

Til lovforslag nr. L 217. Betænkning afgivet af Skatteudvalget den 23. maj 2007

## Betænkning

over

### Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

(Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen m.v.)

[af skatteministeren (Kristian Jensen)]

#### 1. Ændringsforslag

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

#### 2. Udvalgsarbejdet

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

#### Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 4 møder.

#### Høring

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

#### Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra:

Danmarks Automobilforhandler Forening,  
De Danske Bilimportører,  
De Samvirkende Invalideorganisationer,  
Den Danske Bilbranche,

FDM,

Land Rover Danmark A/S,  
Miljøbevægelsen NOAH,  
MotorcykelImportørForeningen (MIF),  
PB-Scandi-Mobil,  
SsangYong Danmark A/S,  
Suzuki Bilimport Danmark A/S og  
Wolstrup, Kim, Holbæk.

Skatteministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser.

#### Deputationer

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

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

#### Spørgsmål

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

#### 3. Indstillinger og politiske bemærkninger

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

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

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

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

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

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

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

Socialdemokratiets og Det Radikale Venstres medlemmer af udvalget stemmer hverken for eller imod lovforslaget. S og RV kan tilslutte sig sigtet med lovforslaget, nemlig at søge at nedbringe de negative virkninger af bilismen på miljøet og søge at animere til køb af mere sikre biler. S og RV er dog ikke enige i, at de midler, der tages i anvendelse, er tilstrækkelige til at opnå markante effekter i forhold til målet; bl.a. er regeringens beregninger med hensyn til miljøeffekterne af lovforslaget efter S' og RV's opfattelse særdeles usikre.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

#### 4. Ændringsforslag med bemærkninger

##### Ændringsforslag

##### Til § 1

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

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

»For nye dieseldrevne personbiler, hvor emissionen af partikler højst udgør 5 mg pr. kilometer, nedsættes afgiften med 3.500 kr. i årene 2007 til og med 2010. For nye varebiler i kategori N1, hvor emissionen af partikler højst udgør 5 mg pr. kilometer, nedsættes afgiften med 3.500 kr. i årene 2007 til og med 2011. Emissionen fastslås i overensstemmelse med bilag I til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og senere ændringer heraf.«

[Fradrag i afgiften for miljøvenlige dieseldrevne biler]

Af *et mindretal (SF)*, tiltrådt af *et mindretal (EL)*:

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

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

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

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

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

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

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

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

[Indsættelse af mindste mulige registreringsafgift for personbiler]

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

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

[Ændring af definition af kassebiler]

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

[Rettelse af teknisk karakter]

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

»For nye dieseldrevne personbiler, hvor emissionen af partikler højst udgør 5 mg pr. kilometer, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.000 kr. i årene 2007 til og med 2010. For nye varebiler i kategori N1, hvor emissionen af partikler højst udgør 5 mg pr. kilometer, nedsættes den afgiftspligtige værdi med 4.000 kr. i årene 2007 til og med 2011. Emissionen fastslås i overensstemmelse med bilag I til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning for anstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og senere ændringer heraf.«

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

#### Til § 4

7) I *stk. 2* ændres to steder »de statslige told- og skattemyndigheder« til: »told- og skatteforvaltningen«.

[Rettelse af teknisk karakter]

8) Efter *stk. 5* indsættes som nyt stykke:

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

reglerne i samme lovs § 15, *stk. 2*, og § 19, *stk. 1*, kan til og med den 31. december 2007 afgiftsberigtiges efter de hidtil gældende regler i registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 305 af 26. marts 2007. Dokumentation for købet skal være indgivet til told- og skatteforvaltningen senest den 15. juni 2007.«

[Campingbiler – overgangsordning med hensyn til slutbrugeren]

9) Efter *stk. 5* indsættes som nyt stykke:

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

[Campingbiler – overgangsordning med hensyn til forhandleren]

10) Efter *stk. 5* indsættes som nyt stykke:

»*Stk. 03.* Køretøjer med en tilladt totalvægt på 3.001 kg og derover, hvor der betales 5.040 kr. i tillæg for privat anvendelse efter de hidtidige bestemmelser i § 4, *stk. 1*, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 978 af 4. december 2003, som bliver omfattet af § 4, *stk. 1*, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. som affattet ved denne lovs § 2, *nr. 1*, hvorom der er indgået skriftlig kontrakt om køb med slutbrugeren inden den 25. april 2007, og som anmeldes til registrering i henhold til færdselsloven inden den 31. december 2007, kan efter ansøgning til Centralregisteret for Motorkøretøjer afgiftsberigtiges efter de hidtil gældende regler i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf.

lovbekendtgørelse nr. 978 af 4. december 2003. Det er en betingelse for at være omfattet af 1. pkt., at told- og skatteforvaltningen, for så vidt angår det konkrete køretøj, har truffet en afgørelse i medfør af stk. 2.«

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

11) Efter stk. 5 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 04. For dieseldrevne personbiler fastsættes den i registreringsafgiftslovens § 4, stk. 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 10, angivne grænse på 18 km pr. liter til 16 km pr. liter i 2011, 16,5 km pr. liter i 2012, 17,0 km pr. liter i 2013 og 17,5 km pr. liter i 2014. For dieseldrevne varebiler fastsættes den i registreringsafgiftslovens § 5, stk. 4, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 16, angivne grænse på 18 km pr. liter til 16 km pr. liter i 2012, 16,5 km pr. liter i 2013, 17,0 km pr. liter i 2014 og 17,5 km pr. liter i 2015.«

[Midlertidigt nedslag i registreringsafgiften for dieseldrevne biler]

## B e m æ r k n i n g e r

### Til nr. 1

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

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

### Til nr. 2

Ændringsforslaget har to formål: For det første skal kilometerdifferentieringen både op og

ned være 6.000 kr. pr. kilometer, og for det andet skal lovforslaget fremtidssikres, således at balancepunktet rykkes med 1 km/l hvert år, dvs. i 2009 17/19 og i 2010 18/20. Det skal gælde de første 5 år; herefter skal virkningen vurderes politisk.

### Til nr. 3

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

### Til nr. 4

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

### Til nr. 5

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

### Til nr. 6

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

### Til nr. 7

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

### Til nr. 8

Det foreslås at indføre en overgangsordning med hensyn til registreringsafgiftsloven for campingbiler svarende til overgangsordningen for varebiler.

Det vil sige, at det afgørende ved købet af en campingbil bliver, om slutsedlen er skrevet inden den 25. april 2007 eller slutsedlen er skrevet den 25. april 2007 eller senere. Hvis slutsedlen er skrevet inden den 25. april 2007, vil det være de hidtil gældende regler, der gælder, hvad angår registreringsafgiften. Der er en betingelse, at kø-

## Bet. o. lovf. vedr. registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

retøjet indregistreres senest den 31. december 2007. Dokumentation for købet skal være indgået til told- og skatteforvaltningen senest den 15. juni.

## Til nr. 9

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

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

## Til nr. 10

Det foreslås at indføre en overgangsordning med hensyn til vægtafgiften svarende til overgangsordningen for registreringsafgiftsloven, således at forhøjelsen af tillægsafgiften for privat anvendelse af varebiler med over 3 t totalvægt ikke finder anvendelse på slutbrugerens køb før den 25. april 2007.

Det sker ved, at der indføres en ansøgningsprocedure, hvorefter varebiler, hvor der er ind-

gået en bindende kontrakt om køb med slutbruger inden den 25. april 2007, varigt vil kunne betale privatanvendelsestillæg efter de hidtil gældende regler i vægtafgiftsloven.

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

For køretøjer, hvor det over for Centralregisteret for Motorkøretøjer kan dokumenteres, at der er indgået en skriftlig kontrakt med slutbruger inden den 25. april 2007, foreslås det, at der efterfølgende vil kunne søges om at få den forhøjede afgift godtgjort. Det er ligeledes en betingelse for, at told- og skatteforvaltningen, for så vidt angår det konkrete køretøj, har truffet en afgørelse i medfør af lovforslagets § 4, stk. 2, med hensyn til registreringsafgiften.

## Til nr. 11

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

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

Økonomiske konsekvenser for det offentlige

De samlede provenumæssige konsekvenser af ændringsforslaget er ca. 1.680 mio. kr. i midler-

tidige provenutab. Den varige rentevirkning heraf er afrundet ca. 35 mio. kr.

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

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

*Colette L. Brix (DF) Jens Jørgen Nygaard (KF) Jakob Axel Nielsen (KF) Frode Sørensen (S)*

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

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

Siumut, Tjóðveldisflokkurin, Fólkaflokkurin og Inuit Ataqatigiit havde ikke medlemmer i udvalget.

### Folketingets sammensætning

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

**Bilag 1****Oversigt over bilag vedrørende L 217**

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



Bilagsnr.	Titel
35	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 7/5-07 fra Danmarks Automobilforhandler Forening
36	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 8/5-07 fra Den Danske Bilbranche
37	Yderligere høringssvar fra Sammenslutningen af Karrosseribyggere og Autooprettere i Danmark og kommentar hertil, fra skatteministeren
38	Ændringsforslag fra skatteministeren
39	2. udkast til betænkning

### Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 217

Spm.nr.	Titel
1	Spm., om en vedtagelse af loven i den foreslåede form vil betyde, at gamle gulpladebiler under 2 t skal betale mere i årlig vægtafgift/tillægsafgift, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om at redegøre for, hvad lovforslaget vil betyde for den gennemsnitlige udledning af CO <sub>2</sub> (g/km) fra biler i Danmark pr. år de næste 10-15 år sammenlignet med udviklingen siden 1998, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om at redegøre for, hvordan man er nået frem til, at lovforslaget på sigt vil give en årlig CO <sub>2</sub> -reduktion på 175.000 t, og hvornår denne reduktion opnås, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om at oplyse, hvilke effekter lovforslaget forventes at få med hensyn til udledning af andre miljøskadelige stoffer end CO <sub>2</sub> , f.eks. skadelige partikler fra dieselmotorer, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om at oplyse, om der er varebiler, som kører langt på literen, der vil blive dyrere med de afgiftsændringer, der er indeholdt i lovforslaget, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om at redegøre for de forventede erhvervsøkonomiske konsekvenser for bilbranchen af lovforslaget, herunder bl.a. de erhvervsøkonomiske konsekvenser af de manglende overgangsordninger, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om at uddybe ministerens udtalelser til pressen om, at de manglende overgangsordninger er udtryk for et miljøhensyn, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm. om at oplyse, om man forventer, at virksomheder må lukke som følge af lovforslaget, samt hvor mange det i givet fald drejer sig om, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm. om at redegøre for de trafikikkerhedsmæssige implikationer af et forventet øget salg af kassevogne uden sideruder bagi, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
10	Spm. om at oplyse, hvorfor køretøjer, der har opnået mange »stjerner« af andre testorganisationer end Euro NCAP, ikke skal have et fradrag i registreringsafgiften, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
11	Spm. om at oplyse, i hvilket omfang lovforslaget, herunder specielt den nye »kassevogndefinition«, vil skabe uklarheder og deraf følgende »nye biltyper« på de danske veje, herunder vurdere risikoen for eventuelle afledte tvister om definitioner m.v., til skatteministeren, og ministerens svar herpå
12	Spm. om at oplyse, om det har været intentionen, at kassevogne på mellem 2,0 og 2,5 t, hvor mere end 90 pct. sælges til erhverv, skal blive dyrere som følge af lovforslaget, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
13	Spm. om at oplyse, hvilken effekt lovforslaget ventes at have på den danske bilparks alder, til skatteministeren, og ministerens svar herpå

- | Spm.nr. | Titel   |
|---------|---|
| 14      | Spm. om at oplyse, hvilken effekt ændringen af skalaknæk for motorcykler forventes at få på antallet af solgte billige motorcykler i Danmark, til skatteministeren, og ministerens svar herpå   |
| 15      | Spm. om at oplyse effekterne af lovforslaget på det, der kaldes små varebiler, med konkrete eksempler på før- og efterpriser, til skatteministeren, og ministerens svar herpå   |
| 16      | Spm. om at oplyse, hvorfor et betydeligt merprovenu i en årrække (som det anføres øverst i tabellen på side 17 i lovforslaget) ikke er i strid med regeringens skattestop, til skatteministeren, og ministerens svar herpå  |
| 17      | Spm. om at oplyse, om Europa-Kommissionens forslag til »Rådets direktiv om afgifter på personbiler« fra 2005 og meddelelsen fra Kommissionen om »Beskatning af personbiler i EU« fra 2002 har været inddraget i regeringens overvejelser i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget, til skatteministeren, og ministerens svar herpå |
| 18      | Spm., om ministeren finder, at lovforslaget lever op til anbefalingerne i Europa-Kommissionens forslag til »Rådets direktiv om afgifter på personbiler« fra 2005 og meddelelsen fra Kommissionen om »Beskatning af personbiler i EU« fra 2002, til skatteministeren, og ministerens svar herpå  |
| 19      | Spm. om at yde teknisk bistand til et ændringsforslag, der betyder, at progressionsknækket (som fremgår af gældende lov § 4, stk. 1, nr. 2) frem til og med 2009, differentieres mellem tre typer af personbiler, til skatteministeren, og ministerens svar herpå   |
| 20      | Spm. om at yde bistand til et ændringsforslag, således at kilometerdifferentieringen frem for at være 4.000 kr. opad fra balancepunktet (som er 16 henholdsvis 18 km/l) og 1.000 kr. nedad skal være 6.000 både op og ned, til skatteministeren, og ministerens svar herpå  |
| 21      | Spm. om at yde teknisk bistand til et ændringsforslag, der indeholder en fremtidssikring, således at balancepunktet rykkes med 1 km/l hvert år, dvs. i 2009 17/19 og i 2010 18/20. Det skal gælde de første 5 år; herefter skal virkningen vurderes politisk, til skatteministeren, og ministerens svar herpå                             |
| 22      | Spm. om, hvor mange dieslbiler på hvide nummerplader, som indregistreres, der har så lav en emission af partikler, at de kan få nedsat registreringsafgiften i henhold til § 8, stk. 7, til skatteministeren, og ministerens svar herpå   |
| 23      | Spm. om, hvad prisforskellen er på dieselpersonbiler med og uden partikelfiltre, til skatteministeren, og ministerens svar herpå  |
| 24      | Spm. om en vurdering af provenu og CO <sub>2</sub> -effekt, såfremt man i stedet for at differentiere med 1.000 kr. pr. km/l nedad og 4.000 kr. pr. km/l opad differentierer med 6.000 kr. pr. km/l både opad og nedad, til skatteministeren, og ministerens svar herpå   |
| 25      | Spm. om en beregning af, hvad Europa-Kommissionens forslag betyder regnet i kilometer pr. liter for henholdsvis benzin og diesel, til skatteministeren, og ministerens svar herpå   |
| 26      | Spm. om en sammenligning af pris og registreringsafgift på hybridbiler (personbiler) og tilsvarende benzin- eller dieslbiler og om at yde teknisk bistand til at formulere et ændringsforslag, der fremmer brugen af hybridbiler, til skatteministeren, og ministerens svar herpå   |
| 27      | Spm. om en forklaring på, hvorfor regeringen ikke har foreslået en særlig favorisering af hybridbiler – eventuelt i en begrænset periode – når elbiler har en sådan særstilling, til skatteministeren, og ministerens svar herpå  |
| 28      | Spm. om at oversende en oversigt over udviklingen i benzin- og dieselprisen inklusive afgifter og moms i Danmark set i forhold til Tyskland fra 2000 til 2007, til skatteministeren, og ministerens svar herpå  |

<b>Spm.nr.</b>	<b>Titel</b>
29	Spm. om en oversigt over de seneste 10 års udvikling i energieffektiviteten for nyregistrerede personbiler – dels benzin, dels diesel – samt en forklaring på udviklingen, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
30	Spm. om, hvordan registreringsafgiften har udviklet sig siden regeringsskiftet i 2001 for forskellige typer og prisklasser af biler – i kroner og i forhold til reallønnen (i gennemsnit), til skatteministeren, og ministerens svar herpå
31	Spm. om, hvordan prisen for kollektiv trafik har udviklet sig –f.eks. 3-zoners-klip i kroner i København – i forhold til reallønnen (i gennemsnit) siden 2001, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
32	Spm. om, hvordan benzinafgiften har udviklet sig i forhold til prisen for den kollektive trafik (3-zoners-klip i København), til skatteministeren, og ministerens svar herpå
33	Spm. om at kommentere vedlagte ændringsforslag fra De Danske Bilimportører, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
34	Spm. om at redegøre for, hvorfor man ikke i lovforslaget har indført en overgangsordning for bilbranchen, ligesom det blev gjort i 1993, da der bl.a. blev ændret i beskatningen af varebiler, jf. lov nr. 429 af 25. juni 1993, til skatteministeren, og ministerens svar herpå