opretholde disse fradrag. Det foreslås, at de ophæves.

Fradrag i afgiften for personbiler med særligt lav brændstofforbrug

Regeringen ønsker af hensyn til den opstillede målsætning om nedbringelse af CO₂-udledning at sikre, at de særligt brændstoføkonomiske personbiler tilgodeses ved pålæggelse af registreringsafgift.

Den foreslåede model for nedslag i afgiften tager højde for, at der i de nærmeste år kan komme endnu mere brændstoføkonomiske biler end de såkaldte 3 liters biler. Omvendt sikres det med forslaget, at nedslaget udfases over 10 år, i takt med at den anvendte teknologi vinder større udbredelse, og at de særligt brændstoføkonomiske biler dermed bliver billigere at producere. Da udviklingen på bilområdet i dag sker meget hurtigt vil regeringen følge området nøje og Skatteministeren vil i år 2002 udarbejde en redegørelse om erfaringerne med forslaget.

Ved beregningen af nedslaget er der taget højde for, at kulindholdet er forskelligt i henholdsvis dieselolie og benzin. Kulindholdet er afgørende for CO₂-udledningen, således at CO₂-udledningen pr.liter brændstof stiger med kulindholdet. Skalaerne for nedslag følger dermed den systematik, der danner grundlag for den grønne ejerafgift.

I Danmark beskattes anskaffelse, besiddelse og anvendelse af biler. Bilejere betaler således registreringsafgift, grøn ejerafgift og benzin/dieselafgift. Afgiftsbelastningen for en bil vil generelt afhænge af, hvor brændstoføkonomisk den er. Således vil en bil, der kører langt på literen betale mindre i grøn ejerafgift og mindre i benzin/dieselafgift end en bil, der kører knapt så langt på literen. Ligeledes vil en bil, der kører langt på literen normalt betale mindre i registreringsafgift end en bil, der kører knapt så langt på literen som følge af, at der i gennemsnit er en ret tæt sammenhæng mellem hvor meget, der betales i registreringsafgift på en bil og hvor langt den kører pr. liter.

Større, tungere, mere motorstærke biler bruger mere brændstof og er normalt også dyrere end mindre biler.

De mindste og mest brændstoføkonomiske kører i dag omkring 20 km/l eller bruger med andre ord 5 l diesel pr. 100 km. Gennemsnits dieselbilen bruger omkring 6-7 l diesel pr. 100 km.

Med hensyn til benzinerne sælges der også biler, der kan køre ca. 20 km/l (5 l/100 km). Gennemsnitsforbruget ligger på omkring 7 l/100 km.

EU-landene og Europa-Kommissionen har ønsket, at bilfabrikerne skal udnytte de teknologiske muligheder for at fremstille og markedsføre biler, der er væsentlig mere brændstoføkonomiske end de biler, der hidtil har været fremstillet og markedsført.

Et mål, der skulle kunne nås uden nye teknologiske opfindelser, har været fremstillingen af en bil, der brugte højst 3 l brændstof pr. 100 km. Et fjernere mål har været biler, der bruger højst 2 l brændstof pr. 100 km.

Bilfabrikerne har nu udviklet biler til kommerciel produktion, der kan opfylde de ambitiøse målsætninger, men prisen på disse ekstra brændstoføkonomiske biler forudses i det mindste inden for overskuelig tid at være noget over prisen for tilsvarende mindre biler. Der er flere årsager hertil.

For det første vil de særligt brændstoføkonomiske biler (d.v.s. biler, der kører meget langt på literen, eksempelvis biler, der kører 100 km på 3 liter) ofte være bygget i dyrere og nyere materialer end andre biler for at spare vægt og forbedre brændstoføkonomien. Prisen på bilen vil derfor også alt andet lige blive højere. For det andet må det forventes, at bilfabrikerne i dag har gode muligheder for at prissætte særligt brændstoføkonomiske biler højere end andre biler. Årsagen hertil er bl.a. at det på nuværende tidspunkt kun er meget få fabrikker, der udbyder sådanne bilmodeller på markedet. Bilfabrikerne vil derfor kunne indregne en del eller hele brændstofsbesparelsen i den pris de tager for bilen, hvorved udviklingsomkostningerne ved særligt brændstoføkonomiske biler kan tjenes ind. Dette medfører, at bilen bliver relativt dyrere end andre biler. Som en konsekvens heraf vil registreringsafgiften også stige til trods for, at brændstoføkonomien er relativt bedre i denne bil.

Som følge af de oven for nævnte faktorer er den gennemsnitlige sammenhæng mellem bilens pris og dens brændstofforbrug derfor brudt for de ekstraordinært brændstoføkonomiske biler i det mindste på kort sigt.

I takt med at bilisterne får tillid til, at den ekstraordinære brændstoføkonomi ikke opnås på bekostning

af køreegenskaber mv. og i takt med at flere bilfabrikanter måtte markedsføre ekstraordinært brændstoføkonomiske biler, hvorved konkurrencen stiger, må det forventes, at merprisen uden afgift vil falde. Bilerne vil derefter kunne blive mere udbredte og konkurrencedygtige i forhold til biler, der har knap så god brændstoføkonomi.

I praksis vil det dog alene være i små biler med lav vægt og dieselmotor, at man kan opnå det meget lave brændstofforbrug. Andelen af meget små og lette dieselbiler udgør i dag kun en mindre del af det samlede bilmarked.

Den grønne ejerafgift fremmer entydigt køb af brændstoføkonomiske biler. Den grønne ejerafgift afhænger af, hvor langt en bil kører pr. liter. Om skalaen gælder generelt, at jo længere på literen en bil kan køre jo lavere er den grønne ejerafgift. Da skalaen i sin tid blev indført valgte man imidlertid at lade den stoppe ved benzinbiler, der kører mindst 20,0 km pr. liter og dieselbiler, der kører mindst 22,5 km pr. liter. Benzin- og dieselbiler, der kører længere end hhv. 20,0 og 22,5 km pr. liter betaler således i dag det samme i grøn ejerafgift som benzinbiler, der kører 20,0 km pr. liter og dieselbiler, der kører 22,5 km pr. liter.

Selvom afgiftssystemets indretning på trods af disse forhold stadig generelt vil give incitament til at vælge brændstoføkonomiske biler, idet der generelt betales mindre i registreringsafgift og mindre i grøn ejerafgift og benzin/dieselafgift på en bil, der kører langt på literen, vil regeringen gerne give en ekstraordinær tilskyndelse til brugen af de særligt brændstoføkonomiske biler.

Regeringen foreslår derfor, at der gives et fradrag i registreringsafgiften til biler med særligt brændstoføkonomiske egenskaber. Regeringen foreslår ligeledes, at skalaen for den grønne ejerafgift for dieselbilerne udvides opad med 3 nye afgiftsklasser. Jf. det samtidig fremsatte forslag til lov om ændring af lov om afgift eller brændstofforbrug for visse personbiler og lov om ændring af lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler.

Regeringen foreslår, at fradraget i registreringsafgiften for de særligt brændstoføkonomiske biler varieres efter bilens brændstoføkonomi, således at fradraget stiger med forbedringer i bilens brændstoføkonomi. Regeringen foreslår ligeledes, at fradraget aftrappes over en årrække, således at der gives et større fradrag i perioden 2000-2005 end i perioden 2006-2010. Årsagen hertil er, at sigtet med fradraget derved kan bibeholdes således, at det også i fremtiden alene vil være biler med et særligt lavt brændstofforbrug, der

får fradraget. I tabellen nedenfor ses de foreslåede fradrag i registreringsafgiften mv.

Nedslag i registreringsafgiften for benzin- og dieslbiler i perioden 2000-2010

Benzin pr. kilometer	Diesel pr. kilometer	Nedslag i registreringsafgiften i 2000-2005	Nedslag i registreringsafgiften i 2006-2010
mindst 40 km pr. liter	mindst 45 km pr. liter	4/6	3/5
under 40 men ikke under 33,3	under 45 men ikke under 37,5	3/6	2/5
under 33,3 men ikke under 28,6	under 37,5 men ikke under 32,1	2/6	1/5
under 28,6 men ikke under 25	under 32,1 men ikke under 28,1	1/6	-

For at få et fradrag i registreringsafgiften i perioden 2000-2005 skal en benzinbil kunne køre mindst 25 km pr. liter, mens en diesebil mindst skal kunne køre 28,1 km pr. liter. I perioden 2006-2010 skal en benzinbil dog mindst køre 28,6 km pr. liter og en diesebil mindst 32,1 km pr. liter for at få fradraget. For en diesebil til ca. 200.000 kr., der kører ca. 100 km på 3 liter, dvs. mere end ca. 33 km pr. liter, udgør registreringsafgiften ca. 108.000 kr. og fradraget svarer til et fradrag i registreringsafgiften på 2/6 til ca. 36.000 kr.

i perioden 2000-2005, mens et fradrag på 1/5 i perioden 2006-2010 svarer til ca. 21.500 kr.

Som nævnt foreslår regeringen også, at skalaen for den grønne ejerafgift og udligningsafgift udvides opad med 3 trin for dieslbiler. Den nye skala for den grønne ejerafgift og udligningsafgift for dieslbilerne ses i følgende tabel. Der henvises til det samtidigt fremsatte forslag til lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug af visse personbiler og lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler.

Skala for den grønne ejerafgift og udligningsafgift, kr. pr. halvår for dieselmotorer

Dieseldrevne personbiler kilometer pr. liter	dieselskala for grøn ejerafgift i kr. halvårlig pr. 1.1.2000	dieselskala for ud- ligningsafgift i kr. halvårlig pr. 1.1.2000	grøn ejerafgift og udligningsafgift, i kr. halvårligt pr. 1.1.2000
mere end 32,1 kilometer pr. liter	0	140	140
under 32,1 men ikke under 28,1	0	440	440
under 28,1, men ikke under 25	0	740	740
under 25 men ikke under 22,5	230	810	1.040
under 22,5 men ikke under 20,5	460	880	1.340
under 20,5 men ikke under 18,8	690	950	1.640
under 18,8 men ikke under 17,3	920	1.030	1.950
under 17,3 men ikke under 16,1	1.150	1.110	2.260
under 16,1 men ikke under 15	1.380	1.190	2.570
under 15 men ikke under 14,1	1.600	1.280	2.880
under 14,1 men ikke under 13,2	1.830	1.360	3.190
under 13,2 men ikke under 12,5	2.060	1.450	3.510
under 12,5 men ikke under 11,8	2.290	1.520	3.810
under 11,8 men ikke under 11,3	2.520	1.590	4.110
under 11,3 men ikke under 10,2	2.970	1.760	4.730
under 10,2 men ikke under 9,4	3.430	1.920	5.350
under 9,4 men ikke under 8,7	3.890	2.070	5.960
under 8,7 men ikke under 8,1	4.340	2.240	6.580
under 8,1 men ikke under 7,5	4.800	2.380	7.180
under 7,5 men ikke under 7,0	5.260	2.530	7.790
under 7,0 men ikke under 6,6	5.710	2.710	8.420
under 6,6 men ikke under 6,3	6.170	2.850	9.020
under 6,3 men ikke under 5,9	6.630	3.000	9.630
under 5,9 men ikke under 5,6	7.090	3.180	10.270
under 5,6 men ikke under 5,4	7.540	3.340	10.880
under 5,4 men ikke under 5,1	8.000	3.550	11.550
under 5,1	8.460	3.710	12.170

Indførelsen af de 3 ekstra trin bevirker, at en dieseldrevet bil, der f.eks. kører 100 km på 3 liter skal betale 280 kr. i år 2000 i grøn ejerafgift og udligningsafgift, hvilket er 1.800 kr. mindre end det, der skal betales efter den gældende skala.

I følgende eksempel er vist afgiftsbelastningen før og efter forslaget for en dieseldrevet bil med ganske særlig god brændstofsøkonomi sammenlignet med afgiftsbelastningen for en dieseldrevet bil med en god brændstofsøkonomi i forhold til dagens standard.

Km. pr. liter	5 liter pr. 100 km	3 liter pr. 100 km	3 liter pr. 100 km
		før	efter
Udsalgspris	156.500	200.000	164.100
heraf registreringsafgift	79.600	107.700	71.800
Grøn ejerafgift incl. udligningsafgift	3.280	2.080	280
Energiafgift på dieselolie ekskl. moms ved årlig kørsel på 20.000 km	2.340	1.400	1.400
moms af brændstof	1.000	600	600
Samlet afgiftsbetaling pr. år til brændstof, grøn ejerafgift og registreringsafgift ¹⁾	18.560	20.235	13.050

¹⁾ Det antages at registreringsafgiften afskrives og forrentes med 15 pct. om året

Som det ses, vil der for 3-liters bilen efter de gældende regler skulle betales ca. 20.000 kr. i afgift om året, mens der for 5-liters bilen vil skulle betales ca. 18.500 kr. i afgift. I perioden 2000-2005 vil afgiftsbelastningen efter forslaget forblive uændret for 5-liters bilen, mens den vil falde til ca. 13.000 kr. for 3-liters bilen.

Da forslaget tilsigter at give et styrket incitament til at fremme salget af særligt brændstoføkonomiske biler, udarbejder skatteministeren en redegørelse om erfaringerne med forslaget i 2002. Det foreslås, at lovens bestemmelser om nedslag i registreringsafgiften har virkning for biler, der indregistreres første gang her i landet i de år, hvor der gives nedslag.

Fradrag for trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger

Efter registreringsafgiftsloven ydes der *afgiftsnedsettelse* for sikkerhedsudstyr. Der kan *højest* ydes nedsettelse med 3.000 kr. for personbiler og 1.100 kr. for varebiler. Afgiftsnedsettelsen ydes for

- * Bagsæde-rullesele (kun personbiler)
- * Højre sidespejl, der kan justeres indvendig fra
- * Ekstra højt monteret stoplygte
- * Bagrudevisker- og vasker

De gældende afgiftsnedsettelser fremgår af nedenstående skema:

	PERSONBILER KR.	VAREBILER KR.
Rullesele	2.000	-
Højre sidespejl	300	300
Stoplygte	400	200
Bagrudevisker og -vasker	300	600

Regeringen foreslår, at afgiftsnedsettelsen for bagsæde-rullesele og stoplygte i personbiler afskaffes fra årsskiftet. Årsagen er at det i dag er et lovkrav, at alle nyindregistrerede personbiler skal have en højt monteret stoplygte ligesom det fra den 1. oktober 1999 også er et lovkrav, at alle nyindregistrerede personbiler skal have bagsædesele og at disse i praksis vil være af rulleseletypen.

Derimod er der ikke - og på grund af EU-regler kan der heller ikke stilles - krav om indvendigt justerbart højre sidespejl og bagrudevisker og -vasker. Dette gælder for såvel personbiler som varebiler. Ligeledes er der endnu ikke noget krav om højt monteret stoplygte i varebiler. Der er dog et krav på vej.

Regeringen mener, at det er fornuftigt at tilskynde bilisterne til at købe sikre biler lige så vel som regeringen mener, det er fornuftigt at tilskynde bilisterne til at købe miljørigtige biler. Tilskyndelsen kan f.eks. ske ved at give fradrag i registreringsafgiften, hvis en bil

indeholder nærmere defineret sikkerhedsudstyr. Fradragene bør fjernes i tilknytning til, at sikkerhedsudstyret bliver obligatorisk, idet et fradrag så ikke længere vil udgøre noget særligt incitament til køb af det pågældende udstyr. Det kan i den forbindelse nævnes, at det samme er sket for de fradrag, der tidligere har været givet. Som eksempel kan nævnes at der tidligere har været givet et fradrag i registreringsafgiften for nakkestøtter på forsædet, rullesele på forsæderne, opvarmning i bagruden og hoftelele på bagsædet.

På baggrund af de skitserede forhold ovenfor foreslår regeringen, at afgiftsnedsettelsen for bagsæde-rullesele og højt monteret stoplygte i personbiler fjernes.

Færdselsskadede køretøjer

I Danmark beskattes anskaffelse, besiddelse og brug af biler. Omkring halvdelen af afgifterne vedrør-

rer anskaffelse af personbiler gennem registreringsafgiften. Registreringsafgiften beregnes af bilernes værdi med moms men uden afgift. Af personbiler beregnes afgiften i år 2000 som 105 pct. af bilernes værdi indtil 53.000 kr. og med 180 pct. af værdien udover 53.000 kr. Der gives fradrag i den afgiftspligtige vær-

di, når et køretøj er udstyret med visse trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger, f.eks. blokeringsfri bremsler.

I den følgende tabel er afgiften vist på nogle typiske personbiler med radio, ABS bremsler, to airbags og øvrigt sikkerhedsudstyr.

Priselementer for personbiler

Bilens pris uden afgift og moms	Moms	Bilens pris med moms uden afgift	Afgiftspligtig værdi	Afgift ekskl. fradrag for trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger	Pris i alt	Afgift i pct. af pris med afgift
kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	pct.
39.458	9.865	49.323	41.598	40.677	90.000	45
43.361	10.840	54.201	46.476	45.800	100.000	46
47.263	11.816	59.079	51.354	50.921	110.000	46
50.473	12.618	63.091	55.366	56.909	120.000	47
53.330	13.333	66.663	58.938	63.338	130.000	49
56.187	14.047	70.234	62.509	69.766	140.000	50
59.044	14.761	73.805	66.080	76.195	150.000	51
61.901	15.475	77.377	69.652	82.623	160.000	52
64.759	16.190	80.948	73.223	89.052	170.000	52
67.616	16.904	84.520	76.795	95.480	180.000	53
70.473	17.618	88.091	80.366	101.909	190.000	54
73.330	18.333	91.663	83.938	108.338	200.000	54
80.473	20.118	100.591	92.866	124.409	225.000	55
87.616	21.904	109.520	101.795	140.480	250.000	56
94.759	23.690	118.448	110.723	156.552	275.000	57
101.901	25.475	127.377	119.652	172.623	300.000	58
130.473	32.618	163.091	155.366	236.909	400.000	59
159.044	39.761	198.805	191.080	301.195	500.000	60
187.616	46.904	234.520	226.795	365.480	600.000	61
216.187	54.047	270.234	262.509	429.766	700.000	61
244.759	61.190	305.948	298.223	494.052	800.000	62
273.330	68.333	341.663	333.938	558.338	900.000	62

For motorcykler og varebiler beregnes registreringsafgiften tilsvarende af køretøjernes værdi. For større varebiler er afgiftens andel af den samlede værdi dog noget mindre.

Udover at være en fiskal afgift er registreringsafgiften også begrundet i hensyn til erhvervs- miljø-, sundheds- og trafikpolitik, ligesom der også tages fordelingsmæssige hensyn.

Mens de årlige afgifter tenderer mod at belaste lavindkomstfamilier mere end højindkomstfamilier, er afgifterne på brug af biler (brændstofafgifter) nogenlunde proportionale med indkomsten. Registrerings-

afgiften tenderer mod at belaste husstande med højere indkomster forholdsvis mest.

Husstande med højere indkomst bruger typisk flere, større og nyere biler end husstande med lavere indkomster. Da registreringsafgiften er progressiv - dvs. udgør en større andel jo dyrere bilen er - og da faldet i bilens værdi over tiden herunder den del, der kan forklares ved afgiften, er større for nyere end for ældre biler, vil husstande med højere indkomster i praksis blive belastet med mere afgift end husstande med lavere indkomster og samme kørselsbehov.

Registreringsafgiften af biler påvirker på mange måder befolkningens adfærd med hensyn til omfang og sammensætning af køb af nye biler og vedligeholdelse og brug af ældre biler.

Adfærdsændringerne kan være ønskelige, f.eks. hvis gener i form af støj, uheld, forurening og vejforbrug mv. begrænses. Adfærdsændringerne kan dog også indebære så store omkostninger, at de ikke står mål med gevinsten for miljøet mv.

En arbejdsgruppe under Skatteministeriet undersøger i øjeblikket mulighederne for i videre udstrækning at indrette afgiftsstrukturen på bilområdet, herunder indretningen af registreringsafgiften i retning af at tilgodese miljømæssige hensyn mv.

En af de adfærdsændringer, registreringsafgiften medfører, er, at afgiften tilskynder til at lade udføre reparationer, der uden afgift ville være økonomisk uforvarselige. Uden afgift vil en 5 år gammel VW Polo f.eks. kunne koste 40.000 kr. Man ville i dette tilfælde aldrig lade udføre reparationer på en sådan bil efter et uheld, for mere end 40.000 kr. Hvis reparationsudgiften skønnes til at udgøre mere end 40.000 kr, og man kan købe en brugt bil i samme stand som den reparerede til 40.000 kr, vil man foretrække at skrotte den skadede bil og i stedet købe den anden bil.

Registreringsafgiften påvirker også brugtvognspriserne. Den 5 år gamle bil, der f.eks. koster 40.000 kr. uden afgift, vil på grund af, at der er afgift på nye biler, koste eksempelvis 80.000 kr, når den er 5 år gammel. Som følge af dette medfører registreringsafgiften, at det ikke alene er reparationer på henvend 40.000 kr., men også reparationer mellem 40.000 og 80.000 kr, der bliver rentable for bilejeren. En reparation til f.eks. 70.000 kr er dog alene fordelagtig for bilejeren, idet det vil give samfundet et tab at udføre reparationen.

Bilejeren, der lader udføre en reparation til 70.000 kr. vinder 10.000 kr. i forhold til at skrotte den tilskadekomne bil og købe en tilsvarende for 80.000 kr. Staten vil dog tabe et provenu på mindst 40.000 kr. i forhold til, at bilen var blevet skrottet.

Netto har samfundet således tabt 30.000 kr. ved, at bilisten foretager en reparation i stedet for at skrotte bilen.

Samfundet taber i alle de tilfælde, hvor reparationsudgifterne er større end bilens brugtvognsværdi renset for afgift. Tabet for samfundet er lig det beløb, reparationsudgiften er større end værdien af bilen uden afgift før uheldet.

I registreringsafgiftsloven er der indsat bestemmelser, der skal modvirke sådanne utilsigtede eller overdrevne reparationer. Hvis bilen repareres så meget, at bilen efter reparationen har en anden identitet end før,

skal der betales registreringsafgift af værdien af den "nye" bil efter reparationen.

Registreringsafgiftsloven indeholder særlige regler om identitetsskifte for biler, der genopbygges efter færdselsskade. I forhold til andre tilfælde skal der væsentlig mere til, før bilerne skifter identitet og skal betale afgift på ny.

I almindelighed kan bilerne efter reglerne genopbygges ved afholdelse af reparationsudgifter på op til 100 pct. af bilens værdi før uheldet dog under visse betingelser. For biler, der er ældre end 5 år forøges grænsen for reparationsudgifter med 10 pct. for hvert hele år udover 5 år, dog højst 50 pct.

En 5 år gammel Polo til 80.000 kr. inklusive registreringsafgift kan således repareres for 80.000 kr, mens en 11 år gammel Polo til 40.000 kr. inklusive registreringsafgift kan repareres for 60.000 kr., uden at bilen afgiftsmæssigt skifter identitet, såfremt der alene er tale om udbedring af en færdselsskade. Da det i forvejen ikke kan betale sig at reparere en bil for mere end det, den er værd efter reparationen, er identitetsskiftereglerne nærmest i praksis ophævet for biler, der genopbygges efter færdselsskade.

De gunstige regler er betinget af, at der alene sker en udbedring af skaden, men ikke en forbedring af bilen i forhold til tidligere. Hvis der også foretages en forbedring, gælder de gunstige regler om afgiftsfrihed ikke længere.

Regeringen ønsker gennem ændrede regler i videst mulig omfang at eliminere omfanget af reparationer der udføres, alene fordi der er registreringsafgift. I det omfang en sådan regelændring måtte medføre større afgiftsindtægter fra bilområdet, kan stramningen medgå til at opfylde regeringens finanspolitiske mål og underbygge miljøindsatsen på trafikområdet.

Den samlede belastning ved bilhold vil herved stige fortrinsvis gennem en højere forsikringspræmie. Den større belastning vil i øvrigt især være båret af dem, der har flest færdselsuheld, jf. at forsikringspræmierne afhænger af skadesrisikoen.

Beskæftigelsesforholdene for de faggrupper, der er ansat i autobranchen har tidligere været anvendt som begrundelse for de særlig gunstige regler for genopbygning efter færdselsskade. Med den faldende arbejdsløshed er ordninger, der er begrundet med almindelige beskæftigelseshensyn, ikke længere nødvendigvis berettigede. Specielt for de faggrupper, der er beskæftiget på værksteder med genopbygning, er der nu i almindelighed gode beskæftigelsesmuligheder andre steder i økonomien. Det er derfor nu aktuelt at begrænse incitamenterne til at foretage nogle for samfundet uøkonomiske genopbygninger eller reparatio-

ner af biler, der er færdselsskadede. De for samfundet økonomiske reparationer er reparationer, der udgør mere end ca. 40 pct. af bilens værdi før skaden for nyere og dyrere biler og mere end 50 pct. for knap så dyre biler.

Regeringen foreslår på denne baggrund følgende ændringer i registreringsafgiftsloven.

For biler der er:

- afgiftsberigtigede
- der udsættes for færdselsuheld,
- hvor udbedring af skaden dækkes af ansvarsforsikring eller kaskoforsikring og
- hvor udbedring af skaden koster mindst 15.000 kr. samtidig med, at reparationsudgiften for personbiler er over 75 pct. af bilens værdi før skaden

vil der af bilens vurderede værdi efter reparation og eventuel forbedring skulle betales registreringsafgift.

Vurdering af bilens værdi før skaden foretages af forsikringsselskabets egne taksatorer. Det er også denne vurdering, der lægges til grund, når forsikrings-tager tilbydes taksators vurdering af bilens værdi før skaden som alternativ til, at bilen repareres til samme stand som før skaden. Hvis forsikringsselskabet ikke giver forsikringstageren dette tilbud skal der betales afgift af bilens værdi efter reparationen, hvis reparationsudgiften udgør mere end 65 pct. af bilens værdi efter reparationen.

Der foreslås tilsvarende regler for varebiler og motorcykler. Køretøjer, der er mere end 35 år gamle, og som er omfattet af de særlige regler om værdiansættelse (grænsen for veteranbiler i lovens § 10, stk. 4) foreslås undtaget for reglerne om afgift efter genopbygning.

Som et led i bestræbelserne på at styrke kvaliteten i lovgivningen fremlægger skatteministeren i 2002 en redegørelse for Folketinget, der indeholder en vurdering af virkninger og erfaringer med denne del af forslaget i årene 2000-2002.

Avance indregnet i den afgiftspligtige værdi

I følge registreringsafgiftsloven skal der beregnes afgift af en avance på nyregistrerede personbiler på mindst 7,5 pct. Med dette lovforslag foreslås, at den beregningsmæssige mindsteavance hæves til 8,5 pct. i 2000 og 9 pct. i 2001.

Baggrunden for dette forslag er dels et ønske hos Danmarks Automobilforhandler Forening, som regeringen gerne vil imødekomme, dels at den faktiske forhandleravance allerede er højere end 7,5 pct. for nogle bilmodeller. I visse situationer kan sidstnævnte

give spekulationsmuligheder. Samtidig er forhandleravancen i udlandet højere end i Danmark.

En bilforhandlers avance fra bilsalg kan komme fra såvel salget af nye som brugte biler. Hvis avancen på en ny bil f.eks. er 10 pct. - d.v.s. højere end den beregningsmæssige mindsteavance på 7,5 pct. - vil det i nogle situationer kunne åbne for spekulation med registreringsafgiften.

Under forudsætning af, at forhandleravancen på en ny bil er større end den beregningsmæssige mindsteavance, vil det i de bilhandlere, hvor en forhandler sælger en ny bil og tager en brugt bil i bytte kunne betale sig at flytte den del af avancen på den nye bil, som er større end den beregningsmæssige mindsteavance over på den brugte bil. Ved at flytte avancen fra den nye til den brugte bil vil det nemlig kun være den nye bils værdi med den beregningsmæssige mindsteavance, der skal betales registreringsafgift af. Statens provenu fra registreringsafgiften bliver derved reduceret.

Ved ændringerne i bilafgifterne i foråret 1997 blev der indsat en værnsregel, der bestod i, at afgiftsberegningen skulle tage udgangspunkt i, at der havde været en avance på mindst 5 pct. hos bilforhandleren. Det var uden betydning, om den faktiske detailavance var mindre end de 5 pct.

Den beregningsmæssige avanceprocent er senest blevet sat op i forbindelse med vedtagelsen af lov nr. 436 af 26 juni 1998. Den beregningsmæssige avanceprocent blev dengang hævet med 2,5 pct. som følge af forkortelsen af kredittiden på registreringsafgiften, der medførte et tab i afgiftskreditfordelen svarende til ca. 2,5 pct. af forhandlerens indkøbspris. Den beregningsmæssige mindsteavance udgør således 7,5 pct. i dag. Forhandleravancen på nogle bilmodeller er imidlertid større end 7,5 pct. For at undgå at dette i visse situationer fører til spekulation m.h.t. hvor avancen skal lægges, foreslås det som nævnt ovenfor, at den beregningsmæssige mindsteavance hæves til 8,5 pct. i 2000 og 9 pct. i 2001.

Hvis den beregningsmæssige avanceprocent forhøjes til 8,5 pct. vil det medføre en afgiftsstigning på ca. 1.500 kr. for en gennemsnitsbil, idet bilforhandlerne vil forsøge at fastholde den samme nettoindtjening. Hvis avanceprocenten hæves fra 8,5 pct. til 9 pct., vil det medføre en afgiftsstigning på ca. 750 kr. for en gennemsnitsbil. For de biler, hvor forhandleravancen i forvejen er over 8,5-9 pct., vil ændringen ikke have betydning. Stigningen i bilpriserne vil dog næppe slå igennem i praksis, da reguleringen af »knækket« pr. 1.1.2000 typisk vil medføre et fald i afgiften på ca. 1.650 kr.

*Provenumæssige virkninger.***Fradrag i afgiften for personbiler med særligt lavt brændstofforbrug**

Det skønnes at forslaget stort set vil være provenuneutralt. Årsagen er, at registreringsafgiften på de særligt brændstofsøkonomiske biler efter nedslaget vil være på niveau med andre dieslbiler, der ikke vejer mere end 1.000 kg. Den nuværende registreringsafgift ville have gjort de nye brændstofsøkonomiske biler så dyre, at salget ville være blevet helt ubetydeligt. Ved skift fra almindelige dieslbiler under 1000 kg til særligt brændstofsøkonomiske biler vil statens indtægter fra registreringsafgiften efter de nye regler for de brændstofsøkonomiske biler være på niveau med de nuværende indtægter.

Som tidligere nævnt mener regeringen, at det er fornuftigt at tilskynde bilisterne til at købe miljørigtige biler lige så vel som regeringen mener, at det er fornuftigt at tilskynde bilisterne til at købe sikre biler. Tilskyndelsen kan f.eks. ske ved at give fradrag i registreringsafgiften, hvis en bil eksempelvis har særlige brændstofsøkonomiske egenskaber, og der for udvikling og produktion af en sådan bil affødes en merpris, som gør den dyrere end tilsvarende mindre miljøskånsomme biler. Regeringen mener dog, at en tilskyndelse, d.v.s. et nedslag i registreringsafgiften, må afvikles i det øjeblik den brændstofsøkonomiske bil ikke længere er dyrere end tilsvarende biler, der har et højere brændstofforbrug. Her vil den lave grønne ejeravgift og besparelsen på brændstofforbruget medføre er klar konkurrencemæssig fordel for den brændstofsøkonomisk mest fordelagtige bil.

Fortsætter man i den situation med også at yde store fradrag i den almindelige registreringsafgift for disse biler, bliver miljøfordelene tvivlsomme, da en generel nedsættelse af omkostningerne ved at holde bil kan medføre en stigning i antallet af biler og dermed øget kørsel.

På denne baggrund skønnes registreringsafgifts-nedsættelsen for de særligt brændstofsøkonomiske biler ikke at give et provenutab.

Der sælges ca. 7.000 dieslbiler om året. Hver gang der sælges 100 dieslbiler, der kan køre længere end 25 km pr. liter skønnes indførelsen af de 3 ekstra trin i skalaen for den grønne ejeravgift at give et provenutab på ca. 250.000 kr.

Det skønnes, at salget af disse særligt brændstofsøkonomiske biler vil være beskeden i de først kommende år. På kort sigt skønnes provenutabet ved ordningen at være på næppe over 1 mill. kr. om året.

På længere sigt må der forventes en stigning i salget. I dag sælges der ca. 400-500 dieslbiler om året på under 1000 kg. Da de særligt brændstofsøkonomiske biler i praksis skal være små, vil provenuvirkningen på længere sigt næppe overstige ca. 5 mill. kr. om året. Hertil må man lægge det løbende tab, der vil komme fra den grønne ejeravgift som følge af, at levetiden for en bil er længere end 1 år. Hermed skal forstås, at der dels vil komme et provenutab fra den grønne ejeravgift i det år, bilen sælges, dels et provenutab i alle de resterende år af bilens levetid. Forudsættes det, at levetiden for en person bil er 13,5 år vil et rundt tal for provenutabet pr. bil være ca. 25.000 kr.

Fradrag for trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger

Som følge af at fradraget for bagsædeseler og højt monteret stoplygte fjernes, vil prisen på en personbil stige med 2.400 kr. Provenuvirkningen som følge af at fradraget for rullesele og stoplygte i personbiler afskaffes vil være på ca. 340 mill. kr. ved et bilsalg på ca. 141.000 biler. Finansårsvirkningen vil i år 2001 være på 340 mill. kr., mens den i år 2000 vil være på 310 mill. kr.

Færdselsskadede køretøjer

Det er på det foreliggende grundlag meget usikkert at skønne over provenuvirkningerne af forslaget.

Det foreligger oplyst, at der årligt er omkring 600.000 erstatningssager vedrørende biler, og at erstatningerne udgør ca. 10.000 kr. i gennemsnit pr. skade. Langt hovedparten af de 600.000 erstatninger er forholdsvis små beløb på 2.500 kr. - 10.000 kr., mens der er forholdsvis færre af de beløbsmæssigt store erstatninger, hvor de nye regler eventuelt vil kunne blive bragt i anvendelse.

Det kan med en vis usikkerhed skønnes, at der af de ca. 600.000 skader er ca. 100.000 skader, hvor udgifterne til genopbygning eller reparation udgør mere end 15.000 kr. På disse biler udgør erstatninger for materielle skader i gennemsnit omkring 25.000 kr.

Ud af de ca. 100.000 skader, hvor erstatningen er over 15.000 kr. vil det for henvend 20-25.000 af skaderne gælde, at erstatningen/reparationen udgør mere end 50 pct. af bilens værdi før skaden. For disse biler udgør skaden henvend 30.000 kr. Tilsvarende vil det for godt 15.000 biler gælde, at skaden udgør mere end 60 pct. af bilens værdi, mens det for henvend 10.000 biler gælder, at skaden udgør mere end 75 pct. af bilens værdi.

Hvis reparationerne fortsatte i uændret omfang efter at de foreslåede afgiftsregler er trådt i kraft, ville

det medføre en ekstra registreringsafgift på ca. 200 mill. kr. på helårsbasis. Statens provenugevinst under uændret adfærd ville svare til forsikringsselskabernes ekstra udgifter til erstatninger. De større udgifter til erstatninger vil medføre højere forsikringspræmier, herunder højere præmier for ansvarsforsikring, hvoraf der betales en afgift på 50 pct. til staten. Under forudsætning af uændret adfærd ville der derved komme en afledt ekstraintægt for staten på ca. 25 mill. kr.

Det er imidlertid usandsynligt, at forsikringsselskaberne ikke vil ændre adfærd efter ændring i afgiftsreglerne. Årsagen er, at afgiften af den reparerede bil tillagt reparationsudgiften altid vil overstige værdien af bilen efter reparationen. Det vil derfor bedre kunne betale sig for forsikringsselskabet at tilbyde ejeren af den forulykkede bil en erstatning svarende til reparationen i stedet for at betale afgiften, der udgør omkring 55 pct. af bilens værdi.

For en bil, der før skaden kostede 60.000 kr., vil der skulle betales ca. 35.000 kr. i afgift, når reparationsudgiften udgør mere end 45.000 kr. Det vil således altid koste mindst 80.000 kr. og i gennemsnit omkring 85.000 kr. at reparere en sådan bil inklusive afgift, hvilket er mindst 20.000 og i gennemsnit 25.000 kr. mere end bilens værdi.

Det mest fordelagtige for forsikringsselskabet vil derfor være at undlade, at genopbygge en sådan bil, og i stedet give forsikringstageren en erstatning svarende til bilens værdi samt eventuelt sælge den tilskadekomne bil, hvis den måtte indeholde værdifulde reservedele.

Forsikringsselskabernes meromkostning ved at udbetale erstatning svarende til bilens værdi før uheldet i stedet for at lade bilen reparere vil være på ca. 30 pct. af den potentielle afgift. For en bil til 60.000 kr., der skal repareres for 50.000 kr., ville afgiften være på ca. 35.000 kr. Hvis bilen ikke repareres, sparer forsikringsselskabet 50.000 kr. i reparationsudgift. Til gengæld skal det i stedet give forsikringstager en kontanterstatning på 60.000 kr. Skaden vil således blive 10.000 kr. dyrere for forsikringsselskabet, hvilket dog er mindre end hvis det skulle have betalt 35.000 kr. i afgift.

Når en bilejer mister sin bil efter et færdselsuheld og får udbetalt erstatning, vil bilejeren have et valg mellem at anskaffe sig en anden bil eller undlade at have bil. De der vil undlade at erhverve sig en anden bil, ville før eller siden have fravalgt bil. På længere sigt vil der derfor være en ekstra afgang fra bilparken, da nogle af skrotninger, der vil finde sted som følge af lovforslaget, ikke vil blive erstattet af en tilsvarende tilgang.

En bilejer, der anskaffer sig en anden bil efter færdselsuheldet vil enten købe en brugt eller ny bil. Hvis bilejeren anskaffer sig en brugt bil, vil det øge brugtvognspriserne. Dermed vil det ikke længere være helt så dyrt at holde de ekstra biler. Resultatet heraf vil derfor - alt i alt - være, at de ekstra skrotninger, der vil blive foretaget, som følge af dette forslag vil medføre et tilsvarende antal nyregistreringer, omend med en vis forsinkelse.

Hvis de tilskadekomne biler bliver erstattet af helt tilsvarende brugte importerede biler, vil provenuvirkningen være på ca. 200 mill. kr. Det er imidlertid urealistisk at forvente, at de ekstra skrotninger vil blive erstattet af import af tilsvarende brugte køretøjer. Hovedparten af de ekstra skrottede biler vil efter en vis forsinkelse blive erstattet af et øget nyvognssalg. Dette vil på kort sigt give en væsentlig større provenugevinst fra ekstra registreringsafgift. I gennemsnit udgør registreringsafgiften ca. 110.000 kr.

De færdselsskadede biler ville imidlertid i alle tilfælde være blevet skrottet indenfor en kortere årrække.

Hvis man antager, at alle 9.000 biler, der forventes skrottet ekstra som følge af lovforslaget, er 12 år gamle og har en restlevetid på 3 år, og hvis man yderligere antager, at alle 9.000 biler vil blive erstattet af biler med en nyvognsafgift på 110.000 kr. pr. bil, vil der i 3 år komme en provenugevinst på 990 mill. kr./år. I år 4 vil der fortsat blive skrottet 9.000 biler ekstra som følge af de nye regler, men samtidig vil de ordinære skrotninger falde med 9.000 biler, fordi der allerede for 4 år siden blev skrottet 9.000 ekstra biler. Fra 4. år til 15. år vil der derfor ikke netto blive skrottet eller solgt flere nye biler. Fra det 16. år, vil der til gengæld igen vil blive solgt 9.000 flere biler i 3 år. For hver 15 års periode vil der derfor være 3 år med 990 mill. kr. ekstra indtægter pr. år og 12 år med ingen ekstra indtægter. I gennemsnit vil merindtægterne således være på ca. 200 mill. kr. Det svarer til den beregnede provenugevinst under forudsætning af, at de skrottede biler erstattes af brugte importerede biler.

I praksis ville de biler, der skrotes ekstra have haft forskellig restlevetid og forholdsvis mange en ret kort restlevetid. Der vil også være en vis forsinkelse fra de ekstra skrotninger til det ekstra nybilsalg. Provenuvirkningen vil derfor ikke fluktuere helt så meget som i eksemplet, men provenuvirkningen i ordningens indfasningsår og årene umiddelbart derefter vil være større, end virkningen i gennemsnit vil være set over en meget lang årrække.

Udover at provenuvirkningen vil være fremrykket i forhold til den over alle årene gennemsnitlige virk-

ning, vil der også være en tendens til, at provenuet vil være større, når de skrottede biler erstattes af nye biler og ikke brugte importerede biler. Det skyldes, at registreringsafgiften belaster nyere biler hårdere end ældre biler. De årlige afskrivninger på nyere biler er væsentlig større end afskrivningerne på ældre biler. Således er omkring halvdelen af en ny bils værdi afskrevet allerede efter 3-4 år, mens det tager over 10 år, før resten af værdien afskrives.

Denne effekt bevirker, at den gennemsnitlige provenugevinst fra registreringsafgiften er omkring 50 pct. højere, dvs. 300 mill. kr., når de ekstra skrotninger erstattes af nye biler i stedet for helt identiske

brugte importerede udenlandske biler. Det svarer til at de biler, der vil blive skrottet ekstra efter regelændringerne har en restlevetid på ca. 1/3 af deres samlede forventede levetid uden uheld, men er nedskrevet til ca. 1/5.

Under antagelse af, at omkring 1/3 af de færdsels-skadede biler, der skrotes ekstra som følge af lovfor-slaget erstattes af nye biler i samme år, som skaden sker, omkring 1/3 i året efter og 1/3 2 år efter vil den samlede virkning på statens finanser af forslaget med betydelig usikkerhed kunne opgøres til:

År	Mill. kr
Gennemsnit over en lang årrække	300
2000	350
2001	600
2002	750
2003	700
2004	600
2005	450
2006	300
2007	200
2008	150
2009	100
2010	100
2011	100
2012-	svinger omkring 300

Hertil kommer en afledt effekt på provenuet fra ansvarsforsikringsafgiften på ca. 10 mill. kr. om året.

Det skal understreges, at der er betydelig usikkerhed ved opgørelsen af provenuvirkningen herunder provenuets fordeling på finansår mv.

Forslaget vil medføre højere omkostninger ved bilhold på henvend 0,1 pct. Det vil være omkostningerne ved at holde ældre biler, der vil stige.

De ekstra omkostninger ved ældre bilhold vil netto medføre en mindre bilbestand på ca. 0,5 pct. svarende til et fald i de årlige registreringer på ca. 500 biler i gennemsnit over årene.

På et usikkert grundlag skønnes provenuvirkningen af forslaget at være på ca. 390 mill. kr i år 2000. Finansårsvirkningen vil i år 2000 være på 360 mill. kr.

Ligeledes på et usikkert grundlag skønnes det, at provenuvirkningen vil være på ca. 610 mill. kr i 2001, ca. 760 mill. kr i 2002. Fra 2003 til 2011 vil provenuvirkningen svinge mellem ca. 110 mill. kr. og ca. 710 mill. kr. Provenuvirkningen vil herefter svinge omkring ca. 310 mill. kr.

Avance indregnet i den afgiftspligtige værdi

Provenuvirkningen som følge af, at den beregnings-mæssige avanceprocent for registreringsafgiften på 7,5 pct hæves til 8,5 pct. i 2000 og 9 pct. i 2001 vil være på ca. 175 mill. kr. i år 2000 og ca. 250 mill. kr. i 2001. Finansårsvirkningen vil dog alene være på ca. 160 mill. kr. i år 2000.

Erhvervsøkonomiske virkninger.

Fradrag i afgiften for personbiler med særligt lavt brændstofforbrug

Forslaget skønnes at give erhvervene en marginal lempelse, da lempelsen på kort sigt vil være på under 1 mill. kr. om året og under 5 mill. kr om året på længere sigt. Hertil kommer det tab på brændstoffor-brugsafgiften, der opstår som følge af, at en personbil lever i mere end ét år. Forudsættes det, at levetiden for en personbil er 13,5 år vil gevinsten pr. bil være ca. 25.000 kr.

Fradrag for trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger

Forslaget vil ikke have konsekvenser for bilforhandlerne, idet de vil vælte afgiftsstigningen videre. Forslaget vil dermed ikke belaste bilforhandlerne men bilkøberne.

Erhvervenes andel af den samlede bilpark er på under 10 pct. Erhvervenes andel af nyvognskøbet er dog meget større. Erhvervene beholder typisk bilerne i få år. Erhvervsbelastningen af registreringsafgiften er dog alene det værditab, der sker for afgiftselementet i bilpriserne i de år, de nyere biler er i erhverv. Afskrivningerne er imidlertid forholdsvis store på de nyere biler. Det skønnes, at erhvervenes vil blive belastet med ca. 85 mill. kr. om året. Resten af belastningen vil vedrøre husholdningerne, herunder husholdninger med firmabilordninger.

Det skal bemærkes, at personbilforbruget i erhverv i vid udstrækning finder sted i de mere hjemmemarkedsorienterede erhverv, hvor man kan forvente, at øgede omkostninger vil blive væltet over i højere priser.

Færdselsskadede motorkøretøjer

Som nævnt hersker der betydelig usikkerhed om de økonomiske virkninger, herunder provenumæssige. En tilsvarende usikkerhed hersker omkring de erhvervsøkonomiske virkninger, der afgives med samme forbehold for usikkerhed som de provenumæssige bemærkninger.

Ved fuldstændig uændret adfærd vil provenuvirkningen fra registreringsafgiften på helårsbasis være på ca. 200 mill. kr. Uændret adfærd er imidlertid urealistisk.

De biler, der vil blive berørt af de ændrede regler vil nemlig blive så dyre at reparere, når man også tager hensyn til afgiften, at det bedre kan betale sig at købe en tilsvarende brugt bil.

Mererstatningerne eller omkostningerne ved at opgive de reparationer, der efter forslaget vil udløse afgift, og købe en tilsvarende brugt bil som den skadede før uheldet vil alene udgøre ca. 60 mill. kr. på helårsbasis, altså væsentlig mindre end provenuvirkningen.

Hvis reparationerne opgives, kommer der ikke direkte nogen provenuvirkning, men en virkning gennem at den øgede efterspørgsel efter brugte biler vil medføre en øget bruttotilgang til den danske bilbestand. Som nævnt under provenubemærkningerne vil bruttotilgangen sandsynligvis fortrinsvis ske gennem større nyvognssalg.

Når den øgede bruttotilgang er i form af et øget nybilsalg, vil den gennemsnitlige registreringsafgifts-

indtægt være ca. 50 pct. større end den afgift, bilejerne kunne have nøjes med at betale, hvis der havde været tale om import af brugte køretøjer. Merindtægterne for staten svarer derfor næppe til meromkostninger for skatteyderne, men er større. Man kan argumentere for, at meromkostningerne for skatteyderne er på omkring halvdelen af statens merindtægter.

Den samlede belastning af skatteyderne ved forslaget er således på helårsbasis vedrørende biler, der forulykker på ca. 110 mill. kr./år.

Erhvervenes andel af den samlede personbilpark er på vel under 10 pct. Erhvervenes andel af nyvognskøbet er dog meget større, men erhvervene beholder bilerne i forholdsvis få år.

Da afgiftsreglerne i praksis fortrinsvis vil berøre de ældre biler, vil en forholdsvis mindre del af de større forsikringspræmier berøre erhvervene, end hvad der svarer til erhvervenes andel af bilbestanden.

Højere brugtvoognspriser i forhold til nyvognspriserne vil isoleret set være til fordel for de erhverv, der køber mange nye biler og sælger dem som brugte efter få år. Denne effekt er ikke medregnet i erhvervsbelastningen.

Erhvervenes andel af de øgede omkostninger som følge af forslaget er ikke højere end erhvervenes andel af bilbestanden i Danmark.

Erhvervenes andel af omkostningerne kan på denne baggrund skønnes til ca. 5 mill. kr. på helårsbasis.

Resten af belastningen vil blive fordelt på fortrinsvis husholdninger og især de, der køber ældre biler.

Forslaget vil mere specifikt have betydning for omsætnings- og beskæftigelsesforholdene for den del af autobranschen, der skrotter og genopbygger færdselsskadede biler.

Af de biler, der færdselsskades vil omkring 9.000 færre blive repareret svarende til en reparationsomsætning på omkring 300 mill. kr. inklusive moms. Omsætningen i autoreparationsbranchen er på omkring 20 mia. kr. årligt eksklusivt moms.

Forslaget vil således medføre en omsætningsnedgang i branchen på godt 1 pct.

Genopbygning af færdselsskadede biler er dog ikke spredt jævnt ud over virksomhederne i branchen. Der er autoreparatører, der næsten ikke beskæftiger sig med genopbygning, mens andre henter en større del af omsætningen på reparation af færdselsskadede biler. I forhold til de samlede reparationer, der betales via forsikringer vil forslaget medføre et fald i omsætningen på godt 5 pct. Det er dog sjældent, at der er autoreparationsvirksomheder, der udelukkende har koncentreret sig om genopbygning af færdselsskadede biler.

I gennemsnit udgør værditilvæksten ved autoreparation ca. 1/3 af omsætningen, mens resten er brug af rå- og hjælpestoffer herunder reservedele. Hvis beskæftigelsesindholdet ved genopbygning af færdsels-skadede biler er det samme som i autoreparationsbranchen i gennemsnit vil en omsætningsnedgang på 300 mill. kr. inklusiv moms medføre et fald i beskæftigelsen i autoreparationsbranchen på ca. 250 personer.

I lyset af den gode beskæftigelsessituation er det forventningen, at faldet i beskæftigelsen fortrinsvis vil kunne ske gennem frivillig afgang, og at beskæftigelsesfaldet i autbranchen vil blive kompenseret ved beskæftigelsesfremgang i andre erhverv.

Avance indregnet i den afgiftspligtige værdi

Forslaget vil ikke have konsekvenser for bilforhandlerne, idet de vil vælte afgiftsstigningen videre. Forslaget vil dermed ikke belaste bilforhandlerne men bilkøberne.

Erhvervenes andel af den samlede bilpark er på under 10 pct. Erhvervenes andel af nyvognskøbet er dog meget større. Erhvervene beholder typisk bilerne i få år. Erhvervsbelastningen af registreringsafgiften er dog alene den afskrivning, der sker af afgiftselementet i bilpriserne i de år, hvor bilerne ejes af erhverv. Værditabet er imidlertid forholdsvis stort for de nyere biler. Det skønnes, at erhvervenes omkostninger vil blive belastet med ca. 45 mill. kr. i 2000 og ca. 65 mill. kr. i 2001. Resten af belastningen vil vedrøre husholdningerne, herunder husholdninger med firmabilordninger.

Det skal bemærkes, at erhvervenes personbilforbrug i vid udstrækning finder sted i de mere hjemmemarkedsorienterede erhverv. I de hjemmemarkedsorienterede erhverv kan forventes, at de forøgede omkostninger til bilhold vil blive væltet over i højere priser.

Miljømæssige konsekvenser.

Fradrag i afgiften for personbiler med særligt lavt brændstofforbrug

Prisen på de særligt brændstoføkonomiske biler falder og disse biler vil dermed komme ned på et prisniveau som andre biler af samme størrelse men med en dårligere brændstofsøkonomi. Dette vil resultere i at flere vælger brændstoføkonomiske biler, hvorved forbruget af dieselolie vil falde. Dieslbilerne har et større udslip af partikler og andre mere lokalmiljøbelastende udslip men en mindre CO₂-udledning end benzinerne. Da emissionsnormen for udslip af partikler og andre lokalmiljøbelastende udslip er fastsat som

antal partikler eller gram pr. km, vil et reduceret brændstofforbrug pr. km ikke automatisk påvirke partikeludslippet mv. Derimod vil CO₂ udledningen blive reduceret med et mindre brændselsforbrug.

Da der på nuværende tidspunkt ikke findes benziner, som kan køre mere end 25 km pr. literen vil det på kort sigt kun være dieslbilerne, der får en lavere afgift. Dette kan føre til, at salget af de særligt brændstoføkonomiske dieslbiler på kort sigt vil stige, idet prisforskellen mellem benziner og de brændstoføkonomiske dieslbiler reduceres. På lidt længere sigt kan der også komme brændstoføkonomiske benziner, som igen vil øge efterspørgslen efter disse biler. Som en følge heraf vil CO₂-udledningen falde, mens partikeludslippet og andre mere lokalmiljøbelastende udslip vil stige.

Da salget af brændstoføkonomiske biler vil være beskedent i de førstkomende år forventes samlet set et marginalt mindre udledning af CO₂, men et marginalt større udslip af partikler, Nox og HC.

Fradrag for trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger

Omkostningerne ved bilhold stiger med forslaget. Stigningen i omkostningerne ved bilhold vil tendere mod mindre forbrug af biler. Samlet stiger omkostningerne ved bilhold med ca. 340 mill. kr. svarende til ca. 0,45 pct. om året.

Under antagelse af at bilbestanden falder med 1 pct., hvis omkostningerne ved bilhold stiger 1 pct. vil forslaget medføre et fald i bilbestanden på knap 0,45 pct. svarende til knap 8.000 biler. Som en følge heraf reduceres CO₂-udledningen med knap 0,45 pct.

Færdselsskadede køretøjer

På samme måde som der hersker usikkerhed om de provenumæssige og erhvervsøkonomiske virkninger af forslaget hersker der usikkerhed om de miljømæssige virkninger af forslaget.

Omkostningerne ved bilhold stiger med forslaget. Stigningen i omkostningerne ved bilhold vil tendere mod mindre forbrug af biler. Samlet stiger omkostningerne ved bilhold med ca. 110 mill. kr. årligt, svarende til godt 0,1 pct.

Under antagelse af at bilbestanden falder 1 pct., hvis omkostningerne ved bilhold stiger 1 pct., vil forslaget medføre et fald i bilbestanden på henved 0,1 pct. svarende til 1.800 biler, når forslaget er fuldt indfaset. Faldet i bilhold vil fortrinsvis ske hos de bilister, der har et mindre kørselsbehov og som har anvendt ældre biler.

Faldet i f.eks. CO₂-udledninger fra bilbestanden vil derfor næppe udgøre mere end 0,06 pct., når forslaget er fuldt indfaset.

For de biler, der forulykker vil ca. 9.000 færre biler om året blive genopbygget. Selvom skrotningerne ikke netto vil falde helt så meget på længere sigt, jf. at de ældre biler, hvis de havde været repareret i alle tilfælde inden for en kortere årrække ville have været skrottet, vil der ske en fremskyndelse af skrotninger og dermed en foryngelse af bilparken. Foryngelsen af bilparken svarer til, at bilernes forventede gennemsnitlige levetid reduceres herved 1 år fra ca. 15 år til godt 14 år.

Biler der er ældre end ca. 10 år er sjældent udstyret med katalysator og udstødningerne af kulbrinter, kulilte og kvælstoffilter er derfor væsentlig større pr. km. end for biler udstyret med katalysator. Der gælder endvidere skærpede normer for helt nye biler i forhold til biler, der er mellem 1 og 9 år gamle.

En foryngelse af bilparken vil derfor ved uændret kørselsomfang medføre en reduktion i udledningerne af miljøskadelige stoffer. Denne reduktion fremrykkes som følge af, at de ældre biler på et tidligere tidspunkt skrotes.

Avance indregnet i den afgiftspligtige værdi

Omkostningerne ved bilhold stiger med forslaget. Stigningen i omkostningerne ved bilhold vil tendere mod mindre forbrug af biler. Samlet stiger omkostningerne ved bilhold med ca. 175 mill. kr. i 2000 og ca. 250 mill. kr. i 2001 og frem svarende til ca. 0,2 pct. i 2000 og ca. 0,3 pct. i 2001 og frem.

Under antagelse af, at bilbestanden falder med 1 pct., hvis omkostningerne ved bilhold stiger 1 pct., vil forslaget medføre et fald i bilbestanden på hved 0,3 pct. svarende til ca. 5.500 biler, når forslaget er fuldt indfaset. Som en følge heraf reduceres CO₂-udledningen med ca. 0,3 pct.

Administrative konsekvenser

Det skønnes, at forslaget vil medføre engangsudgifter for Told•Skat på 100.000 kr. til tilretning af edb-systemer og information. Derudover skønnes lovforslaget ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser.

Forholdet til EU-retten

Fradrag i afgiften for personbiler med særligt lav brændstofforbrug

Denne del af forslaget skal notificeres Europa-Kommissionen i overensstemmelse med Europaparlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (informationsprocedure direktivet) som ændret ved direktiv 98/48/EF.

Fradrag for trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger

Denne del af forslaget skal notificeres for Europa-Kommissionen i overensstemmelse med Europaparlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (informationsprocedure direktivet) som ændret ved direktiv 98/48/EF.

Færdselsskadede køretøjer

Denne del af ændringsforslaget indeholder ikke EU-retlige problemstillinger.

Avance indregnet i den afgiftspligtige værdi

I en sag anlagt af De Danske Bilimportører mod Skatteministeriet den 22. juni 1999 hævdes det bl.a., at registreringsafgiftslovens regel om indregning af mindst 7,5 pct. avance i den afgiftspligtige værdi strider mod EF-traktatens konkurrenceregler. Skatteministeriet deler ikke den opfattelse. Dette bygges bl.a. på, at det står forhandlerne frit for at tage en lavere avance end 7,5 pct. Det er alene muligheden for lade dette få indflydelse på afgiftsgrundlaget, der er begrænset.

Sammenfatning af økonomiske og administrative konsekvenser.

	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner	Helår: 2000 ca. 830 mill. kr. 2001 ca. 1.200 mill. kr. 2002 ca. 1.350 mill. kr. 2003 - 5 ca. 1.200 mill. kr. Fra 2006 700 - 900 mill. kr.	
Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner	Ingen	Engangsudgifter for Told•Skat på 100.000 kr.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Helår: 2000 ca. 120 mill. kr. Fra 2001 ca. 150 mill. kr. pr. år
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ikke i væsentligt omfang	Ikke i væsentligt omfang
Miljømæssige konsekvenser	Reduktion af CO ₂ -udledningen	Begrænset forhøjelse af udslippet af partikler og NO _x
Forholdet til EU-retten	Forslaget skal notificeres.	

Høring

Der er blevet foretaget høring af Miljøstyrelsen for så vidt angår den del af lovforslaget, der vedrører de særligt brændstoføkonomiske biler. Endvidere har et notat om den del af forslaget, der vedrører genopbygning af færdselsskadede biler, været til høring hos Forsikring & Pension.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til nr. 1

For at undgå unddragelse af afgift ved fremstilling af motorkøretøjer med udgangspunkt i allerede registrerede køretøjer er der i § 1, stk. 2 en regel om, at der skal betales afgift af et køretøj som efter reparation eller ombygning ikke i afgiftsmæssig henseende er identisk med et tidligere afgiftsberigtiget køretøj. Spørgsmålet om hvorvidt et køretøj er identisk med et tidligere registreret er ikke nærmere defineret i registreringsafgiftsloven. Udmøntningen af fritagelsesbestemmelser i § 3, stk. 2, hvorefter skatteministeren kan fastsætte regler om afgiftsfri reparation og ombygning af køretøjer samt afgiftsberigtigelse af køretøjer, der har mistet deres afgiftsmæssige identitet, jf. bekendtgørelse 502 af 21. juni 1999 kapitel 3 og 4, sætter imidlertid en række tekniske og økonomiske grænser for reparation og genopbygning, som ikke kan overskrides uden at der skal betales afgift.

Da det med ændring nr. 9 foreslås, at reglerne om reparation og genopbygning af færdsels-, slid- og tæringskadede køretøjer indføres i registreringsafgifts-

loven foreslås det, at der henvises til disse nye bestemmelser i registreringsafgiftslovens § 1, stk. 2.

Til nr. 2

Reglerne om afgiftsfri reparation og ombygning af køretøjer samt afgiftsberigtigelse af køretøjer, der har mistet deres afgiftsmæssige identitet fastsættes i dag ved bekendtgørelse. Det foreslås, at de nye regler, jf. bemærkningerne til nr. 9, optages i loven som §§ 7 og 7a.

Til nr. 3

For personbiler kan der efter registreringsafgiftsloven fastsættes fradrag i afgiften for visse typer af trafiksikkerhedsfremmende udstyr inden for en ramme på 3.000 kr. Fradragene fastsættes af skatteministeren efter forhandling med trafikministeren. Der er i dag efter bekendtgørelse fastsat fradrag for godkendte rullesele på bagsædets yderpladser - 2.000 kr., højre sidespejl, der kan justeres indefra - 300 kr., ekstra, højt monteret stoplygte - 400 kr. og bagrudevisker og -vasker - 300 kr.

For varebiler er rammen i alt 1.100 kr. Der er fastsat fradrag beløb for højre sidespejl, der kan justeres indefra - 300 kr., ekstra, højt monteret stoplygte - 200 kr. og bagrudevisker og -vasker - 600 kr.

Det foreslås, at de specificerede regler indføres i loven, samtidigt med at fradragene i afgiften af personbiler for rullesele på bagsædets yderpladser og ekstra højt monteret stoplygte udgår.

Til nr. 4

Ændringen er en konsekvens af ændring nr. 2.

Til nr. 5

Ændringen er en konsekvens af forslaget om fradrag i afgiften for personbiler med særligt lavt brændstofforbrug, jf. nr. 6.

Til nr. 6

Efter lovforslaget gives der et nedslag i registreringsafgiften til særligt brændstoføkonomiske personbiler. Nedslaget sker efter en forbrugsskala med fire trin for biler, der indregistreres i årene 2000-2005 og efter en skala med tre trin for biler, der indregistreres

i årene 2006-2010. Fra og med 2011 gives der ikke længere noget nedslag i registreringsafgiften.

Den enkelte bils brændstofforbrug fastlægges efter lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler - den grønne ejerafgift, og knytter sig til EU's regler om typegodkendelse af køretøjer.

Nedslaget gives i selve afgiften, og der skal derfor ved beregningen af nedslaget først foretages en opgørelse af registreringsafgiften efter de almindelige regler, hvorefter nedslaget kan beregnes ud fra de angivne skalaer.

Eksempel på udregning af registreringsafgift for en dielselbil, der indregistreres i 2000, og som kører 33 km pr. liter, hvilket medfører et nedslag på 2/6 af registreringsafgiften.

Dieseldrevet	Gældende regler, kr.	Forslag, kr.
Pris før afgift incl. moms	85.394	86.188
Fradrag for ABS-bremser	4.165	4.165
Fradrag for 2 sikkerhedspuder	2.560	2.560
Afgiftspligtig værdi	78.669	79.463
Afgift	101.854	103.284
Afgiftsfradrag (seler, stoplygte, mv.)	3.000	600
Afgift efter afgiftsfradrag	98.854	102.684
Pris på gaden excl. levering	184.248	188.872
Afgift efter nedslag (2/6)	98.854	68.456
Pris på gaden efter nedslag excl. levering	184.248	154.644

Eksempel på udregning af registreringsafgift for en benzinbil, der indregistreres i 2000, og som kører 25

km pr. liter, hvilket medfører et nedslag på 1/6 af registreringsafgiften.

Benzindrevet	Gældende regler, kr.	Forslag, kr.
Pris før afgift incl. moms	85.394	86.188
Fradrag for ABS-bremser	4.165	4.165
Fradrag for 2 sikkerhedspuder	2.560	2.560
Afgiftspligtig værdi	78.669	79.463
Afgift	101.854	103.284
Afgiftsfradrag (seler, stoplygte, mv.)	3.000	600
Afgift efter afgiftsfradrag	98.854	102.684
Pris på gaden excl. levering	184.248	188.872
Afgift efter nedslag (1/6)	98.854	85.570
Pris på gaden efter nedslag excl. levering	184.248	171.758

Til nr. 7

Ændringen er en konsekvens af forslaget om fradrag i registreringsafgiften for personbiler med særligt lavt brændstofforbrug, jf. nr. 6.

Til nr. 8

Ændringen er en konsekvens af ændring nr. 2.

Til nr. 9

Ifølge registreringsafgiftslovens § 1, stk. 2, skal der svares afgift af registreringspligtige køretøjer, som efter reparation eller ombygning ikke er afgiftsmæssigt identiske med et tidligere afgiftsberigtiget køretøj. Når det gælder forsikringskader har man valgt en økonomisk indfaldsvinkel ved at fastsætte regler om

F. t. l. vedr. registreringsafgift af motorkøretøjer m.v.

fritagelse, jf. § 3, stk. 3. Reglerne vedrører biler, hvor omkostningerne ved udbedring af skader i følge taksa-tors opgørelse er over 75 pct. af køretøjets handels-værdi incl. afgift umiddelbart før skadestidspunktet, mens køretøjer der er skadet for mindre end 75 pct. er umiddelbart fritaget for afgift. Er omkostningerne hø-jere end bilens værdi umiddelbart før skadestidspunk-tet, skal der betales afgift på ny, idet grænsen dog kan tillægges 10 pct. pr. år køretøjet er over 5 år gammelt. Tillægget kan dog højst udgøre 50 pct.

Det foreslås, at den nuværende værdigrænse for afgiftsfri reparation af færdselsskadede motorkøretøjer, der er fastsat i bekendtgørelsen ændres til en fast grænse på 75 pct., der optages i loven.

For de øvrige køretøjskategorier gælder højere pro-centsatser. Færdselsskadede køretøjer, hvor omkost-ningerne til reparation og genopbygning er under 15.000 kr. foreslås fritaget for afgift.

De nugældende regler om afgiftsfri reparation og genopbygning af tærede og nedslidte køretøjer er op-delt i regler for reparation og genopbygning med hen-blik på salg og reparation og genopbygning for køre-tøjer i privat eje, hvor genopbygningen ikke sker med henblik på salg. Endvidere er der en række fælles reg-ler.

Fælles for reparation og genopbygning af tærede og nedslidte køretøjer gælder, at der ikke må ske ændrin-ger med hensyn til motorkøretøjets fabrikat, model, type og årgang, at eventuel udskiftning af motorkøre-tøjets motor ikke må medføre en effektforøgelse på over 20 pct. i forhold til motorkøretøjets originale mo-toreffekt, og at genopbygningen af motorkøretøjet er udført ved anvendelse af reservedele, herunder skar-ringsdele, af art og beskaffenhed, som normalt fore-findes på og forhandles fra automobilforhandlerens og -værkstedernes lagre af nye reservedele, eventuelt med tilsvarende brugte reservedele. Der må ikke an-vendes nyt reservedelskarrosseri, chassis eller -stel. Der må heller ikke fra andet motorkøretøj anvendes karrosseri, chassis, stel eller større dele af disse kom-ponenter end forannævnte reservedele.

Endvidere er det efter bekendtgørelsen fastsat, at motorkøretøjets genopbygning skal udføres af en momsregistreret virksomhed.

For motorkøretøjer, som genopbygges i salgseje-med gælder det derudover, at udgifterne til genopbyg-ningen ikke må overstige en reparationsgrænse, der er fastsat som den almindelige pris for et tilsvarende mo-torkøretøj i normalt vedligeholdt og registreringsklar stand, inklusive afgifter ved kontant salg til bruger. Reparationsgrænsen forhøjes med 10 pct. for hvert hele år, motorkøretøjets alder overstiger 5 år regnet

fra motorkøretøjets første registrering. Tillægget kan højst udgøre 50 pct. Udgifterne til genopbygningen må dog højst andrage 50.000 kr.

Endvidere kan udgifter til motorkøretøjets maling, lakering og rustbeskyttelse holdes uden for genopbyg-ningens omkostningerne.

Motorkøretøjer, der tilhører private, og hvis genop-bygning ikke sker med henblik på salg, og som har været registret for ejeren og ikke har været afmeldt i mindst 1/2 år forud for genopbygningen, er fritaget for afgift, når de fælles regler og tekniske krav er opfyldt.

Med lovforslagets affattelse af § 7 a foreslås regler om afgiftsfri reparation af tærede og nedslidte køretø-jer. Reglerne svarer i store træk til de regler der er i dag er fastsat ved bekendtgørelse. Den faste økonomi-ske overgrænse for renovering af slidte og tærede kø-re-tøjer er dog forhøjet fra 50.000 kr. til 75.000 kr., svarende til den prisudvikling, der har været siden den nuværende beløbsgrænse blev fastsat i 1985. Samti-digt foreslås det, at bekendtgørelsens krav om, at den renoverende virksomhed skal være momsregistreret, udgår i forbindelse med, at bestemmelserne kommer til at fremgå af loven.

Både når det gælder færdselsskadede biler mv. og tæringsskader er der i dag nogle administrative procedurer med hensyn til afmelding fra motorregisteret mv. som ikke kommer til at fremgå direkte af loven. Derfor er der foreslået indsat en bemyndigelse til skat-teministeren til at fastsætte nærmere administrative bestemmelser.

Til nr. 10 og 11

Som værn mod at bilforhandlerne flytter avancen væk fra nye biler, hvor den er belastet med op til 180 pct. registreringsafgift, over på andre ikke afgiftpligtige varer (typisk det efterfølgende salg af den brugte bil der indgår i handlen), er registreringsafgiften i dag fastsat efter en pris, der indeholder mindst 7,5 pct. for-handleravance. Avancen kan godt være lavere end 7,5 pct. men det må ikke påvirke afgiften.

Det foreslås, at der fra 2001 indregnes mindst 9 pct. i forhandleravance i den afgiftspligtige værdi. Som en overgangsordning skal der i 2000 medregnes mindst 8,5 %, jf. bemærkningerne til § 3.

Til nr. 12

Ændringen er en konsekvens af forslaget om fra-drag i afgiften for personbiler med særligt lavt brænd-stofforbrug, jf. nr. 6.

Til nr. 13

Ændringen er en konsekvens af ændring nr. 2.

Til nr. 14 og 15

Straffebestemmelsen i § 27, stk. 1, nr. 3, foreslås delt op i to særskilte numre, således at bestemmelserne bliver lettere tilgængelige.

Samtidig foreslås det præciseret, at strafbarheden for anvendelse af et afgiftspligtigt køretøj, som ikke er afgiftsberigtiget også omfatter tilfælde, hvor der ikke er meddelt tilladelse efter bestemmelserne i § 3 a, stk. 1 og 7, til den pågældende anvendelse. § 3 a, stk. 1 og 7, vedrører reglerne om løbende registreringsafgift af udenlandske firmabiler og om dagsafgift ved herboendes brug af en udenlandsk arbejdsgiver udenlandske køretøjer, jf. lov nr. 385 af 2. juni 1999.

Ændringerne medfører ikke ændringer i den nuværende retstilstand på området.

Til nr. 16

Henvisningen til § 7 og 7a (den ophævede skrotpræmieringsordning) ændres til en henvisning til tidligere lovgivning, idet § 7 og 7a med nærværende forslag får et andet indhold.

Til nr. 17

Ændringen er en konsekvens af ændring nr. 2 og 9

Til § 2

Forslaget om at give nedslag i registreringsafgiften for særligt brændstoføkonomiske biler indeholder en økonomisk tilskyndelse til at købe netop den slags biler. Da der er tale om en nyskabelse i forbindelse med afgiftsberegningen for personbiler, ønsker regeringen at følge udviklingen ganske nøje. Skatteministeren

fremlægger derfor i 2002 en redegørelse, der beskriver virkningerne af bestemmelserne om nedslag i registreringsafgiften for særligt brændstoføkonomiske biler.

Som et led i bestræbelserne på at øge kvaliteten i lovgivningen har regeringen udtaget lovforslagets bestemmelser om genopbygning af færdselsskadede biler til særlig overvågning i en tre årig periode, dvs. i årene 2000-2002. Skatteministeren fremlægger derfor i 2002 en redegørelse om de pågældende bestemmelser. Redegørelsen skal indeholde en belysning af, om intentionerne med lovforslaget er blevet opfyldt.

Til § 3

Det foreslås, at den del af lovforslaget, der vedrører de færdselsskadede køretøjer først får virkning for køretøjer, hvor skaden er sket efter den 1. januar år 2000 eller senere.

I perioden fra 1. januar 2000 til 31. december 2001 foreslås som en overgangsordning en procentsats på 8,5 for den avance, der skal være indregnet i den afgiftspligtig værdi af køretøjerne, jf. § 2 stk. 3.

Endvidere foreslås, at biler, der er købt eller hvorom der er indgået bindende kontrakt om køb med slutbrugeren inden lovens fremsættelse, og afgiftsberigtiges inden udgangen af marts måned år 2000, kan afgiftsberigtiges efter de nugældende regler om indregning af avance i den afgiftspligtige værdi. Overgangsreglen gælder således ikke handler indgået mellem f.eks. forhandler og importør eller importør og fabrikant.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 1. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Der svares afgift af køretøjer som nævnt i stk. 1, som efter reparation eller ombygning ikke i afgiftsmæssig henseende er identisk med et tidligere afgiftsberigtiget køretøj. Afgiften svares inden et køretøj tages i brug efter reparation eller ombygning. Der foretages fornyet beregning af afgift for et motorkøretøj omfattet af § 3 a, stk. 1 eller 6, som efter reparation eller ombygning ikke i afgiftsmæssig henseende er identisk med det motorkøretøj, for hvilket der tidligere er beregnet afgift. Henføres motorkøretøjet efter reparation eller ombygning under reglerne i § 3 a, stk. 1 eller 6, betales afgift efter reglerne i § 3 a, stk. 2.

§ 3. ---

Stk. 2. Skatteministeren kan fastsætte regler om afgiftsfri reparation og ombygning af køretøjer samt afgiftsberigtigelse af køretøjer, der har mistet deres afgiftsmæssige identitet.

Stk. 3. Efter regler, der fastsættes af skatteministeren efter forhandling med justitsministeren, kan der for nye køretøjer ydes fradrag i afgiften for særligt trafikikkerhedsfremmende udstyr. Fradragene, der fastsættes for hver udstyrsgenstand, kan tilsammen højst udgøre 3.000 kr. for personbiler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, og § 5 a, stk. 1, nr. 1, og busser afgiftsberigtiget efter § 5 a, stk. 1, nr. 2, og 1.100 kr. for varebiler afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1.

Stk. 4. De i stk. 3 nævnte fradrag i afgiften er betinget af, at udstyrsgenstandene er monteret af fabrikations- eller importørvirksomheden.

Lovforslaget

§ 1

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 222 af 14. april 1999, som ændret ved §§ 8 og 9 i lov nr. 325 af 28. maj 1999, lov nr. 380 af 2. juni 1999 og lov nr. 385 af 2. juni 1999, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 3, 1. pkt. indsættes efter »afgiftsberigtiget køretøj«:

»jf. dog § 7 og 7a«.

2. § 3, stk. 2, ophæves.

Stk. 3 - 5 bliver herefter stk. 2 - 4.

3. § 3, stk. 3, der bliver stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. For nye biler, der er forsynet med de nedenfor angivne trafikikkerhedsfremmende udstyrsgenstande, nedsættes afgiften med følgende beløb:

Bilag 1 nedenfor

4. I § 3, stk. 4, der bliver, stk. 3 ændres »stk. 3« til: »stk. 2«.

Gældende formulering

Lovforslaget

Stk. 5. ---

§ 3 a. ---

Stk. 2-4. ---

Stk. 5. Overgår et motorkøretøj til varig anvendelse her i landet ved salg eller anden overdragelse eller i forbindelse med, at ejeren af et køretøj omfattet af stk. 1, nr. 1, tager varigt ophold her i landet, forfalder resten af afgiften, medmindre afgiften af motorkøretøjet i stedet berigtiges efter reglerne i § 4, stk. 3-6.

Stk. 6-8. ---

§ 4. ---

Stk. 2-4. ---

5. I § 3a, stk. 5, ændres »§ 4, stk. 3 - 6« til: »§ 4, stk. 5 - 9«.

6. I § 4 indsættes efter stk.1:

»Stk. 2.

1) I årene 2000 til 2005 gives et nedslag i registreringsafgiften efter stk. 4 på:

4/6 for dieseldrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på mindst 45 km pr. liter og for benzindrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på mindst 40 km pr. liter,

3/6 for dieseldrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 45 km pr. liter, men ikke under 37,5 km pr. liter og for benzindrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 40 km pr. liter, men ikke under 33,3 km pr. liter,

2/6 for dieseldrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 37,5 km pr. liter, men ikke under 32,1 km pr. liter og for benzindrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 33,3 km pr. liter, men ikke under 28,6 km pr. liter, og

på 1/6 for dieseldrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 32,1 km pr. liter, men ikke under 28,1 km pr. liter og for benzindrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 28,6 km pr. liter, men ikke under 25 km pr. liter.

2) I årene 2006 til 2010 gives et nedslag i registreringsafgiften efter stk. 3 på:

*Gældende formulering**Lovforslaget*

3/5 for dieseldrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på mindst 45 km pr. liter og for benzindrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på over 40 km pr. liter.

2/5 for dieseldrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 45 km pr. liter men ikke under 37,5 km pr. liter og for benzindrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 40 km pr. liter, men ikke under 33,3 km pr. liter, og

på 1/5 for dieseldrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 37,5 km pr. liter, men ikke under 32,1 km pr. liter og for benzindrevne personbiler, der har et brændstofforbrug på under 33,3 km pr. liter, men ikke under 28,6 km pr. liter.

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

Stk. 4. Nedslag i registreringafgiften efter stk. 2, nr.1, har virkning for diesel- og benzindrevne personbiler, der indregistreres i perioden 1. januar 2000 til og med 31. december 2005. Nedslag i registreringafgiften efter stk. 2, nr. 2, har virkning for diesel- og benzindrevne personbiler, der indregistreres i perioden 1. januar 2006 til og med 31. december 2010.«.

Stk. 2-6 bliver herefter stk. 5-9.

7. I § 4,stk. 5, som bliver stk. 8, ændres »stk. 1 og 3« til: »stk. 1 og 6«.

Stk. 5. De i stk. 1 og 3 fastsatte beløbsgrænser reguleres årligt med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Der tillægges 1,0 procentpoint for hvert finansår. Procenten beregnes med én decimal. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste kronebeløb, der er deleligt med 100. Regulering efter 1. pkt. foretages første gang med virkning for 1999.

Gældende formulering

Stk. 6. For brugte køretøjer med en alder indtil 1 år, jf. stk. 3 og 4, nedsættes den afgiftspligtige værdi efter stk. 3 med 17 pct. af det samlede beløb af de fradrag i afgiften, der efter § 3, stk. 3, og med 30 pct. af de fradrag i den afgiftspligtige værdi efter § 8, stk. 7, kunne være foretaget ved køretøjets afgiftsberigtigelse som nyt.

§ 7. (Ophævet)

Lovforslaget

8. I § 4, *stk. 6*, der bliver *stk. 9* ændres: » jf. *stk. 3* og *4*« til: »jf. *stk. 6* og *7*« og »§ *3*, *stk. 3*« til: »§ *3*, *stk. 2*«.

9. Efter § 6 indsættes:

»Reparerede og ombyggede køretøjer

§ 7. Der svares afgift af tidligere afgiftsberigtigede motorkøretøjer, medmindre disse er omfattet af § 10, stk. 4, der er genopbygget efter at have været ødelagt ved færdselsuheld, eksplosion, ildebrand m.m., såfremt disse er omfattet af en skadesforsikring og såfremt udgiften indbefattet merværdiafgift til fuldstændig udbedring af de ved færdselsuheld m.v. skete skader overstiger 75 pct. af handelsværdien før uheldet for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 4, 80 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1, 90 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 3, 85 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 5a og 90 pct. for køretøjer afgiftsberigtiget efter § 6. Der beregnes dog ikke afgift i tilfælde, hvor udgiften til skadens udbedring er under 15.000 kr. indbefattet merværdiafgift. Afgiften beregnes som for nye køretøjer, dog uden tillæg eller fradrag for eventuelt manglende sikkerhedspuder.

Stk. 2. Køretøjets handelsværdi før skaden fastsættes af forsikringsselskabet. Handelsværdien er genanskaffelsesprisen for motorkøretøjet, inkl. afgift, umiddelbart før uheldet under hensyn til alder, antal kørte kilometer, vedligeholdelsesstand og slitage. For motorkøretøjer, der er registreret som fabriksnye inden for det sidste år før uheldet, og som på skadestidspunktet har kørt højst 25.000 km, sættes handelsværdien til motorkøretøjets værdi som nyt, inklusive afgift.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Stk. 3. Udgifterne til genopbygning af køretøjet opgøres af forsikringsselskabet. Opgørelsen skal indeholde samtlige udgifter til genopbygningen inkl. merværdiafgift, herunder maling og lakering. Opgørelsen skal indeholde en specifikation over dele, som skal udskiftes, med anførsel af priserne på disse. Opgørelsen skal ske på grundlag af bruttopriser på nye reservedele, herunder nyt karrosseri.

Stk. 4. For genopbygning af færdselskadede køretøjer tilhørende virksomheder, der råder over mere end 10 afgiftsberigtigede køretøjer, der ikke er omfattet af en kaskoforsikring, finder stk. 1 tilsvarende anvendelse.

Stk. 5. Den i stk. 1 nævnte grænse for afgiftspligt på 75 pct. af handelsværdien for udgiften til genopbygning af køretøjer afgiftsberigtiget efter § 4 nedsættes til 65 pct., såfremt køretøjets ejer eller en ellers berettiget ikke tilbydes den efter stk. 2 fastsatte handelsværdi, når skaden er opgjort til mere end 65 pct. af handelsværdien.

Stk. 6. Køretøjer, der efter forsikringsselskabets opgørelse efter stk. 2 - 3 omfattes af stk. 1 og køretøjer hvor skaden afregnes kontant og reparationen gennemføres efter ejerens eller en anden dertil berettigets bestemmelse og regning, afmeldes fra motorregisteret.

Stk. 7. Skatteministeren fastsætter nærmere administrative regler for motorkøretøjer omfattet af stk. 1 - 6.

§ 7 a. (Ophævet)

§ 7a. Reparerede og genopbyggede køretøjer hvoraf der tidligere er betalt registreringsafgift og som er beskadiget som følge af tæring, slitage og lignende, og hvor reparation udføres løbende som almindelig vedligeholdelse er fritaget for afgift.

Stk. 2. Fritagelsen efter stk. 1 er betinget af følgende:

- 4) Køretøjet skal efter genopbygningen svare til det i registreringsattesten omhandlede køretøj. Der må således ikke ske ændringer med hensyn til køretøjets fabrikat, model, type og årgang,

*Gældende formulering**Lovforslaget*

- 5) Udskiftning af køretøjets motor, eventuelt til en motor med anden drivkraft, må ikke indebærer en effektforøgelse på over 20 pct. i forhold til køretøjets originale motoreffekt,
- 6) Genopbygningen af køretøjet skal være udført ved anvendelse af reservedele, herunder skarringsdele, af en art og beskaffenhed, som normalt forefindes på og forhandles fra automobilforhandlernes og -værkstedernes lagre af nye reservedele, eventuelt med tilsvarende brugte reservedele. Der må ikke anvendes nyt reservedelskarrosseri, chassis eller -stel. Der må heller ikke fra andet køretøj anvendes karrosseri, chassis, stel eller større dele af disse komponenter end de nævnte reservedele.

Stk. 3. Større samlede reparationer og genopbygninger, der sker med henblik på salg, er fritaget for afgift, hvis betingelserne i stk. 2 er opfyldt og omkostningerne ved reparation og genopbygning ikke overstiger den almindelige pris for et tilsvarende køretøj i normalt vedligeholdt og registreringsklar stand, inklusive afgifter ved kontant salg til bruger. Udgifterne til genopbygningen må dog højst andrage 75.000 kr. For køretøjer, hvis alder overstiger 5 år, kan omkostningerne ved genopbygning overstige den almindelige pris for et tilsvarende køretøj ved kontant salg til bruger med 10 pct. for hvert hele år, køretøjets alder overstiger 5 år regnet fra køretøjets første registreringsdato. Tillægget kan dog højst udgøre 50 pct. 1. - 4. pkt. gælder dog ikke motorkøretøjer, der er omfattet af § 10, stk. 4.

Stk. 4. Reparatørvirksomheden opgør omkostningerne ved genopbygningen på grundlag af reparatørvirksomhedens almindelige bruttopriser, inklusive merværdiafgift. Opgørelsen skal indeholde en specifikation over dele, som er udskiftet, og arbejdsydelser, som er udført på køretøjet, med anførsel af priserne på disse indbefattet den avance, der i almindelighed indgår i priser for reparationsydelser af den pågældende art.

Stk. 5. Hvis betingelserne for afgiftsfritagelse efter stk. 1 - 4 ikke er opfyldt, skal køretøjet anmeldes til afgiftsberigtigelse hos de statslige told- og skattemyndigheder.

Gældende formulering

§ 8. Den afgiftspligtige værdi for et nyt køretøj er dets almindelige pris, indbefattet merværdiafgift, men uden afgift efter denne lov, ved salg til bruger her i landet på registreringstidspunktet eller, hvis de statslige told- og skattemyndigheder inden køretøjets registrering udsteder bevis for afgiftsberigtigelsen, på tidspunktet for bevisets udstedelse. I den afgiftspligtige værdi af nye køretøjer indregnes altid mindst 7,5 pct. i forhandleravance. Den afgiftspligtige værdi må ikke indeholde negativ importavance, jf. dog § 9, stk. 3 og 4. Såfremt told- og skattemyndighederne konstaterer, at elementer, herunder avance, som indgår i beregningen af den afgiftspligtige værdi, overflyttes eller faktureres, så de ikke længere omfattes af den afgiftspligtige værdi, kan de transaktioner, hvor den pågældende overflytning eller omfakturering er konstateret, tilsidesættes i relation til afgiften.

Stk. 2-8. ---

§ 9. ---

Lovforslaget

Stk. 6. Skatteministeren fastsætter nærmere administrative regler for motorkøretøjer omfattet af stk. 1 - 5.«.

10. I § 8, *stk. 1*, ændres »7,5 pct.« til »9 pct.«.

11. I § 9, *stk. 2*, ændres to steder »7,5 pct.« til »9 pct.«.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Stk. 2. Er der anmeldt en pris for et køretøj efter stk. 1, anvendes denne pris som køretøjets afgiftspligtige værdi. Såfremt køretøjet sælges til en højere pris end den, der er anmeldt efter stk. 1, anvendes dog denne salgspris som køretøjets afgiftspligtige værdi. Køretøjet kan ikke afgiftsberigtiges på grundlag af en lavere pris end den anmeldte, medmindre det kan godtgøres, at den lavere pris indeholder de elementer, som efter § 8, stk. 1 og 3, indgår i den afgiftspligtige værdi. Såfremt forhandleravancen ned sættes til under 7,5 pct., forhøjes den afgiftspligtige værdi med 25 pct. af forskellen mellem en beregnet forhandleravance på 7,5 pct. og den faktiske forhandleravance. Forhandlere underretter de statslige told- og skattemyndigheder om afvigelser fra den anmeldte pris.

Stk. 3-5. ---

§ 10. ---

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. Den afgiftspligtige værdi for køretøjer, der er mere end 35 år gamle, jf. § 4, stk. 3, og fremtræder som ved første registrering, er køretøjets brugsværdi.

§ 25. ---

Stk. 2-4. ---

Stk. 5. De statslige told- og skattemyndigheder kan hos forsikrings selskaber og automobilværksteder m.m. indhente enhver oplysning, som er nødvendig for kontrollen med de i medfør af § 3, stk. 2, fastsatte regler.

§ 27. Med bøde straffes den, der forsætligt eller groft uagtsomt:

1)-2) ---

12. I § 10, stk. 4, ændres: »jf. § 4, stk. 3« til: »jf. § 4, stk. 6«.

13. I § 25, stk. 5, ændres »§ 3, stk. 3« til: »§ 3, stk. 2«.

14. I § 27, stk. 1, indsættes efter nr. 2, som nyt stykke:

»3) Anvender et afgiftspligtigt køretøj, som ikke er afgiftsberigtiget, eller for hvilket der ikke er meddelt tilladelse efter bestemmelserne i § 3 a, stk. 1 og 7,«.

Nr. 3-5 bliver herefter til nr. 4-6.

15. § 27, stk. 1, nr. 3, der bliver nr. 4, affattes således:

Gældende formulering

3) anvender et afgiftspligtigt køretøj, som ikke er afgiftsberigtiget, eller anvender et køretøj, der er fritaget for afgift, eller hvoraf der er betalt afgift efter bestemmelserne i § 5, stk. 1-5, § 5 a, stk. 1, eller § 6, stk. 1, i strid med de betingelser, der gælder for fritagelsen eller afgiftsberigtigelsen efter den pågældende bestemmelse,

4) - - -

5) anvender et køretøj, der er afmeldt af motorregisteret efter reglerne i lovens § 7, stk. 1 og 2, og § 7 a.

Stk. 2-4. - - -

§ 29 a. Landsskatteretten påkender klager over de statslige told- og skattemyndigheders afgørelser i 1. instans af

1) spørgsmål om, hvorvidt et motorkøretøj er afgiftspligtigt efter § 1, stk. 2 og 3,

2) spørgsmål om omfanget af en afgiftsfritagelse efter § 2 og § 3, stk. 1-4,

3)-4) - - -

Stk. 2. - - -

Lovforslaget

»Anvender et afgiftspligtigt køretøj, der er fritaget for afgift, eller hvoraf der er betalt afgift efter bestemmelserne i § 5, stk. 1-5 og 7, § 5 a, stk. 1, eller § 6, stk. 1, i strid med de betingelser, der gælder for fritagelsen eller afgiftsberigtigelsen efter den pågældende bestemmelse.«.

16. § 27, stk. 1, nr. 5, som bliver nr. 6, affattes således:

»6) anvender et køretøj der er afmeldt af motorregisteret efter reglerne om tilbagebetaling af afgift for ældre køretøjer i tidligere lovgivning.«.

17. I § 29 a, stk. 1 ændres "§ 1, stk. 2 og 3," til: "§ 1, stk. 2 - 3 og §§ 7 og 7a," og "§ 3, stk. 1 - 4," til: "§ 3, stk. 1 - 3,".

Bilag 1

Køretøjskategori:	Udstyrsgenstand		
	Højre sidespejl, som er justerbart ved indvendig betjeningsanordning:	Bagrudevisker og -vasker:	Ekstra, højt monteret stoplygte:

- | | | | |
|--|---------|---------|-----------|
| 1) Personbiler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, og § 5 a, stk. 1, nr. 1, og busser afgiftsberigtiget efter § 5 a, stk. 1, nr. 2 .. | 300 kr. | 300 kr. | - |
| 2) Varebiler afgiftsberigtiget efter § 5 | 300 kr. | 600 kr. | 200 kr.«. |